

Stratégies visant à renforcer l'attractivité territoriale :  
Le cas du centre-ville de La Chaux-de-Fonds

---

Céline Wermeille

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha et du Dr. Sonia Lavadinho



Photo : Céline Wermeille, 2014



## REMERCIEMENTS

---

Tout d'abord, je remercie infiniment Philippe Carrard, urbaniste à la Ville de La Chaux-de-Fonds, et Yanick Stauffer, délégué au marketing urbain de la Ville de La Chaux-de-Fonds, pour leurs précieux conseils, leur disponibilité et leurs encouragements durant ces 18 mois. Leur connaissance du terrain et la possibilité d'effectuer un stage au Service d'urbanisme et de l'environnement ont permis d'enrichir passablement ce travail. Nos échanges ont toujours été d'un grand intérêt autant pour mon mémoire que pour ma formation personnelle.

Je tiens à remercier mes directeurs de mémoire, Antonio Da Cunha et Sonia Lavadinho pour leurs nombreux enseignements, leurs critiques constructives et pour m'avoir orienté vers les personnes et références nécessaires à la constitution de la présente recherche.

Un grand merci à Nathalie Luyet Girardet qui a travaillé au Service de l'édilité de la Ville de Sion, à Eric Pichonnaz et Vincent Accarisi de la Ville de Bulle, à Hubert Jaquier de la Ville de Delémont, et à Marcos Weil d'Urbaplan Genève, pour leur accueil chaleureux et le temps qu'ils m'ont consacré lors des entretiens. Leurs expériences du terrain ont constitué une source d'informations riche et déterminante pour la réalisation du mémoire.

Je remercie également Catherine Huther et Pascal Lachat du Service géomatique de La Chaux-de-Fonds qui m'ont fourni de nombreux documents cartographiques et pour la création de cartes spécialement pour ce travail.

Encore un grand merci à toutes les personnes qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à l'enrichissement de mon mémoire : Gilles Taillard et Hubert Cortat de la bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds, Valérie Schmutz, présidente du Groupement des commerçants Bulle-La Tour de Trême ainsi que Nicolas Vuilleumier du Service d'urbanisme et de l'environnement de La Chaux-de-Fonds qui a accepté d'être l'expert de ce travail.

Ma reconnaissance va également à ma famille et mes amis qui m'ont soutenu et écouté, non seulement durant la réalisation de mon mémoire, mais tout au long de mes études.

## RÉSUMÉS

---

### Résumé court

Face au phénomène de métropolisation, l'attractivité des centres-villes représente aujourd'hui un enjeu majeur pour les collectivités publiques. Ce travail analyse le cas de La Chaux-de-Fonds au travers de l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité ; une étude comparative de trois centres-villes romands complète la recherche. Des scénarios proposent ensuite une vision future idéale du centre-ville chaux-de-fonnier.

### Résumé long

La métropolisation a induit la disparition de la centralité urbaine unique que constituait le centre-ville par le passé. Le développement de centralités secondaires en périphérie et la délocalisation des activités, jusqu'ici spécifiques des centres-villes, ont réduit l'importance et le dynamisme de ces espaces. Dans le contexte actuel de développement durable, un retour en ville et une densification qualifiée sont recherchés. Le centre-ville (re)devient un lieu stratégique sur lequel agir. Un renforcement de son attractivité est alors nécessaire.

La première phase du présent travail dresse un état des lieux du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Les forces, faiblesses et enjeux sont analysés avec l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité comme portes d'entrée. Ses trois dimensions exercent une influence significative sur l'attractivité territoriale. Le premier objectif de la recherche consiste alors à mettre en évidence les problématiques actuelles et le potentiel de développement du centre-ville. Dans un deuxième temps, des scénarios présentent une conception future idéale. Ils exposent des stratégies par domaine, puis par secteur. La mise en œuvre ainsi que les contraintes pour de tels projets sont décrites, puis des scénarios moins extrêmes offrent des perspectives alternatives.

Une étude de cas de référence a permis de mieux comprendre les enjeux relatifs aux centres-villes. Aussi, l'état des lieux est complété par la comparaison de situations passées et présentes dans les villes de Bulle, Delémont et Sion. Les propositions d'action pour La Chaux-de-Fonds sont en partie inspirées des stratégies établies dans ces villes. Toutes trois ont en effet réalisé des projets visant à renforcer l'attractivité de leurs centres urbains.

### Mots-clés

Centralité / Centre-ville / Attractivité / Espace public / Requalification / Offre / Consommation / Accessibilité / Mobilité



## **Title**

Strategies to strengthen territorial attractiveness. The case of the city center of La Chaux-de-Fonds.

## **Abstract**

The process of metropolisation led to the disappearance of a unique urban centrality which corresponded to the city center in the past. The development of secondary centralities in surrounding areas and the delocalization of activities, till then specific to city centers, decreased the importance and dynamism of those places. In the current context of sustainable development, a return to the city as well as a qualified densification are aimed at. The city center becomes (again) a strategic place to act on. The strengthening of its attractiveness is therefore essential.

The first part of this work offers an overview of the city center of La Chaux-de-Fonds. Strengths, weaknesses and issues are analyzed through public space, consumption supply and accessibility. These three dimensions impact on territorial attractiveness. Thus, the first goal of the research is to highlight current issues and development potentials of the city center. Subsequently, scenarios present an ideal vision of the future. They show strategies by fields (public space, consumption supply and accessibility), and afterwards by area. The realization as well as the constraints on such projects are described, then less extreme scenarios offer alternative views.

A study of reference cases led to a better comprehension of issues related to city centers. The overview is therefore completed by a comparison between past and current situations in the towns of Bulle, Delémont and Sion. The suggestions about La Chaux-de-Fonds are partly inspired by strategies established in these towns. The three of them have indeed achieved projects aiming to strengthen the attractiveness of their city centers.

## **Key words**

Centrality / City center / Attractiveness / Public space / Upgrading / Supply / Consumption / Accessibility / Mobility

## TABLE DES MATIERES

---

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. Exposition du contexte</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1.1. L'ère métropolitaine</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1.2. Des villes en réseaux</b> .....	<b>10</b>
<b>1.1.3. Le cas de la Chaux-de-Fonds, vision générale</b> .....	<b>12</b>
<b>2. PROBLEMATIQUE</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1. Cadre théorique</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1.1. L'attractivité</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1.2. La centralité et le centre-ville</b> .....	<b>18</b>
<b>2.2. Axes de recherche</b> .....	<b>20</b>
<b>2.2.1. L'espace public</b> .....	<b>20</b>
<b>2.2.2. L'offre de consommation</b> .....	<b>21</b>
<b>2.2.3. L'accessibilité</b> .....	<b>22</b>
<b>2.2.4. Synergies</b> .....	<b>23</b>
<b>2.3. Hypothèses et Questions de recherche</b> .....	<b>25</b>
<b>2.4. Objectifs appliqués de recherche</b> .....	<b>25</b>
<b>2.5. Définition du périmètre d'étude</b> .....	<b>26</b>
<b>2.6. Méthodologie</b> .....	<b>30</b>
<b>2.6.1. Documents d'urbanisme de la ville de La Chaux-de-Fonds</b> .....	<b>30</b>
<b>2.6.2. Stage et séances avec les techniciens de La Chaux-de-Fonds</b> .....	<b>31</b>
<b>2.6.3. Étude de cas de référence</b> .....	<b>31</b>
<b>2.6.4. Observation directe</b> .....	<b>32</b>
<b>3. ANALYSE</b> .....	<b>34</b>
<b>3.1. Introduction de l'analyse</b> .....	<b>34</b>
<b>3.2. Présentation des centres-villes de référence</b> .....	<b>35</b>
<b>3.3. L'espace public</b> .....	<b>42</b>
<b>3.3.1. Des espaces publics de qualité</b> .....	<b>42</b>
<b>3.3.2. Patrimoine</b> .....	<b>49</b>
<b>3.3.3. Symboles et identité</b> .....	<b>51</b>
<b>3.4. L'offre de consommation</b> .....	<b>54</b>

3.4.1. Offre commerciale .....	54
3.4.2. Offre de loisirs.....	67
3.4.3. Animations.....	71
3.5. L'accessibilité du centre-ville.....	72
3.5.1. Connectivité.....	73
3.5.2. Trafic routier.....	78
3.5.3. Stationnement.....	84
3.5.4. Transports publics .....	88
3.5.5. Mobilité douce.....	90
3.6. Conclusion de l'analyse .....	98
4. PROPOSITIONS D' ACTIONS.....	99
4.1. Introduction des propositions d'actions.....	99
4.2. Conception future du centre-ville.....	99
4.3. Projets d'aménagement.....	127
4.4. Programme de mise en œuvre.....	134
4.5. Conclusion des propositions d'actions.....	137
5. SYNTHESE DES RESULTATS.....	138
6. CONCLUSION.....	143
7. BIBLIOGRAPHIE ET TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	145
7.1. Bibliographie.....	145
7.2. Table des illustrations.....	151
8. ANNEXES.....	155

## 1. INTRODUCTION

La revalorisation des centres-villes est plus que jamais au cœur des préoccupations urbanistiques, ainsi qu'économiques et écologiques. Autrefois unique centralité, cet espace a vu la concurrence se développer en périphérie et ses activités, qui lui avaient été propres, se délocaliser. L'émergence des centralités secondaires, formant alors une ville polycentrique, s'explique par le phénomène de métropolisation et par le fort développement de la mobilité. À l'échelle intra-urbaine, la métropolisation se caractérise avant tout par l'étalement urbain, qui de son côté entraîne l'écartement des fonctions urbaines. La ville devenue multipolaire voit ses diverses centralités entrer en concurrence. Le centre-ville perd alors de son influence s'il ne se spécialise pas ; son dynamisme et son attrait étant affaiblis par les nouveaux centres périphériques.

Depuis les années 1990, le paradigme de l'urbanisme durable prend de l'ampleur ; l'importance de la qualité de vie en ville devient une priorité. Il vise un retour en ville, une densification vers l'intérieur permettant de préserver les ressources. La préoccupation se tourne ainsi vers une amélioration du cadre de vie urbain. Cela passe notamment par un centre-ville de qualité ; les usagers doivent aimer s'y rendre et s'y sentir bien.

Afin de conserver sa position de centralité, le centre-ville doit exploiter ses nombreux atouts. Il possède des activités diversifiées (logements, commerces, services, culture et loisirs), des espaces publics qui constituent des lieux d'échange social, une richesse patrimoniale ou encore un environnement spécifique dû à l'architecture ou au paysage naturel (Ville de Monthey, 2005 : 5). Mais il doit également travailler sur ses faiblesses. Nous pouvons citer une accessibilité restreinte, les nuisances dues à la présence automobile, une dispersion spatiale des lieux d'intérêt ou encore une concurrence accrue avec les zones commerciales périphériques. Ces dimensions sont à améliorer afin d'encourager la population à fréquenter le centre-ville.

Dans le cas de La Chaux-de-Fonds, la concurrence entre le centre-ville et les centralités secondaires se fait sentir principalement au niveau des commerces. En effet, la ville possède deux zones commerciales importantes à l'extérieur du périmètre du centre-ville : les Entilles et les Eplatures. Un certain nombre de loisirs (patinoire, piscines et bowling par exemple) se situent également en dehors du centre-ville. Cela est fréquent du fait que les grands équipements demandent beaucoup d'espace. Cette situation implique la nécessité d'une offre d'activités suffisantes au centre-ville pour que les gens n'effectuent pas leurs loisirs et achats uniquement en périphérie. Toutefois, La Chaux-de-Fonds a la chance d'avoir le site des Mélèzes (patinoire et piscine extérieure) à côté du centre-ville. Bien qu'il se situe à l'extérieur du périmètre, la proximité constitue un avantage important.

Puis, La Chaux-de-Fonds possède des atouts de taille, notamment sa position de pôle régional au niveau culturel, économique ou encore administratif. De plus, son statut de patrimoine mondial inscrit à l'UNESCO constitue une promotion territoriale non négligeable. L'ensemble du centre-ville est inclus dans le périmètre UNESCO. De nombreux éléments sont ainsi présents pour lui permettre de perdurer en tant que centralité urbaine et régionale ; il s'agit de mobiliser ce potentiel.

La ville de La Chaux-de-Fonds désire établir un plan directeur de son centre-ville prochainement. Les enjeux liés à cet espace sont cruciaux. Le centre-ville représente en effet le cœur de la ville, toutes les fonctions urbaines y sont regroupées et c'est un lieu d'activité intense. Le travail est complexe lorsqu'il porte sur un centre-ville car les problématiques ainsi que les acteurs y sont nombreux et diversifiés (Bertrand et al., 2008 : 32). Aussi, cette recherche vise à poser des bases pour le futur plan directeur en exposant la situation actuelle et en proposant des pistes d'actions.

## **1.1. Exposition du contexte**

### **1.1.1. L'ère métropolitaine**

Le régime urbain de métropolisation, apparu dans les années 1970 en Suisse, influence l'espace à l'échelle interurbaine et intra-urbaine. Au niveau interurbain s'observe une concurrence accrue entre les villes, qui fonctionnent en réseau. Dans le cadre de cette recherche, l'échelle intra-urbaine nous intéresse davantage car elle se caractérise principalement par l'étalement urbain et la formation de centres secondaires. L'évolution majeure qu'a subie la ville sous ce régime est la transition d'une ville monopolaire vers une ville multipolaire (Da Cunha, 2010 : 6).

La ville multipolaire est le théâtre d'une multiplication de centres, entraînant une diminution de l'importance relative du centre-ville. Une concurrence se forme alors entre les diverses centralités. Le dynamisme et l'attrait du centre traditionnel sont affaiblis par les nouveaux centres périphériques. La ville d'hier possédait un centre-ville unique et attractif (Chalas, 2010 : 25) ; toutes les fonctions urbaines y étaient concentrées (loisirs, commerces, administrations, culture, logements, etc.). Aujourd'hui ces fonctions sont dispersées sur l'ensemble du tissu urbain. Le centre-ville ne joue donc plus le même rôle de concentration des activités urbaines. Dans le cas de La Chaux-de-Fonds, les loisirs et les commerces se situent partiellement en périphérie, alors que l'administration et la culture restent majoritairement au centre-ville.

La formation de multiples centralités s'explique par l'étalement urbain. Les fonctions de la ville se répandent petit à petit en périphérie, dans les nouveaux centres ainsi formés. Ce phénomène s'est déroulé progressivement. Tout d'abord, il y a eu délocalisation des logements, puis de l'industrie et finalement des services. Au niveau des services, ce sont les commerces qui ont quitté le centre-ville les premiers, et actuellement ce sont les loisirs et la culture qui le désertent petit à petit (Lavadinho et Linsel, 2010 : 116). La culture étant l'essence même du centre traditionnel, sa délocalisation en périphérie est le meilleur exemple de la dispersion de toutes les fonctions urbaines. Si un secteur d'activités devrait rester au centre-ville, c'est bien la culture du fait de son importance patrimoniale (Da Cunha, 2013b). Pourtant, les contraintes patrimoniales au centre-ville constituent paradoxalement l'une des motivations principales à déménager les équipements culturels. En effet, les restrictions de construction ou rénovation empêchent les musées de se développer selon leurs souhaits, notamment en termes de technologies de conservation.

L'Atlas de France confirme les étapes de cette implantation dans la périphérie (RECLUS, 1999 : 28). Il ajoute que ce phénomène a bouleversé les pratiques urbaines ainsi que ses représentations. Les transformations ne sont pas uniquement structurelles ; elles touchent également les usages et les perceptions des individus.

### **Précisions sur la polycentralité**

Auparavant, la polycentralité était présente uniquement dans les grandes villes, mais ce phénomène se généralise et touche également les villes de taille moyenne aujourd'hui (Lavadinho et Lensele, 2010 : 116). Les villes s'organisent donc de plus en plus autour de nouvelles centralités, au détriment du centre originel.

Suite à la généralisation de l'automobile, les villes ont été aménagées pour répondre à la demande croissante de déplacements individuels motorisés. Les travaux sur la voirie ont donc été fortement influencés par l'emploi de l'automobile. Toutefois, aujourd'hui un changement de paradigme remet en question cette conception. L'optique du développement durable ne se concentre plus sur l'automobile (Aubry, 2010 : 8), mais se préoccupe également de la mobilité douce et des transports publics. Le piéton occupe désormais une place centrale dans la pensée urbanistique.

À cause du tissu urbain complexe et dense, la construction au centre-ville est limitée (Tissot, 2012 : 5). Les contraintes dues aux règlements des plans d'aménagement et la nécessité de prendre en compte le cadre bâti offrent des possibilités beaucoup plus restreintes que dans la périphérie (Sueur, 1999 : 79). Globalement, un prix du foncier plus attractif, la disponibilité de vastes parcelles, l'absence du besoin d'intégrer le projet dans un tissu existant et spécifique (valeur patrimoniale du centre-ville) ou encore des réglementations moins rigides sont toutes des raisons expliquant la délocalisation actuelle des activités vers la périphérie (Lavadinho et Lensele, 2010 : 116-117).

### **Malgré tout, le centre-ville conserve son attrait**

Selon une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), malgré l'émergence et le développement de nouvelles centralités, le centre-ville demeure la référence majeure en termes de représentations de la ville auprès des citadins (2003 : 30). L'identité urbaine se retrouve avant tout dans son centre traditionnel.

Même si les centres commerciaux en périphérie font concurrence au centre-ville, ces espaces ne semblent pas entraîner le déclin du centre d'après le CERTU (2003 : 37). Sa mixité fonctionnelle le rend toujours attractif. En effet, s'y trouvent à la fois des loisirs, de la culture, des services tels que l'administration ou la Poste, ou encore des emplois. Ces fonctions sont rarement toutes rassemblées dans un centre commercial. Mais ce qui attire majoritairement les usagers au centre-ville sont les monuments et les musées (CERTU, 2003 : 37). Cet espace possède un fort potentiel culturel grâce à la présence patrimoniale (Sueur, 1999 : 59). Cependant, comme expliqué précédemment, la fonction culturelle tend aujourd'hui à se délocaliser vers les lieux périphériques. L'essence patrimoniale propre au centre risque donc de s'affaiblir. Par contre, les constructions historiques (telles que

fontaines, églises ou bâtiments remarquables) ancrées dans le paysage urbain ne peuvent être déplacées. Ce sont des valeurs patrimoniales sûres qui resteront au centre-ville.

### **Un retour vers le centre-ville**

Le paradigme de la ville durable implique l'idée de ville compacte. L'urbanisme actuel consiste à reconstruire la ville sur la ville, à densifier (CERTU, 2003 : 22). S'observe dès lors une tendance au retour vers le centre-ville. Ce n'est que récemment que l'on se préoccupe à nouveau de cet espace et de son organisation, voire même de sa « *survie* » (Houzé, 1998 : 8). Jean-Pierre Sueur explique que les rues dédiées aux piétons se font toujours plus nombreuses, la performance et modernisation du système de transports publics rapproche le centre et les quartiers périphériques, et beaucoup de projets ont pour but la restauration des centres historiques afin de valoriser le patrimoine, rendre la marche plus aisée, végétaliser et mettre en place des « *plans lumière* » (1999 : 77-79).

Selon Frederica Regazzoni, « *la reconstruction de la ville sur la ville s'impose comme une des voies incontournables permettant d'atteindre les objectifs d'une ville plus durable* » (2010 : 165). En effet, les centralités périphériques sont à l'origine des importants flux de trafic individuel motorisé qui, eux-mêmes, ont entraîné beaucoup de nuisances en ville. Le paradigme de ville compacte est donc une conséquence de la ville étalée (Rérat, Piguet, Söderström et Besson, 2008 : 17). Aussi, il est essentiel de maîtriser le développement urbain, non seulement en organisant les différentes centralités en réseau, mais aussi en densifiant (Regazzoni, 2010 : 165-166).

Le désir d'un retour en ville s'explique également par l'aspect culturel, ainsi que par l'envie de convivialité, d'échanges sociaux facilités, de brassage social. Comme le déclare Philippe Houzé, le centre est à la fois un espace de vie, d'échanges, de mélange entre tradition et modernité et d'activité économique (1998 : 3).

#### **1.1.2. Des villes en réseaux**

Pour être exact, le polycentrisme n'est pas apparu ces dernières décennies, mais a plutôt changé de nature. En effet, ce phénomène existait déjà auparavant mais se présentait différemment. Il existait un centre principal et des centralités secondaires qui perdaient en importance plus elles s'en éloignaient. Aujourd'hui, les centres sont organisés en réseaux et ne sont plus hiérarchisés selon leur éloignement par rapport au centre principal. La logique aréolaire a cédé sa place à une logique réticulaire (Chalas, 2010 : 28).

Il est important que la ville soit connectée, fasse partie du système urbain régional ou national (voir international) pour être dynamique. L'ère métropolitaine a entraîné une interdépendance entre les villes et les régions à cause d'une circulation de flux toujours plus intense. Les échanges entre lieux sont devenus très importants. Si la ville ne fait pas partie du système, les échanges ne se feront pas et elle restera déconnectée donc isolée.

## Le réseau urbain suisse

En Suisse, il existe un système de villes majeures regroupant les agglomérations (Genève, Lausanne, Bâle, Zurich et Berne). Vient ensuite le système des villes principales comme Lucerne ou Lugano, puis les villes secondaires. Dans cette catégorie se trouve l'Arc jurassien qui est composé de trois villes moyennes (Bienne, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) et de villes de petites tailles. À cause de la distance entre cette région et les grands centres urbains suisses, les trois villes principales de l'Arc jurassien jouent le rôle de « centres régionaux » (Rossi, 1995 : 89). Leur influence est donc plus marquée que celle d'autres villes moyennes situées aux abords des agglomérations. Elles sont également plus autonomes, ne subissent pas (ou peu) d'influence depuis les agglomérations. Par ailleurs, le système urbain des trois villes de l'Arc jurassien est complexe car des connexions sont établies avec des lieux situés hors du territoire suisse (Rossi, 1995 : 89-90).

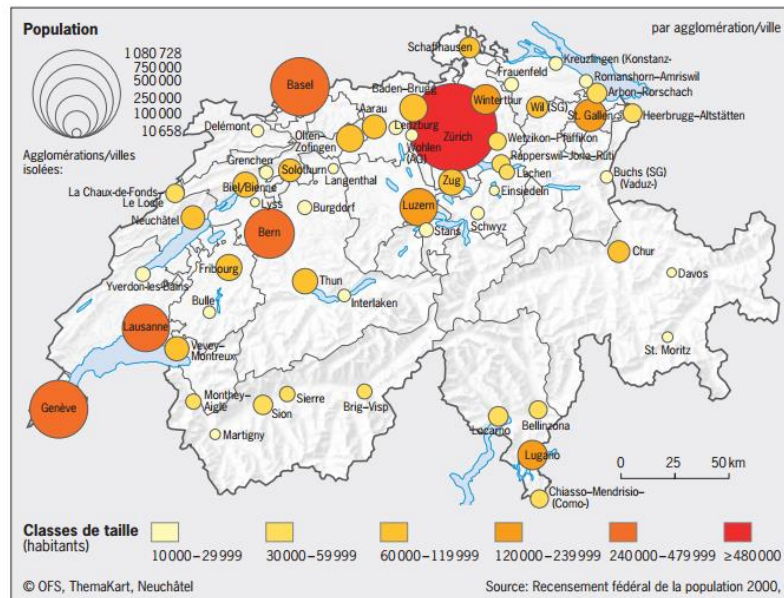


Figure 1. Le système urbain suisse selon le nombre d'habitants. Both et Da Cunha, 2004 : 24.

Michel Bassand qualifie La Chaux-de-Fonds d'« agglomération urbaine du Moyen Pays » (2004 : 124). Elle est placée au même rang que Neuchâtel, Bienne, Thonon ou encore Fribourg. Ces agglomérations se situent dans l'une des cinq aires métropolitaines suisses ; la métropole bernoise.

L'Arc jurassien est une région périphérique à l'échelle nationale, contrairement à l'Arc lémanique par exemple qui représente un espace central. Les différentes centralités de l'Arc jurassien ont alors un rayonnement plutôt faible (Lécho, 1997 : 7). Les villes de la région sont les suivantes : Bienne, La Chaux-de-Fonds, Delémont, Granges, Le Locle, Neuchâtel, Soleure et Yverdon. Confirmant les dires d'Angelo Rossi, Gilles Lécho identifie trois centres urbains majeurs d'un point de vue démographique : Bienne, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel (1997 : 13).

Les différentes villes de l'Arc jurassien demeurent peu connectées les unes aux autres et leurs aires d'influence sont relativement peu conséquentes. De plus, elles forment un paysage fragmenté et présentant de multiples centralités formées par des villes moyennes ou petites. Cette configuration spécifique de l'espace s'explique de plusieurs manières selon Gilles Lécho (1997 : 103). Tout d'abord, la topographie est contraignante ; il s'agit d'une région passablement montagneuse. Puis, l'Arc jurassien se situe sur cinq cantons différents qui ont chacun leur propre histoire ainsi que sur deux zones linguistiques. Il est donc nécessaire de passer au-delà de ces contraintes, de franchir ces



frontières naturelles et institutionnelles afin de connecter au mieux La Chaux-de-Fonds et d'étendre son aire d'influence. Depuis 1994, la contrainte topographique a été réduite par la mise en service du tunnel routier de la Vue-des-Alpes. Au tunnel s'ajoutent la construction de tronçons couverts au Val-de-Ruz et l'agrandissement de la route dans les gorges du Seyon en 2000 (Office fédéral du développement territorial ARE, 2006 : 7). La liaison routière entre le haut et le bas du canton a alors été renforcée.

L'accessibilité en transports publics demeure, quant à elle, insuffisante. La ligne ferroviaire, opérant un large détour et devenant vétuste, n'est que peu attractive et aucune ligne de bus ne relie La Chaux-de-Fonds au bas du canton. Le projet d'un RER-TransRUN, liaison ferroviaire efficace et rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, aurait résolu la situation. Suite à une votation populaire en septembre 2012, le projet a toutefois été refusé à 50.29%<sup>1</sup>.

Enfin, à l'échelle cantonale, les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle forment une agglomération selon l'Office Fédérale de la Statistique. Le « Réseau Urbain Neuchâtelois » est un projet d'agglomération regroupant les trois villes du canton, plus précisément La Chaux-de-Fonds, Le Locle ainsi que Neuchâtel et la communauté urbaine du Littoral (Transitec, 2010 : 21), qui vise un développement concerté.

### **1.1.3. Le cas de la Chaux-de-Fonds**

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, l'industrie horlogère commence à prendre de l'importance dans la ville et la région. Jusqu'aux années 1970, La Chaux-de-Fonds, en tant que cité horlogère, bénéficie d'un rayonnement national, voire international. Entre 1960 et 1990, face au déclin de l'influence horlogère, la Ville a travaillé sur sa visibilité. L'image d'une ville isolée a progressivement laissé place à l'image d'un lieu bénéficiant d'une qualité de vie et d'un tissu bâti très appréciable. Le rôle de la culture a également eu une influence, notamment grâce au Musée International d'Horlogerie (Léchoy, 1997 : 109). Un second souffle est apparu au début des années 2000, lorsque la Ville a réellement commencé à travailler à sa promotion. Son repositionnement comme pôle régional lui a permis de se développer davantage vers l'extérieur. La conscience de constituer une centralité urbaine régionale est ainsi relativement récente.

L'aire de Chalandise permet d'illustrer cette notion de pôle régional (voir annexe 1). Une zone de chalandise restreinte comprend les localités en principe limitrophes à La Chaux-de-Fonds. Puis, une zone élargie montre l'importance de la ville à plus large échelle. Elle inclut une majeure partie du Val-de-Ruz, la Brévine, St-Imier, Saignelégier, et du côté français : Morteau, les Fins ou encore Maîche. L'influence s'étend donc sur d'autres cantons et sur un autre pays. Toutefois, la proximité de la frontière limite l'extension de l'aire de Chalandise. La ville de Neuchâtel ainsi que la zone commerciale de Marin freinent également le pouvoir d'attraction de La Chaux-de-Fonds.

---

<sup>1</sup> Arcinfo, Le non au RER-Transrun passe à 50,29% des suffrages : <http://www.arcinfo.ch/> (consulté le 14.05.2014).

Sur l'ensemble du territoire, quatre pôles ont été déterminés par le Service économique de la Ville en se basant sur le commerce de détail. Ce sont, d'ouest en est, les Eplatures, les Entilles, le centre-ville et la vieille ville. Les deux derniers pôles se chevauchent. Les commerces ne se situant pas dans ces zones sont considérés comme étant de proximité, voire spécialisés (où les citoyens se rendent pour des achats spécifiques, peu importe l'emplacement). Les autorités de la Ville souhaitent garder les grands commerces dans ces zones afin de ne pas augmenter la circulation et ses nuisances en-dehors de celles-ci.

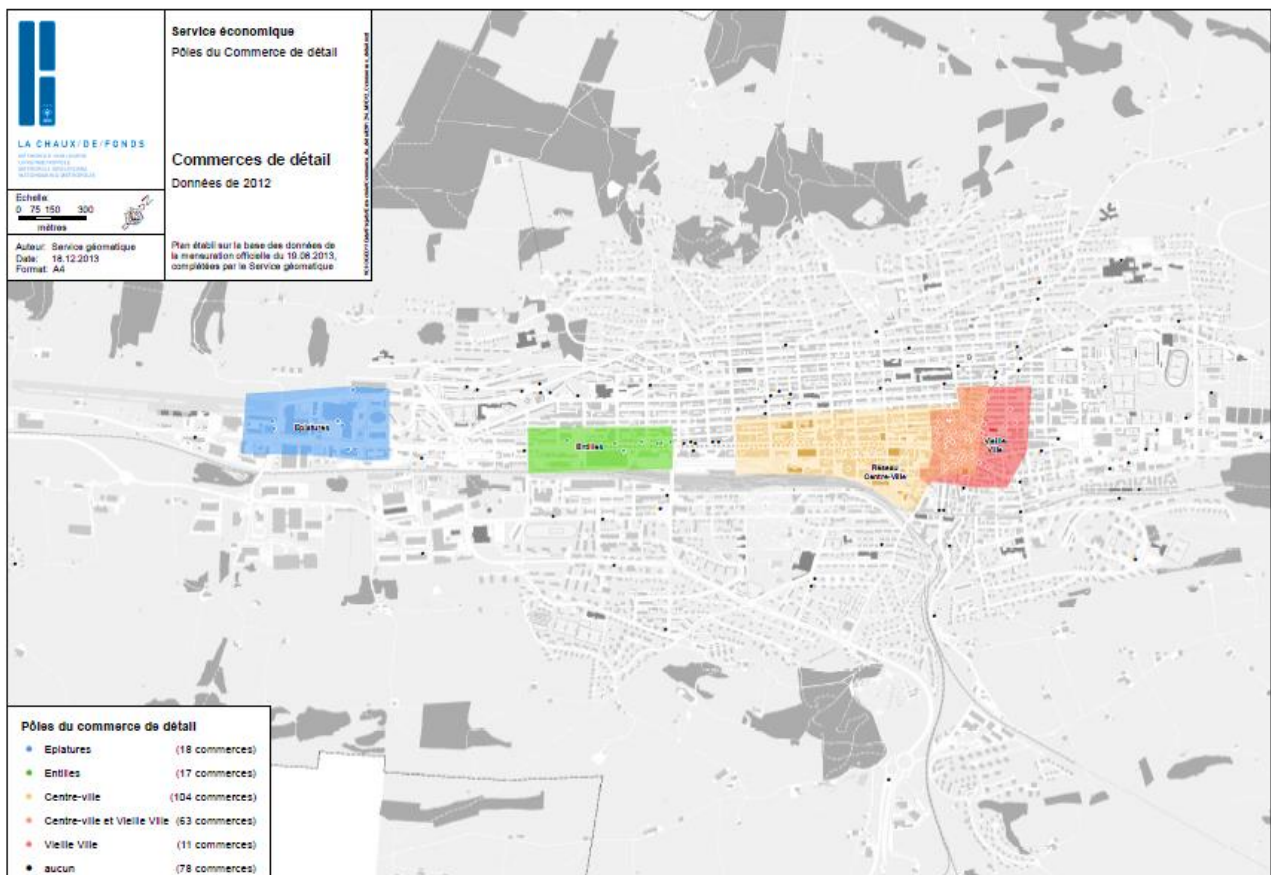


Figure 2. Pôles de La Chaux-de-Fonds, déterminés par le commerce de détail. Source : Service géomatique, 2012.

La majorité des industries se trouvent à l'ouest de la ville (Crêt-du-Loche et Eplatures) et constituent ainsi un pôle économique très attractif en termes d'emplois. Un poste de travail sur quatre (à l'échelle de la ville) se situe dans ce secteur. Un autre quart se trouve au centre-ville (Transitec, 2010 : 21-22).

### Situation du centre-ville

Depuis plusieurs années, la Ville de La Chaux-de-Fonds travaille sur la revalorisation des espaces publics urbains, avant tout au centre-ville. Il s'agit d'une préoccupation majeure pour la Commune. Cette politique de valorisation a déjà entraîné divers réaménagements, notamment le secteur est de l'avenue Léopold-Robert où les trottoirs ont été élargis au détriment d'une voie de circulation routière et la place du Marché aujourd'hui en zone de rencontre. D'autres aménagements sont en

cours de réalisation. Il s'agit par exemple de la place de la Gare et des rues de l'Avenir et de la Fontaine (voir annexe 8).

La problématique des commerces représente également un enjeu majeur pour le fonctionnement du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Certains commerces quittent ce lieu pour s'installer dans les centres commerciaux périphériques. C'est le cas de Coop City par exemple, autrefois attracteur non négligeable au centre-ville et aujourd'hui localisé dans le pôle périphérique des Eplatures. Tout comme l'offre commerciale, l'offre en loisirs s'élargit dans les couronnes de la ville, renforçant ainsi la concurrence entre les différentes centralités chaux-de-fonnières.

Par rapport à d'autres villes de taille comparable, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds reste passablement accessible en voiture ; la prédominance de l'automobile demeure visible sur l'ensemble du périmètre. Il est essentiel de conserver un accès facilité pour les transports individuels motorisés, mais un équilibre avec les transports en commun et les modes doux est à trouver à La Chaux-de-Fonds, comme dans beaucoup d'autres centres-villes d'ailleurs.

Aussi, les enjeux liés à la métropolisation et à la dispersion des fonctions urbaines qui en découle sont bel et bien présents à La Chaux-de-Fonds. La polycentralité et le fonctionnement des villes en réseaux entraînent une concurrence accrue autant à l'échelle interurbaine qu'intra-urbaine. Le centre-ville, de par son positionnement stratégique, est au cœur de la question d'attractivité territoriale.

## **2. PROBLEMATIQUE**

### **2.1. Cadre théorique**

L'objectif final de la recherche est l'établissement de stratégies visant à renforcer l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Ce sont alors les concepts d'attractivité et de centralité qu'il est nécessaire de définir rigoureusement pour obtenir un cadre conceptuel clair. La notion première de ce travail est l'attractivité. Afin d'être en mesure de proposer des actions à ce niveau-là, il est essentiel de comprendre ce qu'elle signifie et quels facteurs rendent un lieu attractif. Les notions de centralité et de centre-ville sont également importantes puisqu'elles caractérisent l'espace sur lequel l'étude est réalisée. Il est fondamental de connaître ce qu'implique ces concepts ainsi que les enjeux qui y sont liés afin d'acquérir des bases théoriques solides pour travailler de façon ciblée et précise.

#### **2.1.1. L'attractivité**

L'attractivité est une notion floue qui nécessite d'être précisée dans le cadre de cette étude. Pour commencer, il s'agit ici de l'attractivité territoriale ; nous rattachons ce concept à la géographie. L'attractivité représente la capacité d'un lieu à amener ainsi qu'à maintenir des personnes ou des entreprises. Jacques Poirot et Hubert Gérardin la définissent comme étant « *la capacité d'un*

*territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités* » (2010 : 27). Cette citation montre que l'attractivité relève de notre perception ; elle influence nos choix. Un lieu attractif sera donc un lieu choisi facilement pour y effectuer des activités.

## **Contexte**

L'attractivité est une notion relative au niveau spatial (Fabry, 2009 : 58). La métropolisation et sa mise en réseaux des espaces induit une concurrence accrue entre les territoires, qui sont alors hiérarchisés. Une ville sera plus ou moins attractive par rapport à ses voisines, voire par rapport à des villes plus éloignées mais situées dans le même réseau de villes. Il n'y a pas de valeurs absolues permettant de calculer l'attractivité ; elle se définit par la comparaison avec d'autres territoires. La mondialisation apporte à la fois inconvénients et avantages quant au dynamisme des villes. Elle augmente la compétition entre elles, stimulant ainsi le travail sur le pouvoir d'attraction territorial. En outre, la mondialisation facilite la comparaison ; une ville peut plus facilement s'inspirer des avancées d'une autre pour se développer (Ingallina, 2010 : 35). Mais cela entraîne également la diminution de l'attrait d'une ville au détriment d'une autre.

Comme il a été expliqué dans la partie précédente, la métropolisation voit un nombre croissant d'activités migrer vers la périphérie. Cette délocalisation entraîne une utilisation croissante de la notion d'attractivité ; les différentes centralités étant aujourd'hui en concurrence. Un territoire attractif doit donner envie aux individus d'y effectuer leurs activités. Ils choisissent un lieu au détriment d'un autre au travers de son pouvoir d'attraction qui est alors plus important qu'ailleurs. Un espace attractif doit également faire venir de la main-d'œuvre compétente afin d'assurer le développement économique de la ville (Ingallina, 2007 : 10). Aussi, l'attractivité possède à la fois une dimension sociale et économique ; elle vise autant les personnes physiques que morales.

## **Définition de l'attractivité**

Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de revenir sur l'origine de la notion d'« attractivité » afin de mieux comprendre sa signification actuelle. Dans le contexte romantique du XVII<sup>ème</sup> siècle, le terme « *attrait* » renvoie à la « *séduction exercée par une personne ou un paysage* » (Roncayolo, 2007 : 43). Puis, à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, voire au début du siècle suivant, l'attraction s'utilise dans le monde scientifique, avant tout en physique. Elle est rattachée aux questions d'astronomie et d'électromagnétisme (Roncayolo, 2007 : 43). Le champ conceptuel de l'attraction a évolué au fil du temps ; il continue de s'appliquer aux domaines cités ci-dessus, mais son application s'est étendue.

L'influence des définitions classiques se retrouve en effet encore aujourd'hui. À titre d'exemple, Julien Damon et François Cusin caractérisent cette notion comme suit :

*« L'attractivité s'apparente [...] à l'attraction exercée par une planète ou par un aimant sur des objets divers. Elle s'identifie donc à une force qui non seulement attire à soi mais retient sur place. Transposée aux territoires, cette force permet de*

*faire converger toute sorte de ressources : populations, revenus, capitaux, main d'œuvre, entreprises, emplois, biens, services, événements professionnels, informations, etc., et à y fixer durablement celles qui sont susceptibles de l'être » (2010 : 30-31).*

Cette définition représente la dimension objective de l'attractivité territoriale. Le côté plus subjectif est identifié de la manière suivante :

*« L'attrait renvoie à la séduction, au charme, à la beauté, voire à la fascination, bref à l'influence qu'exerce un objet, quel qu'il soit, sur les consciences individuelles. Cette influence peut déboucher sur des actions en vue de l'acquisition ou de la consommation de l'objet en question. En matière de territoires, l'attrait se traduit par le désir d'y rester, de venir y vivre ou encore d'y séjourner pour le visiter. Ce désir puise son imaginaire dans des représentations pouvant aller de simples stéréotypes à des mécanismes plus profonds d'identification des habitants à leur propre territoire » (Damon et Cusin, 2010 : 31).*

L'attractivité possède plusieurs facettes ; elle peut être touristique ou résidentielle notamment. Dans de nombreux textes, l'attractivité possède également une forte connotation économique. Un lieu attractif est souvent perçu comme un lieu attirant des nouvelles entreprises. Comme le déclare Jordi Borja : « *quand on parle d'attractivité, on pense souvent à la captation de capitaux et d'investisseurs extérieurs* » (2007 : 37). Mais le capital humain est également à attirer. Il est primordial pour le bon fonctionnement d'un territoire qu'il y ait des habitants, des visiteurs ou encore des consommateurs. Seules, des entreprises ne suffisent pas à faire vivre un territoire et à le rendre dynamique. L'aspect économique est certes important, mais l'aspect humain l'est tout autant, voire davantage.

Dans le contexte d'attractivité, le territoire représente un « objet stratégique » sur lequel il faut travailler l'image, la différenciation (mobiliser les particularités) et mettre en valeur les atouts (Ingallina, 2007 : 11). Tout un travail de promotion du territoire est à établir pour renforcer son potentiel à attirer.

### **Échelles géographiques**

La question des échelles géographiques est une problématique majeure liée aux études sur l'attractivité (Ingallina, 2010 : 22). Un territoire attractif a en effet une influence sur un territoire plus vaste. Il y a donc passage d'une échelle micro, où l'attractivité se forge, à une échelle macro qui comprend tous les lieux subissant l'influence de cette attractivité. L'échelle macro peut être de tailles bien différentes selon la capacité d'attraction du territoire de départ. S'il s'agit d'une métropole d'influence mondiale, l'échelle macro sera beaucoup plus étendue que s'il s'agit d'une petite ville. L'étendue du pouvoir d'attraction sur d'autres espaces peut être définie comme le « *rayonnement* » du territoire (Roncayolo, 2007 : 43).

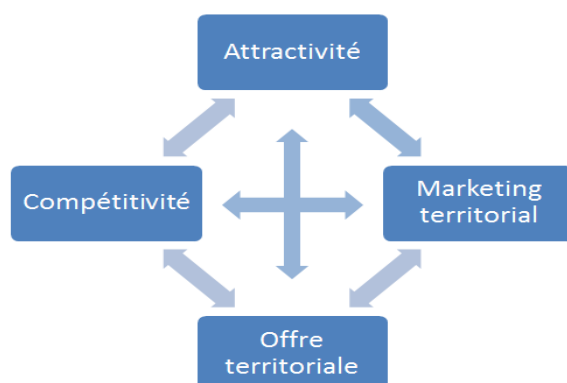
## Compétitivité - Marketing territorial - Offre territoriale

Trois notions se rattachent fortement à celle d'attractivité. Comme l'explique Philippe Thiard, « *l'attractivité territoriale est à l'articulation des notions de compétitivité, de marketing territorial et d'offre territoriale* » (2007 : 47). À partir de ce constat, il est possible de mettre en relation l'attractivité avec chacun de ces termes. Cela semble nécessaire pour comprendre plus finement ce que signifie ce concept.

La notion d'attractivité territoriale et celle de compétitivité sont très proches et concernent principalement la ville. La compétitivité, considérée parfois comme un synonyme de l'attractivité, serait plutôt une de ses dimensions selon Julien Damon et François Cusin (2010 : 25). Comme la concurrence entre les territoires augmente, les autorités doivent alors travailler sur l'attractivité dans le but d'être compétitif au maximum (Ingallina, 2007 : 9).

En ce qui concerne le marketing territorial, diverses techniques se sont développées dans le but de mettre en avant les atouts de la ville. Il se concentre sur les entreprises en les incitant à venir s'implanter. Cet aspect différencie le marketing territorial de l'attractivité qui, elle, ne vise pas uniquement les entreprises. En plus de l'attractivité économique, il existe l'attractivité résidentielle, touristique, culturelle ou encore commerciale qui ciblent habitants, touristes, visiteurs et consommateurs. Comme expliqué auparavant, l'attractivité possède plusieurs dimensions, au contraire du marketing dont la vocation est essentiellement économique (Thiard, 2007 : 47-48).

Finalement, l'offre territoriale comprend les aspects géographiques, économiques, sociaux et politiques mis en place pour faciliter l'implantation de nouvelles entreprises (Thiard, 2010 : 48). À cela s'ajoute la promotion du territoire. Les politiques travaillant sur l'image du lieu sont donc fortement rattachées à l'offre territoriale. Tous les atouts du territoire sont mobilisés et mis en avant (Ingallina, 2007 : 11). Ce procédé rejoint le « city marketing » qui diffuse une image positive de la ville en promouvant ses spécificités et son attractivité (Ingallina, 2007 : 13).



**Figure 3.** Des notions en interaction.  
Source : Céline Wermeille, 2014.

Pour conclure, ces différents termes fonctionnent en synergie. Ils s'influencent les uns les autres. Une offre territoriale de qualité permettra à un lieu d'être à la fois compétitif et attractif. Le marketing territorial, mettant en avant les atouts économiques d'un lieu, lui forge une image

attractive et renforce son potentiel de compétition. Ou encore, un pouvoir d'attraction élevé signifie que l'espace en question présente une compétitivité forte et possède une offre large.

### **2.1.2. La centralité et le centre-ville**

*« Le centre est par définition un lieu accessible et attractif où s'opèrent des échanges. Il est également un lieu de pouvoir, le sommet d'une hiérarchie, et porteur de symbolisme ou de sens » (CERTU, 2003 : 76).*

#### **La théorie des lieux centraux**

La métropolisation appelle à une redéfinition des notions de centralité et de centre (Chalas, 2010 : 26). Comme indiqué auparavant, la ville multipolaire a vu son centre unique se multiplier et entrer en concurrence avec les nouveaux venus. Dans le monde de l'urbanisme, le terme de centralité trouve son origine dans les études du chercheur allemand Walter Christaller. Sa théorie des « lieux centraux » de 1933 stipule que les centres présentent différentes intensités d'attractivité, ce qui crée une hiérarchie entre eux (CERTU, 2003 : 131). Chaque centre dispose d'un potentiel d'attractivité et d'influence sur la périphérie. Plus ce potentiel est grand, plus l'influence sera large. Le potentiel est déterminé par le nombre et la mixité des fonctions ainsi que par la taille et la localisation de la ville (CERTU, 2003 : 131). Ses relations (ou liaisons) avec les polarités environnantes sont également déterminantes.

Eliseo Bonetti et Jérôme Monnet ont complété cette théorie en ajoutant notamment l'influence symbolique de la centralité, démontrant ainsi *« que la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et de représentations collectives »* (Lavadinho et Lensele, 2010 : 115). De plus, il ressort de ces théories qu'une bonne accessibilité vers le centre est essentielle au bon fonctionnement de cet espace (Lavadinho et Lensele, 2010 : 115).

#### **Définition de la centralité**

La notion de centralité a évolué à travers le temps. Traditionnellement, elle constituait le noyau historique de la ville et se trouvait où le tissu urbain était le plus compact. Aujourd'hui, il s'agit d'un espace présentant une mixité des fonctions et des usages (CERTU, 2003 : 13). De plus, la centralité contemporaine est un lieu d'intensité. La concentration, la proximité ou encore la densité sont des notions clés pour définir cet espace. La densité est à la fois humaine, fonctionnelle et symbolique. La centralité regroupe de nombreux services et offre une accessibilité optimale à ces services (Da Cunha et Kaiser, 2009 : 27). Finalement, elle se caractérise également par l'importance des flux et une forte fréquentation (CERTU, 2003 : 29). Une baisse trop importante de la fréquentation mettrait en danger la centralité et pourrait la faire disparaître (Chalas, 2010 : 30).

Yves Chalas a introduit le concept de « ville au choix » (2010 : 33) qui met en avant la liberté de choisir la localisation des activités individuelles. Cette façon de vivre la ville est fortement influencée

par le polycentrisme qui permet à l'individu de se rendre dans la centralité qu'il désire. De plus, comme ces centralités fonctionnent en réseau, il est facile d'aller à l'une ou à l'autre. Nous nous trouvons alors dans un contexte de « ville à la carte » ; ce libre choix donne naissance à une « ville personnalisée » (Chalas, 2010 : 33) reflétant les choix et donc les préférences des citoyens. En conséquence, il est essentiel de travailler sur l'attractivité territoriale pour que le lieu en question soit fréquenté et fonctionne.

### **Définition du centre-ville**

Le centre-ville et la centralité sont deux notions à différencier. Dans la ville traditionnelle, l'ensemble des fonctions propres à une centralité était concentré au centre-ville ; tous deux se superposaient, faisant référence au même espace. Mais aujourd'hui, la centralité se situe également en dehors du centre-ville historique ; elle a investi d'autres lieux, souvent périphériques comme indiqué précédemment. Le centre-ville est devenu un type de centralité, alors qu'auparavant il était *La* centralité (Chalas, 2010 : 29-30).

Le centre-ville représente avant tout le noyau historique de la ville et sa connotation symbolique entraîne un fort sentiment d'appartenance. Le citoyen s'identifie à sa ville au travers du centre-ville. L'architecture représentative, les monuments ou encore la valeur patrimoniale de cet espace constituent des supports de la mémoire collective (CERTU, 2003 : 17). Dans un contexte de ville polycentrique, il est important de revenir sur le fait qu'une majorité des usagers considèrent toujours le centre-ville comme le centre principal de la ville, et ce malgré le développement d'autres centralités. Le centre-ville constitue à la fois la référence dans l'esprit des individus, le centre géographique et le centre historique (CERTU, 2003 : 37).

Michel Bassand identifie le centre-ville grâce à divers éléments représentatifs : un bâti compact, une haute densité, une diversité sociale et culturelle, et l'implantation principalement d'activités tertiaires, l'industrie s'étant installée en périphérie (2004 : 71). Sylvie Tissot, quant à elle, caractérise le centre-ville par la valeur foncière, la valeur immobilière, l'accès facilité aux services et aux biens, le capital social qui s'y développe plus aisément et le prestige d'y habiter (2012 : 8). Ces caractéristiques donnent à cet espace une large influence sur le territoire alentour. Aussi, de par son importance, le centre-ville se définit comme « *la substance même de la ville* » (Da Cunha, 2010 : 5).

### **Centralité de flux, centralité de scène**

Pour aller plus loin dans l'analyse de la centralité, il est important de distinguer la centralité de flux et la centralité de scène (CERTU, 2003 : 85). La centralité de flux correspond à un territoire supportant une quantité importante de circulation humaine, de biens et services, et d'informations. De l'autre côté, la centralité de scène correspond fréquemment au centre historique de la ville.

La centralité de flux existe grâce à la mobilité des personnes, aux transports de marchandises ainsi qu'aux échanges d'informations (CERTU, 2003 : 85). Elle est en étroite relation avec les lieux d'échanges (CERTU, 2003 : 166). La mobilité représente un aspect important dans la formation et le



développement d'une centralité de flux. Par exemple la gare, interface de mobilité, constitue un pôle de la ville. Beaucoup d'individus transitent par ce lieu ; il est donc fortement fréquenté et peut ainsi être qualifié de centralité de flux (CERTU, 2003 : 177).

Dans la majorité des cas, la centralité de scène fait référence au noyau historique de la ville. C'est à partir de ce point que la ville ancienne s'est formée et a évolué. Elle se caractérise notamment par une architecture représentative et une signification symbolique forte. Elle représente ce qui se montre, se voit, se regarde dans la ville ; d'où sa dénomination. De plus, elle forge l'identité urbaine et crée un attachement à la ville (CERTU, 2003 : 169). Nous pouvons également citer l'intensité des usages d'un tel lieu, entraînant ainsi une ambiance spécifique, essentielle à cette centralité.

Parfois, les deux types de centralités se superposent (CERTU, 2003 : 87). C'est le cas à la Chaux-de-Fonds avec, par exemple, le secteur de la gare qui possède des caractéristiques de centralité de scène et de flux. Les enjeux liés aux deux formes de centralité sont alors réunis.

## **2.2. Axes de recherche**

Espace d'intensité, de concentration et de diversité des fonctions et usages, le centre-ville regroupe de nombreux éléments. Il est alors nécessaire de créer des catégories dans le but d'obtenir une structure claire. L'ensemble du travail est organisé à partir de trois dimensions: l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité. L'espace public représente le support, sur lequel vient s'implanter l'offre de consommation, l'ensemble devant être accessible. Il s'agira alors d'expliquer en quoi ils influencent l'attractivité du lieu et d'identifier quelles stratégies sont à mettre en place afin de rendre le centre-ville de La Chaux-de-Fonds plus dynamique. Chaque domaine correspond à un axe de recherche spécifique, bien qu'ils fonctionnent tous en interaction.

### **2.2.1. L'espace public**

L'espace public constitue le point de départ pour penser et concevoir la ville. Il est essentiel de travailler sur cette dimension pour obtenir une qualité de vie urbaine et un lieu dynamique. Il représente en effet un outil à partir duquel la qualité de l'environnement urbain peut être renforcée (Pasaogullari et Doratli, 2004 : 227). Un espace public qualifié est impératif pour qu'un centre-ville attire la population du fait qu'il s'agisse d'un espace de rassemblement, de rencontre et de vie.

La mixité sociale, les ambiances, la lisibilité, le mobilier urbain, la présence de nature, la sécurité ou encore la tranquillité sont des éléments nécessaires au bon fonctionnement d'un espace public (Da Cunha, 2013). Le lieu en question doit également être facilement identifiable grâce à la signalétique ou à des aménagements spécifiques au centre (le mobilier urbain par exemple). Ainsi, le périmètre est clairement délimité et plus facile à appréhender. De plus, les aménagements urbains doivent permettre à l'usager de s'approprier l'espace, de s'y sentir à l'aise (Da Cunha, 2013). Autrement dit, les opportunités de séjour offertes par l'espace public doivent être attractives. Par opportunités de séjour s'entendent les éléments à disposition des usagers leur permettant et leur donnant envie de rester sur l'espace public en question, et non de ne faire que transiter.

Marcus Zepf rend attentif au fait que l'espace public est utilisé dans diverses disciplines qui le définissent de différentes manières (2004 : 10). La sociologie le qualifie de phénomène « *de rencontre, d'échange entre les différents acteurs urbains* » (Zepf, 2004 : 10). Alors que pour l'urbanisme ou encore l'architecture, l'espace public représente les vides, le non construit de la ville.

L'espace public constitue un levier d'action majeur pour renforcer le pouvoir d'attraction territorial. Lieu de rencontre et de brassage social, il est le premier support des fonctions urbaines collectives. Il accompagne les attracteurs commerciaux, les loisirs ou encore les services en constituant leur environnement extérieur. Il représente également « *le support des identités urbaines, théâtre des fêtes et des manifestations, mise en scène de patrimoine architectural et vitrine sur le monde* » (Dind, 2007 : 3).

En outre, l'espace public constitue une grande force du centre-ville ; il lui permet de se démarquer des lieux périphériques avec lesquels le centre-ville est souvent en concurrence. Il peut également être considéré comme « *une vitrine et un miroir de la ville* » (Haentjens, 2008 : 80). Ainsi, un aménagement de qualité participe activement à l'amélioration du cadre de vie des usagers à travers les éléments suivants : « *qualité de l'air, lumière, ambiance sonore, propreté, multifonctionnalité, sécurité, présence d'espaces verts structurants, climat urbain, établissement de nouveaux rapports à la nature et au paysage dans les villes, etc.* » (Da Cunha et Kaiser, 2009 : 43). Il existe donc de nombreuses stratégies relatives au renforcement de l'attrait des lieux publics.

Finalement, un espace public est constitué d'une diversité d'usages, d'acteurs avec leurs représentations, d'ambiances et de formes architecturales et urbanistiques. Ces quatre paramètres doivent tous être considérés lors de la valorisation d'un centre-ville (Bassand, 2004 : 68). Il s'agit donc de travailler avec un large panel de dimensions ; ce qui rend l'aménagement complexe.

### **2.2.2. L'offre de consommation**

L'offre territoriale est l'un des concepts clés se rapportant à l'attractivité (Ingallina, 2007 : 9). Mais ce terme reste un concept large qu'il est nécessaire d'affiner dans le cadre de cette recherche. L'offre analysée concerne essentiellement les commerces, les services, les loisirs, la culture et les différents événements organisés. Pour cette raison, cet axe se nomme « offre de consommation ». La dimension majeure reste le commerce qui se révèle être un enjeu de taille dans les questions de concurrence entre les différentes centralités de la ville, comme il a été expliqué précédemment.

Il ne suffit pas de proposer des commerces nombreux ; d'autres paramètres sont à considérer. En effet, l'offre commerciale doit être renouvelée, se diversifier et répondre aux attentes des consommateurs (Houzé, 1998 : 77). De plus, les commerces dynamisent l'espace en animant les façades grâce aux vitrines et en faisant venir des clients. À la pratique commerciale s'ajoute fréquemment la balade, la flânerie (CERTU, 2003 : 32).

Dans cette catégorie, les loisirs sont également pris en compte. Un restaurant, un bar, une discothèque ou des équipements sportifs constituent tous des attracteurs nécessaires à la vie d'un

centre urbain. Puis la consommation culturelle se matérialise dans les musées, cinémas, théâtres et au travers de l'héritage patrimonial. À cela s'ajoute la question de l'animation du centre-ville. Il est en effet essentiel qu'un centre soit vivant et dynamique pour fonctionner.

Philippe Houzé déclare que le commerce est indispensable pour faire vivre un espace ; il draine les individus qui animent la rue et entraîne de l'activité en ville (1998 : 28). Ces activités sont également créatrices d'emplois (Houzé, 1998 : 34). Elles amènent ainsi des employés au centre, qui deviennent des usagers de ce lieu et participent donc à son dynamisme (VLP-ASPAN : 2012 : 34). Les domaines des services (banques, assurances, médecins et autres), des loisirs et de la culture jouent un rôle similaire aux commerces dans le sens qu'ils attirent des usagers.

Afin de renforcer son pouvoir d'attraction, la ville d'aujourd'hui joue beaucoup sur son offre de consommation. Le développement des commerces, des restaurants, des loisirs et de la culture participe activement à la promotion du lieu. De plus, la consommation est rentable et dynamise la ville économiquement (Ingallina, 2007 : 13). Plus les possibilités à disposition des individus sont grandes, plus l'attrait du lieu augmentera. Il est primordial de leur offrir un large panel d'activités pour qu'ils puissent faire des choix qui les satisfont (Poirot et Gérardin, 2010 : 30).

### **2.2.3. L'accessibilité**

Une accessibilité optimale est essentielle pour rendre un centre urbain attractif et dynamique. L'accès au centre-ville doit être aisé depuis toutes les couronnes de la ville et depuis l'ensemble des lieux alentours. Il faut également que l'accessibilité soit multimodale afin d'élargir les possibilités de déplacements. Un accès facilité entraîne une hausse de la fréquentation de l'espace. Il ne faut pas oublier que le centre-ville est en concurrence avec la périphérie notamment au niveau des commerces. Les centres commerciaux offrent une accessibilité optimale pour la voiture et un stationnement assuré et à bas prix (Schwarz, 2008 : 69 et 71). Le centre-ville, pour être compétitif, doit alors adapter son offre. Il doit montrer qu'il est plus accessible que la périphérie en transports publics, en vélo ou à pied. L'accès comprend également les déplacements internes. Deux lieux du centre-ville doivent être suffisamment bien connectés pour que les individus les rallient aisément.

L'accessibilité est donc un instrument primordial en termes d'attractivité territoriale. Comme le déclarent Jacques Poirot et Hubert Gérardin, afin de pouvoir accéder à tous les choix proposés par la ville, les individus doivent bénéficier de la liberté de s'y déplacer facilement. Cela signifie que la ville doit posséder un système de transports performants (2010 : 31). La mobilité est en effet au cœur des préoccupations lorsque l'on évoque l'accessibilité. Cependant, les perceptions de l'individu jouent également un rôle non négligeable ; le système de transports ne représente que l'aspect visible et quantifiable de la notion d'accès.

Pierre Dumolard décrit l'accessibilité d'un territoire central comme « *l'ensemble des chemins minimaux de tous les lieux à ce centre* » (1999 : 206). Ces chemins sont déterminés par la distance physique qui peut être réelle ou ressentie, par le temps nécessaire au déplacement, par le coût et, dans une moindre mesure, par le plaisir qui y est associé. Contrairement à la distance métrique,

l'accessibilité renvoie à une notion plus qualitative de la distance ; la topologie. Elle analyse les objets en fonction de leur position relative et de leurs caractéristiques qualitatives. Cette géométrie renvoie aux questions de limite et d'ouverture, ainsi que de voisinage et de distance. La localisation prise en compte dans ce cas est relative et non absolue. En outre, « *l'accessibilité résulte de la conjonction d'éléments modifiables dans le temps et l'espace* » (Dumolard, 1999 : 206), qui regroupent l'opérateur de déplacement, l'infrastructure proposée ainsi que la connaissance du lieu à rejoindre et du parcours nécessaire. L'accessibilité n'est donc pas stable et évolue compte tenu de ces facteurs.

#### 2.2.4. Synergies

Comme expliqué précédemment, les dimensions présentées ci-dessus, bien qu'analysées séparément dans ce travail, sont interdépendantes. Elles fonctionnent en synergie ; le schéma montre ce phénomène de manière simplifiée. La réalité est bien évidemment plus complexe.

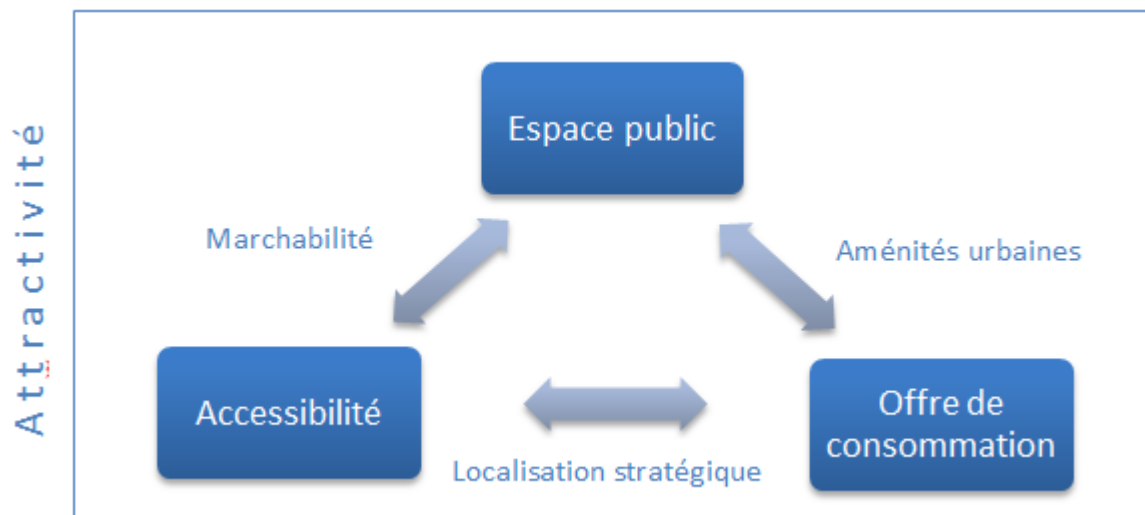


Figure 4. Des axes de recherche en synergie. Source : Céline Wermeille, 2014.

La relation entre espace public et offre de consommation se rapporte aux aménités urbaines. Il s'agit de l'ensemble des possibilités proposées par la ville ; aux commerces, services et loisirs s'ajoutent les espaces publics. La fonction administrative peut également être placée dans les aménités urbaines. Tous sont à disposition de la population pour satisfaire leurs besoins. Puis, l'offre de consommation avec l'accessibilité font référence à une localisation stratégique. En effet, l'implantation de l'offre se doit d'être réfléchie afin de proposer un accès optimal. Ou, lorsque l'offre de consommation est déjà existante, ce sont les liaisons dans sa direction qui sont à travailler. La relation entre accessibilité et espace public, quant à elle, représente la marchabilité ; l'espace public concernant principalement le piéton. Un lieu marchable est à la fois facilement accessible et aménagé de manière qualifiée. En outre, une hausse du degré de marchabilité engendre un renforcement de l'attractivité du lieu concerné (Lavadinho, 2011a : 69). Pour terminer, l'ensemble de ce système renvoie au concept d'attractivité.

Dans le contexte de « ville à la carte » (Chalas, 2010), le libre choix s'applique autant aux pratiques commerciales qu'aux loisirs, à la formation et aux liens sociaux (CERTU, 2003 : 153). La notion de « ville à la carte » est importante pour cette partie de la recherche comme elle montre que les individus, de par les nombreuses possibilités offertes à l'heure actuelle, peuvent choisir où pratiquer leurs activités. Le territoire, ici le centre-ville de La Chaux-de-Fonds, doit alors se démarquer des autres lieux afin d'attirer les usagers. Pour cela, il est nécessaire de proposer une offre d'activités large, mais également un accès optimal et un espace public convivial.

En effet, une offre de consommation large et diversifiée ainsi que des espaces publics de qualité ne rendront pas un espace attractif s'il n'est pas facilement atteignable. Aussi, un lieu aisément accessible mais qui présente une offre restreinte et des espaces publics peu agréables sera également peu attirant. De la même manière, une offre très intéressante ne fera venir que peu de consommateurs si elle est difficile à atteindre et/ou si les lieux publics sont de mauvaise qualité. Finalement, des espaces publics hautement qualifiés n'accueilleront que de rares utilisateurs si le lieu n'offre pas suffisamment de possibilités d'activités et/ou est peu accessible. Afin de renforcer le pouvoir d'attraction d'un territoire, il est donc essentiel de travailler sur ces trois dimensions de manière conjointe.

### **L'approche systémique**

Du fait que les axes de recherche du présent travail fonctionnent en synergie, il est indispensable de s'arrêter sur la notion de systémique. Elle constitue à la fois un savoir et une méthode visant une meilleure compréhension des phénomènes complexes. Elle peut être définie comme suit : « *Nouvelle discipline qui regroupe les démarches théoriques, pratiques et méthodologiques, relatives à l'étude de ce qui est reconnu comme trop complexe pour pouvoir être abordé de façon réductionniste ...* » (Donnadieu, Durand, Neel, Nunez et Saint-Paul, 2003 : 2, 3 et 7).

Face à la complexité du monde qui nous entoure, la recherche scientifique a été contrainte d'évoluer. Le cartésianisme (qui vise à diminuer la complexité des éléments étudiés) a cédé sa place à une science qui s'organise autour de concepts tels que le système, l'interaction, l'organisation, l'évolution ou encore la rétroaction (Génélot, 1992). La systémique appréhende ainsi les phénomènes en intégrant des notions relatives à la complexité comme l'instabilité, le flou, la contradiction, l'ambiguïté ou le paradoxe, jusqu'ici inconsiderés (Donnadieu et Karsky, 2002).

La systémique repose sur le concept de système qui, selon Jacques Lesourne, se définit comme suit : « *un système est un ensemble d'éléments en interaction dynamique* » (Donnadieu, Durand, Neel, Nunez et Saint-Paul, 2003 : 3). À son tour, Le Gallou (1993) identifie le système comme « *un ensemble, formant une unité cohérente et autonome, d'objets réels ou conceptuels (éléments matériels, individus, actions, etc.) organisés en fonction d'un but [...] au moyen d'un jeu de relations (interrelations mutuelles, interactions dynamiques, etc.), le tout immergé dans un environnement* ».

En plus du système, trois autres concepts se trouvent à la base de la systémique : la complexité, la globalité et l'interaction. La complexité fait référence aux difficultés d'appréhender les phénomènes. L'interdépendance établie entre les composants d'un système et la cohérence d'ensemble se rapportent à la globalité. Enfin, l'interaction représente les relations entre chaque paire d'objet ; il s'agit du rapport existant entre deux composants du système (Donnadieu, Durand, Neel, Nunez et Saint-Paul, 2003 : 3-4).

Appliquée à la présente recherche, la systémique renvoie à l'analyse de trois systèmes complexes, l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité, qui interagissent au sein d'un environnement commun, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds.

### **2.3. Hypothèses et Questions de recherche**

Ces différentes réflexions amènent à l'établissement de deux questions de recherche, dont les résultats seront présentés dans l'analyse pour la première question et dans les propositions d'actions pour la seconde :

Question 1 : Parmi l'offre tripartite comprenant les opportunités de séjour au sein des espaces publics, les possibilités de consommation et le réseau structurant leur accessibilité, quels sont les facteurs qui, en synergie, influencent l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds ?

Question 2 : En jouant sur les trois leviers que sont les espaces publics, l'offre de consommation et l'accessibilité, quelles stratégies mettre en place dans le but de renforcer l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds ?

Ces questions de recherche peuvent ensuite être traduites en hypothèses :

Hypothèse 1 : Des facteurs se rapportant à l'espace public, à l'offre de consommation et à l'accessibilité, tout en interagissant entre eux, influencent l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds.

Hypothèse 2 : En agissant sur certains composants de l'espace public, de l'offre de consommation et de l'accessibilité, et en assurant un bon fonctionnement d'ensemble, l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds sera renforcée.

### **2.4. Objectifs appliqués de recherche**

Cette étude répond à une demande du Service d'urbanisme et de l'environnement de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Suite à un courrier de ma part, une rencontre avec les techniciens a débouché sur ce mandat. La recherche s'effectue ainsi en collaboration avec M. Philippe Carrard, urbaniste communal, et M. Yanick Stauffer, délégué au marketing urbain. Il a été prévu d'établir un plan directeur du centre-ville pour l'horizon 2015 ; le présent travail vise à en poser les bases. Il rassemble notamment toutes les réflexions autour du centre-ville, ce qui devenait nécessaire du fait que les observations et idées étaient dispersées. Aucun document ne donnait une vision d'ensemble. Aussi,

un objectif principal de cette étude est la mise en commun des réflexions concernant le centre-ville. Il permet d'établir des premières bases solides pour ensuite réaliser un plan directeur de manière plus efficace.

Les apports de ce travail se divisent en deux parties distinctes. Toute la première phase, l'analyse, a pour but l'identification des problématiques propres à l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds et la mise en évidence des enjeux majeurs. Il s'agit d'établir un état des lieux afin d'obtenir un bilan global sur ce périmètre.

La seconde phase propose des stratégies pour La Chaux-de-Fonds dans le but de renforcer l'attractivité de son centre-ville. L'analyse effectuée précédemment représente une aide précieuse à la réalisation de cette partie. À partir des problématiques ou enjeux identifiés, des scénarios sont exposés. L'objectif ici est de donner des premières pistes d'actions dont la Ville pourra s'inspirer par la suite, lors de l'élaboration du plan directeur du centre-ville et de sa mise en œuvre.

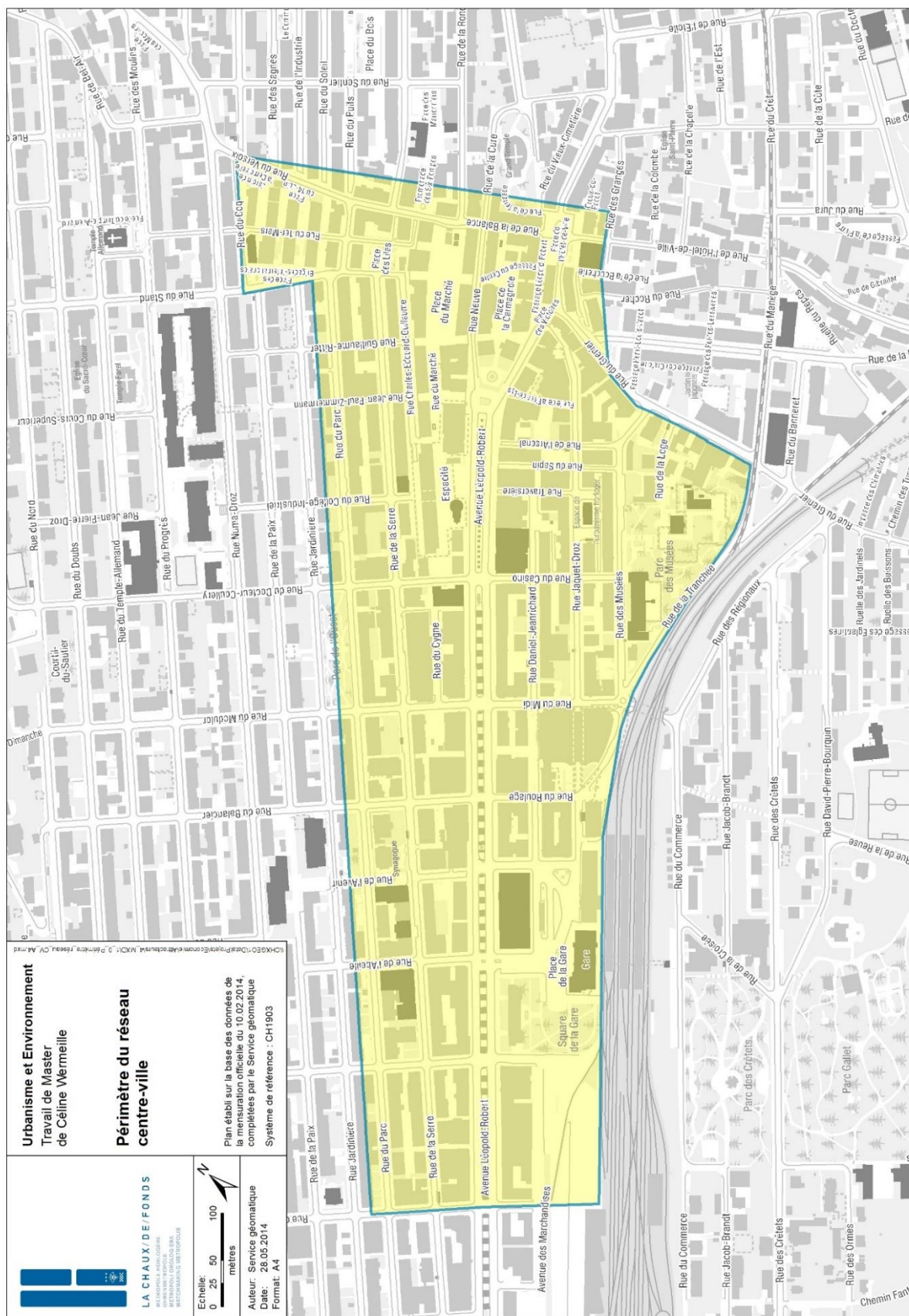
## **2.5. Définition du périmètre d'étude**

Le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ne possède pas de limites claires. Afin d'obtenir une délimitation plus précise et de faciliter la compréhension pour les usagers, un périmètre a été établi dans le cadre du « Réseau Centre-Ville », dont le rôle sera expliqué dans l'analyse. La détermination géographique du centre-ville offre une définition plus précise de cet espace et le rend davantage visible (Aubry, 2010 : 5). Validé au niveau politique, il s'agit d'une délimitation officielle. Toutefois, elle ne correspond pas à la zone centre établie par le plan de zones.

### **Exposition des limites**

La limite sud est clairement définie avec la césure de la voie ferrée (photographies des limites en annexe 2). Autrement, le périmètre inclut la ville historique et le centre commerçant. Les rues intégrées doivent posséder un nombre de commerces important et qui ne sont pas considérés comme étant « de proximité ». Tous les services de la ville y sont condensés : administration communale, banques, bureau d'assurances, musées, théâtres, cinémas, commerces, gare, etc. De plus, l'espace est dense et compact, et les usages y sont intenses. Ces caractéristiques correspondent bien à la définition de centre-ville établie dans le cadre théorique. Bien entendu, dans la réalité le centre-ville n'est pas clairement délimité et aucune science exacte ne permet de le faire. Ainsi, malgré la validation du périmètre, des questions concernant les limites subsistent.

Au nord, la limite définie actuellement suit la rue du Parc. Depuis là, la troisième rue au nord, la rue Numa-Droz, est davantage connue et plus ouverte. Elle n'est pas comprise dans le périmètre car les commerces établis sont des commerces de proximité. De plus, les deux rues en-dessous n'ont pas vraiment de fonction commerciale ; s'y trouvent majoritairement de l'habitat. Il faut également être attentif à ne pas trop élargir le périmètre pour qu'il ne perde pas son sens. Avec un périmètre trop



**Figure 5.** Périmètre du Réseau Centre-Ville de La Chaux-de-Fonds correspondant au périmètre d'étude. Service géomatique, 2010.



étendu, ce qui serait le cas en allant jusqu'à la rue Numa-Droz, l'identité du centre-ville serait affaiblie et sa cohérence diminuée.

Au nord-est, le périmètre s'étend tout de même vers le nord dans le but d'inclure l'ABC, acteur culturel important de La Chaux-de-Fonds. L'espace public devant ce cinéma-théâtre a été réaménagé récemment pour devenir un lieu de rencontre de qualité propre à un centre-ville.

La limite est se révèle plus difficile à définir; les opinions divergent. Toutefois, la prise en compte de la rue du Versoix demeure certaine puisqu'elle possède un certain nombre de commerces et est passablement pratiquée. Est également incluse la moitié de la promenade des Six-Pompes, où les commerces sont davantage présents. Mais ici, la limite devient difficile à justifier; il serait peut-être plus légitime d'inclure intégralement la promenade. L'idée d'un demi-cercle qui engloberait le Grand Temple, la place des Marronniers ou encore la rue du Vieux Cimetière a été émise. Cet espace comporte encore quelques commerces et le temple constitue un monument d'intérêt.

Puis, le périmètre inclut la place de l'Hôtel-de-Ville, cœur de la ville historique, ainsi que les bâtiments qui se trouvent au sud de cette place. La limite longe ensuite la rue du Grenier. Jusqu'au sud-est où le périmètre est élargi pour prendre en compte le parc des Musées. Dans ce cas, ce ne sont pas les commerces mais la culture qui joue le rôle d'attracteur de centre-ville.

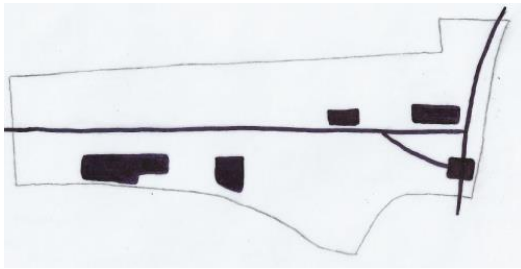
Finalement, à l'ouest, la rue de Pouillerel a été retenue afin de raccrocher la partie est du futur quartier Le Corbusier. Initialement, l'idée était d'étirer la limite jusqu'au Grand Pont comme il s'agit d'un lieu emblématique de la ville. Mais cela incluait presque le centre commercial des Entilles. Un attracteur commercial de cette importance aux limites du périmètre aurait déséquilibré le centre-ville. De plus, comme expliqué plus haut, un périmètre trop diffus perd de sa cohérence.

Malgré l'établissement de ces limites, il est tout à fait plausible d'imaginer un périmètre restreint dans lequel seraient concentrés les commerces et activités propres à un centre urbain. Les secteurs à vocation davantage résidentiels seraient retirés du périmètre. D'un autre côté, le périmètre pourrait être agrandi à l'ouest jusqu'au Grand-Pont, voire jusqu'au centre des Entilles comme il a été exposé précédemment. Mais cette réflexion sera à avoir lorsque le quartier Le Corbusier sera totalement réalisé, aux alentours de 2020. En effet, les constructions de ce quartier, situé sur une friche ferroviaire d'approximativement 49'000m<sup>2</sup>, ont débuté en 2014<sup>2</sup>. Sa taille ainsi que les fonctions qu'il abritera auront une influence non négligeable sur le centre-ville. La question sera alors de savoir s'il faudra l'inclure dans le périmètre entièrement ou seulement en partie. Aussi, le périmètre défini aujourd'hui devra s'adapter au fil des évolutions que connaîtra la ville de La Chaux-de-Fonds.

---

<sup>2</sup> Urbaine.ch, Quartier Le Corbusier : <http://www.urbaine.ch/projets/detail/project/Project/quartier-le-corbusier/> (consulté le 07.04.2014).

## Structure du centre-ville



**Figure 6.** Structure simplifiée du centre-ville : axes et pôles. Source : Céline Wermeille, 2014.

En connaissant la structure et l'organisation spatiale du centre-ville, il est plus aisé d'appréhender les logiques du lieu. Cet espace présente différents axes et pôles. Les pôles principaux sont la place du Marché, la tour et la place Espacité, la place de l'Hôtel-de-Ville, Métropole centre et la gare avec sa place. Nous pouvons dire que ce sont les attracteurs (aux fonctions commerciales, administratives ou de mobilité) majeurs du centre-ville.

L'axe principal correspond bien entendu à l'avenue

Léopold-Robert qui traverse presque l'entièreté du centre-ville. Perpendiculairement, à l'extrémité est se trouve la rue du Versoix qui se prolonge avec la rue de la Balance, puis celle de l'Hôtel de Ville. Viennent ensuite les axes secondaires, perpendiculaires ou parallèles à l'avenue. Dans la partie nord, ce maillage constitue la fameuse ville en damier, présente partiellement dans le périmètre d'étude.

Comme l'explique Lauriane Aubry (2010 : 16), le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ne se présente pas sous forme de cercles concentriques (par couronne) comme c'est fréquemment le cas des centres urbains. Il est structuré par l'avenue Léopold-Robert qui constitue la colonne vertébrale de la ville, et de son centre. Ce dernier est donc plutôt linéaire, organisé sur la longueur.

La spécificité de la structure urbaine reconnue par l'UNESCO n'apporte pas uniquement des points positifs. Les rues, influencées par l'industrie, ne sont pas faites pour flâner comme ça serait le cas dans une ville historique traditionnelle, c'est-à-dire médiévale. En effet, reconstruit après le grand incendie de 1794 qui ravagea la ville, le centre historique de La Chaux-de-Fonds n'est finalement pas si ancien. Il est donc important de garder à l'esprit que la vieille ville de La Chaux-de-Fonds ne correspond pas aux villes historiques courantes.

## Questions d'échelles

Bien qu'une délimitation précise du centre-ville ait été établie, il ne faut pas oublier les relations avec l'extérieur. Ce centre ne fonctionne pas de manière indépendante ; il engendre et subit de nombreuses influences externes. Ce n'est pas parce que cette recherche est ciblée sur un périmètre précis, qu'il faut s'arrêter là. Il est essentiel de travailler également à une échelle globale. Comme le déclare Patrizia Ingallina (2007 : 15), afin de faire interagir les échelles, il est important d'évaluer le projet local en considérant un territoire global. De la même manière, Marcel Roncayolo explique que l'attractivité implique l'imbrication des échelles spatiales. La valorisation d'un périmètre de la ville (et surtout du centre-ville) aura des conséquences sur le développement de toute la ville (2007 : 44), et parfois au-delà.

## 2.6. Méthodologie

La méthodologie regroupe les diverses tâches à effectuer afin d'atteindre les objectifs précités. La recherche à proprement parler s'est déroulée en quatre temps. Afin de connaître au mieux le cas du centre-ville étudié, plusieurs phases d'observation directe ont été effectuées tout au long de la réalisation du travail. À cela s'ajoute l'analyse de documents d'urbanisme de la Ville de La Chaux-de-Fonds qui a apporté une base plus scientifique que l'observation. De plus, un stage au Service d'urbanisme de l'environnement et des séances régulières sur plusieurs mois avec les techniciens de La Chaux-de-Fonds ont permis de poser fréquemment des questions et d'avoir des discussions riches. Une étude de cas de référence a constitué la méthode principale ; il s'agissait d'étudier les stratégies développées dans d'autres villes afin de s'en inspirer pour les propositions futures. Cette phase s'est déroulée après l'observation et l'étude de documents ; des connaissances solides sur La Chaux-de-Fonds étaient préalablement nécessaires pour analyser les autres cas.

### 2.6.1. Documents d'urbanisme de la ville de La Chaux-de-Fonds

L'une des premières tâches a consisté à mettre en commun des études existantes sur le centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Ces analyses ont été effectuées récemment et concernent avant tout la mobilité. Sous forme de rapports, ces documents représentent des sources d'informations importantes pour établir un état des lieux. Ils offrent une vision globale de la situation actuelle du centre-ville. Cela facilite la compréhension de cet espace ; il est alors plus aisé d'en comprendre les enjeux. Une synthèse des deux études a été établie afin d'en faire ressortir les informations principales. Ces dernières ont ensuite été reprises dans l'analyse, principalement dans la partie concernant l'accessibilité.

Une première étude a été réalisée par le bureau d'ingénieurs Transitec. Elle porte sur les problématiques liées au trafic routier dans l'ensemble de la ville. Les charges du trafic, les problèmes de stationnement ou les difficultés rencontrées par les transports publics ont été analysés. Les cyclistes ainsi que les piétons sont également pris en compte. L'ensemble des modes de transport ainsi que les réseaux qui les supportent sont étudiés et les problématiques en découlant sont exposées. Par la suite, des objectifs ainsi qu'un concept multimodal de déplacement sont définis. Enfin, des solutions sont proposées.

Une seconde étude effectuée par Lauriane Aubry concerne les flux piétonniers au centre-ville. Un comptage piéton a été réalisé en 2010. Il permet d'observer l'importance de la fréquentation de lieux précis selon différentes heures et jours de la semaine. Il donne ainsi de précieuses indications quant à la dynamique piétonne en ville de La Chaux-de-Fonds. Quatre jours y sont comparés : le mardi comme jour « normal », le mercredi avec son après-midi de congé pour les jeunes, le jeudi avec les nocturnes et le samedi comme jour de shopping, de marché et de congé. Le comptage s'est effectué depuis 24 postes dispersés dans le périmètre du centre-ville.

À ces analyses s'ajoute la documentation cartographique de la Ville. Un tel outil est nécessaire dans le cadre de cette recherche ; comme le déclare Anne Le Fur « *la carte est un des outils essentiels du*

*géographe pour analyser, comprendre et communiquer l'information* » (2000 : 6). Un certain nombre de cartes thématiques m'ont été présentées par les techniciens. Les sujets couvrent une bonne partie des éléments étudiés dans ce travail : l'offre en stationnement, les itinéraires de mobilité douce, le réseau de transports publics, la localisation des commerces de détail ou encore la répartition des acteurs culturels. La carte thématique représente des phénomènes localisés et leurs relations à travers une symbologie quantitative ou qualitative (Joly, 1999 : 67). En cela, elles se sont révélées passablement utiles pour analyser les dynamiques actuelles et imaginer des stratégies.

### **2.6.2. Stage et séances avec les techniciens de La Chaux-de-Fonds**

La possibilité d'effectuer un stage au Service d'urbanisme et de l'environnement (SUE) de La Chaux-de-Fonds a permis d'être souvent en contact avec l'urbaniste communal. Effectuée à temps partiel durant le semestre d'automne 2013, cette expérience a été une source d'information très importante. Elle a apporté une connaissance globale de la ville, des enjeux actuels et des projets futurs. La compréhension du territoire s'est ainsi affinée et a permis de mieux appréhender les problématiques propres au centre-ville, et ses besoins pour l'avenir.

Depuis septembre 2013, des séances avec M. Philippe Carrard et M. Yanick Stauffer ont été agendées environ une fois par mois. Auparavant, plusieurs rencontres avaient déjà eu lieu mais de manière moins régulière. Ces séances s'organisaient différemment selon les besoins liés à la recherche. Parfois, dans le cas où de nombreuses interrogations nécessitaient des réponses pour avancer, elles s'apparentaient à des entretiens. Puis, il pouvait s'agir de remarques de leur part lorsqu'une partie du travail leur avait été envoyée. Dans tous les cas, les discussions, très riches, ont constitué une base solide de connaissances pour le présent travail.

### **2.6.3. Étude de cas de référence**

Dans le but de récolter des données concrètes, un travail de comparaison avec d'autres centres urbains était nécessaire. Il s'agit principalement d'analyser les stratégies développées ailleurs afin de s'en inspirer pour La Chaux-de-Fonds. Autrement dit, cela représente une recherche de bonnes pratiques. Les informations recueillies concernent uniquement des cas concrets, ce qui permet de sortir de l'aspect purement théorique. Leur application réelle permet de savoir si cela fonctionne ou non ; le recul par rapport au projet sur papier est déterminant. Aussi, les stratégies ayant fait leurs preuves et celles à éviter seront identifiées.

Dans cette partie, le choix des villes à visiter doit être cohérent. Les villes sélectionnées possèdent des critères semblables à ceux de La Chaux-de-Fonds ; il doit exister des points communs. Parmi ces critères nous pouvons citer l'isolement, l'altitude, la taille ou encore l'importance du patrimoine. Néanmoins, une ville présentant peu de similitudes avec La Chaux-de-Fonds, mais qui a établi des stratégies intéressantes en termes d'attractivité peut également être prise en compte. À titre d'exemple, les villes de Sion ou de Delémont, toutes deux lauréates du Prix Wakker (respectivement en 2013 et en 2006) pour leurs aménagements en centre-ville, constituent des cas intéressants à étudier. Plus de détails sur le choix des villes seront donnés dans l'analyse.

Une fois la sélection faite, en l'occurrence les villes de Bulle, Delémont et Sion, une phase de lecture approfondie sur les questions se rapportant au centre urbain et aux stratégies mobilisées a permis de bien connaître les cas d'étude. Cela constitue une base, mais il est essentiel de s'entretenir avec les techniciens concernés pour mieux comprendre les mécanismes sous-jacents. La prise de contact avec les porteurs de projets s'est faite en automne 2013 et les entretiens ont suivi peu après. L'entretien permet de recueillir des informations, mais aussi des pistes de réflexion intéressantes (Quivy et Van Campenhoudt, 2011 : 170) autant pour l'analyse du centre-ville chaud-de-fonnier que pour la recherche de propositions d'actions.

L'entretien semi-directif a été mobilisé dans le cadre de cette recherche. Ce procédé intermédiaire, « *ni entièrement ouvert, ni canalisé par un grand nombre de questions précises* » (Quivy et Van Campenhoudt, 2011 : 171), semble être le plus adéquat, en offrant davantage de flexibilité. Comme l'expliquent Quivy et Van Campenhoudt, les questions préparées ne sont pas posées dans l'ordre initialement prévu et sont adaptées à la discussion en cours. De cette manière, la personne interrogée est libre de s'exprimer, l'entretien étant redirigé uniquement lorsque l'on s'éloigne du sujet de l'étude.

Quatre techniciens ont été interrogés dans le cadre de l'étude de cas de référence. La première a été Nathalie Luyet Girardet, architecte de la ville de Sion et chef du Service de l'édilité entre 2005 et 2011. En ce qui concerne Bulle, un entretien conjoint s'est déroulé avec Eric Pichonnaz, architecte communal et chef du Département d'urbanisme depuis février 2013, et Vincent Accarisi, chef du Service de l'aménagement. Enfin, une rencontre a été organisée avec Hubert Jaquier, urbaniste de la Ville de Delémont et chef du Service urbanisme, environnement et travaux publics.

De plus, à Sion, une visite guidée dans le cadre du Prix Wakker et organisée par Patrimoine suisse a été effectuée avant l'entretien. Elle a amené une base d'informations très riche concernant les aménagements récents dans le centre-ville. Une discussion avec la guide a également permis d'obtenir davantage de renseignements.

Enfin, une rencontre avec Marcos Weil, du bureau Urbaplan à Genève, a permis de discuter des propositions d'actions envisagées pour La Chaux-de-Fonds et principalement de la façon de les organiser et prioriser. Cette entrevue ne fait pas partie de l'étude de cas de référence, mais a tout de même apporté des éléments très intéressants sur les actions mises en place dans des villes suisses et françaises ainsi que sur la manière d'établir d'un programme de mesures sur le long terme.

#### **2.6.4. Observation directe**

La méthode de l'observation directe consiste à se rendre sur le terrain d'étude et à observer tout en analysant ce qui s'y trouve et s'y déroule. Cela peut concerner les pratiques, usages et comportements des individus, tout comme les éléments urbains tels qu'espaces publics, infrastructures et équipements ou encore les objets patrimoniaux.

Cette méthode permet de se rendre compte des « *comportements au moment où ils se produisent sans l'intermédiaire d'un document ou d'un témoignage* » (Quivy et Van Campenhoudt, 2011 : 174). En cela, l'observation directe amène des informations spontanées et sincères. En effet, les comportements sont beaucoup moins réfléchis et biaisés que les témoignages écrits ou oraux. Cependant, ils peuvent être plus difficiles à interpréter (Quivy et Van Campenhoudt, 2011 : 176).

Il s'agit dans le cadre de cette recherche d'observation non participante ; le chercheur n'interagit pas avec les usagers du centre-ville. Son regard reste externe (Quivy et Van Campenhoudt, 2011 : 174-175). De plus, en se baladant sur le terrain, il peut expérimenter son objet d'étude à travers ses propres perceptions (Thibaud, 2008 : 63).

Concrètement, les promenades dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds se sont accompagnées de réflexions spontanées et d'une prise de notes. Afin d'obtenir un large panel d'informations, cette méthode doit être reproduite à différents moments de la journée, semaine et année. En ce qui concerne les éléments « statiques », des photographies ont été prises dans le but d'avoir constamment à disposition des images du centre-ville pour alimenter la réflexion.

Une phase d'observation directe et non participante s'est également effectuée dans les trois centres-villes de l'étude comparative. Elle vient compléter les lectures et les entretiens. Afin d'obtenir les discussions les plus intéressantes et efficaces possibles avec les techniciens de ces trois villes, l'observation directe s'est faite préalablement. La vision du terrain était ainsi bien meilleure et a permis de rebondir ou de poser des questions plus approfondies lors des entretiens.

### **3. ANALYSE**

#### **3.1. Introduction de l'analyse**

La phase analytique du présent travail est composée de deux chapitres principaux. Dans un premier temps, les trois centres-villes étudiés lors de la démarche comparative sont brièvement présentés. L'objectif est d'exposer les problématiques et enjeux auxquels ils devaient faire face initialement. Les points communs et différences majeurs avec La Chaux-de-Fonds sont ensuite identifiés dans un tableau. Puis, un schéma du centre-ville présente la structure générale et localise les lieux d'intérêt.

Le second chapitre, beaucoup plus conséquent, correspond à l'analyse à proprement parler. Il dresse un portrait du centre-ville de La Chaux-de-Fonds décliné en trois parties qui équivalent aux axes de recherche : l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité. Y sont présentés les problématiques et enjeux principaux se rapportant à l'attractivité de cet espace. Un énoncé expose en quelques mots la situation, puis les paragraphes en-dessous développent le sujet. Afin de clarifier l'information, ce chapitre se termine par une synthèse, sous forme de tableau reprenant les éléments fondamentaux.

La majorité des énoncés, en plus des paragraphes concernant La Chaux-de-Fonds, sont accompagnés d'un encadré dans lequel sont identifiées les stratégies établies dans les centres-villes de Bulle, Delémont et Sion. Cette partie donne déjà quelques pistes de réflexion quant aux actions qui pourraient s'appliquer en ville de La Chaux-de-Fonds.

Certains énoncés n'ont pas d'encadrés. C'est le cas lorsque l'énoncé présente une spécificité de La Chaux-de-Fonds ou qu'il explique que la situation est satisfaisante ; il n'y a donc nul besoin de proposer des stratégies. De plus, les observations des encadrés ne sont pas exhaustives. Il s'agit d'une sélection des aspects jugés les plus pertinents dans le cadre de la recherche. Les trois villes ne sont pas toutes citées chaque fois ; seules figurent celles qui semblent amener le plus d'éléments cohérents pour répondre aux enjeux de La Chaux-de-Fonds. Il en va de même pour l'analyse sur son centre-ville. L'état des lieux ainsi que l'identification des enjeux majeurs ne peuvent être exhaustifs au vu de la complexité d'un centre urbain. Ont alors été retenus les éléments jouant un rôle majeur sur l'attractivité territoriale, concept clé du travail.

### 3.2. Présentation des centres-villes de référence<sup>3</sup>

#### LA CHAUX-DE-FONDS

Canton, District : Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds  
 Superficie : 5567 hectares  
 Altitude : 986 mètres  
 Nombre d'habitants : 38'241 habitants (2012)  
 Evolution démographique : +1.05% (2011-12)  
 Densité de population<sup>4</sup> : 687 hab./km<sup>2</sup>  
 Emplois : 21'725 EPT (2011)<sup>5</sup>  
 Taux d'emplois par secteur: 1% - 49% - 50%  
 (primaire - secondaire - tertiaire)



Figure 7. Ville de La Chaux-de-Fonds et périmètre d'étude. Source : Google Maps 2014, modifié.



Figure 8. Schéma du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Source : Céline Wermeille, 2014.

<sup>3</sup> Voir annexes 3, 4, 5 et 6 pour les cartes plus précises des quatre centres-villes étudiés.

<sup>4</sup> Les densités de population prennent en compte l'ensemble du territoire communal et non la zone urbaine. À l'exception de Sion, toutes les villes possèdent un large espace non urbanisé (forêt et champs). La comparaison est donc limitée.

<sup>5</sup> Unité : Equivalent plein temps.

Service de statistique (NE): <http://www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/domaines/Pages/03.aspx>



## BULLE

Canton, District : Fribourg, Gruyère  
Superficie : 2'387 hectares  
Altitude : 771 mètres  
Nombre d'habitants : 20'590 habitants (2013)  
Evolution démographique : +2.91% (2012-13)  
Densité de population : 863 hab./km<sup>2</sup>  
Emplois : 10'387 EPT (2008)<sup>6</sup>  
Taux d'emplois par secteur : 1% - 38% - 61%

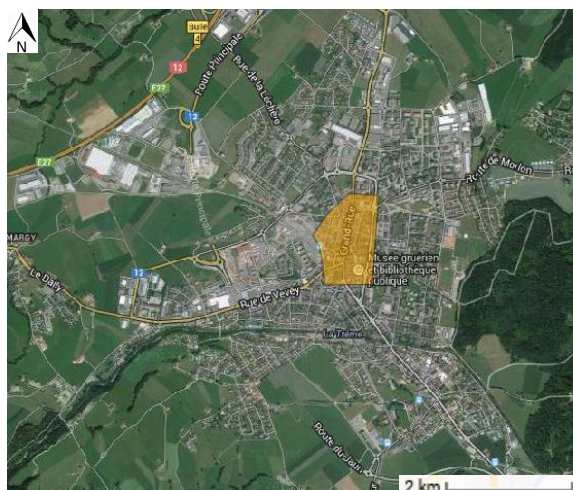


Figure 9. Ville de Bulle et périmètre étudié. Source : Google Maps 2014, modifié.

Longtemps, la ville de Bulle a été confrontée aux problèmes de circulation routière dans son centre-ville. Aux heures de pointe, les axes principaux étaient totalement saturés, amenant alors des nuisances importantes en ville. La situation a partiellement été résolue en 2009 avec la mise en service d'une route de contournement, la H189, qui possède également la fonction de desserte de l'agglomération par trois jonctions. Cette infrastructure routière a été l'élément déclencheur des réaménagements du centre ; elle a servi de "*levier pour assainir les axes du centre-ville*" (Commune de Bulle, 2008: 4). Bulle a en effet saisi cette opportunité pour améliorer la qualité de vie en ville. L'emprise de l'automobile a été limitée afin de rendre l'espace public aux piétons.

Les aménagements du centre-ville ainsi que les mesures d'accompagnement du contournement routier ont fait l'objet d'un concours externe. Alors que les aménagements ont été réalisés entre 2007 et 2009, des mesures d'accompagnement sont encore à mettre en place aujourd'hui. Pour revenir aux réaménagements, l'ensemble de l'hypercentre a été valorisé. Il s'agit principalement de la Grand-Rue, la rue et place du Marché, les rues de Vevey et de Gruyères et la place des Alpes.

Toutefois, l'évitement routier n'a pas eu tous les effets escomptés. Bien qu'une amélioration ait tout de même été observée, le développement démographique très rapide de la ville a nuancé le résultat. La hausse démographique s'est révélée beaucoup plus importante que prévu. La population bulloise en 2014 correspond en fait à la population imaginée pour l'horizon 2020. Bien entendu, une forte augmentation du nombre d'habitants entraîne automatiquement une hausse des flux routiers. Ce phénomène explique en grande partie la présence encore importante de l'automobile au centre-ville. Mais nous pouvons également mentionner les habitudes des automobilistes qui prennent du temps à évoluer et les personnes traversant tout de même la ville pour bénéficier d'un service ou effectuer un achat par exemple. De plus, les mesures d'accompagnement n'ont pu être réalisées intégralement directement après l'ouverture de la H189 ; techniquement il n'était pas possible de tout mettre en place simultanément.

<sup>6</sup> Les données les plus récentes datent de 2008 ; le nombre d'emplois a certainement beaucoup augmenté depuis.  
Service de la statistique (FR) : [http://appl.fr.ch/stat\\_statonline/portrait/etape2.asp?Contexte=5&Domaine=81&Liste=81](http://appl.fr.ch/stat_statonline/portrait/etape2.asp?Contexte=5&Domaine=81&Liste=81)

### Similitudes :

- Ville et centre-ville de taille humaine, courtes distances. Superficie environ deux fois moins étendue à Bulle, Delémont et Sion par rapport à La Chaux-de-Fonds.
- Ville en altitude (un peu moins de 800m).
- Centre-ville toujours trop encombré par l'importante charge de trafic.
- Réalisation future d'un nouveau quartier au centre-ville, sur une friche ferroviaire. Logements, commerces, bureaux et artisanat (mixité). Projet semblable au PS Le Corbusier.
- Concurrence avec des centres commerciaux établis à proximité du centre-ville.
- Hausse démographique importante.

### Différences :

- Commune centre de l'agglomération MOBUL.
- Situation géographique stratégique : sur l'axe Berne-Lausanne. Bien connectée au réseau des villes de Suisse occidentale.
- Liaison ferroviaire performante avec les grands centres (Fribourg, Lausanne, Berne).
- Réalisation récente d'une route de contournement (H189).
- Région à fort potentiel touristique. La Gruyère, de renommée nationale, attire de nombreux visiteurs.



**Figure 10.** Schéma du centre-ville de Bulle.  
Source : Céline Wermeille, 2014.

## DELEMONT

Canton, District : Jura, Delémont  
Superficie : 2'203 hectares  
Altitude : 435 mètres  
Nombre d'habitants : 11'773 habitants (2012)  
Evolution démographique : +1.23% (2011-12)  
Densité de population : 534 hab./km<sup>2</sup>  
Emplois : 9'387 EPT (2011)<sup>7</sup>  
Taux d'emplois par secteur : 0.5%- 30.5%- 69%

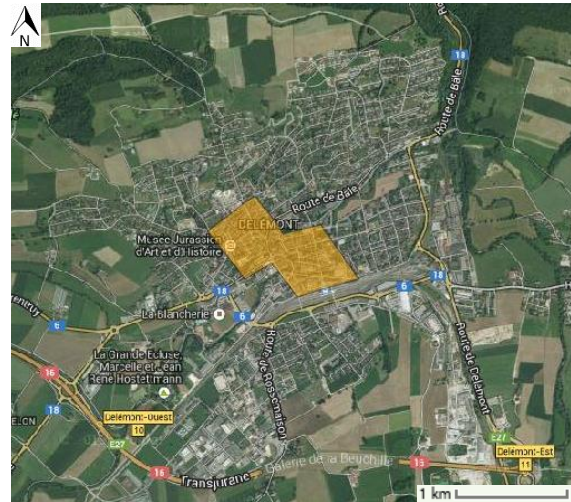


Figure 11. Ville de Delémont et périmètre étudié.  
Source : Google Maps 2014, modifié.

Le centre-ville de Delémont se structure en deux secteurs distincts : la vieille ville et le quartier de la gare. Chacun possède ses spécificités. Le secteur gare, passablement dynamique, a une affectation clairement commerciale. La ville historique, de son côté, propose des petits commerces indépendants et sa vocation est plutôt culturelle et artisanale.

Avant 1997, la qualité des espaces publics n'était pas satisfaisante. Le trafic de transit élevé au centre-ville rendait les déplacements à pied ou à vélo difficiles. De plus, il entraînait diverses nuisances telles que la pollution, le bruit, le risque d'accident ou l'emprise au sol de l'automobile (VLP-ASPAN, 2007). Les lieux de rencontre souffraient donc de la charge de trafic routier.

Dans le cadre de la réalisation du plan directeur communal en 1997, les autorités ont projeté une route de distribution urbaine afin de réduire le trafic de transit. Cette infrastructure ainsi que l'A16 (construite simultanément) ont permis de réduire la vitesse de circulation dans plusieurs zones du centre-ville. Un concours d'idées en urbanisme a alors été lancé pour la ville historique au début des années 2000. La même année, dans le cadre des 150 ans prochains des CFF, le Canton a proposé de réaliser également un concours d'idées pour la place de la Gare. Bien que les travaux n'aient pas été effectués sur la même période, les réflexions, elles, ont été simultanées. Les réaménagements ont visés principalement la place de la Gare ainsi que le sud et l'est de la vieille ville. Ici, la valorisation a été ciblée sur deux secteurs du centre-ville, au contraire de Bulle qui a travaillé sur l'ensemble.

Le Prix Wakker 2006 a été décerné à la ville de Delémont par Patrimoine suisse, notamment pour la requalification de ces espaces publics. À cela s'ajoute la politique générale sur la perspective de développement de la commune (incluant urbanisme, transports et environnement) ainsi que la bonne gestion du patrimoine bâti.

Contrairement à Sion, dont la remise du Prix Wakker 2013 est trop récente pour avoir du recul, Delémont en connaît les effets. La distinction a permis de montrer la qualité des aménagements et de la politique conduite dans ce cadre-là, et ce autant au sein de la ville qu'à l'extérieur. Les habitants de Delémont ont réalisé qu'ils vivaient dans un environnement de qualité et une promotion

<sup>7</sup> Fostat : <http://www.fostat.ch/extranet/groups/public/documents/documents/14960975.pdf>

importante de la ville s'est faite au niveau national. De plus, le prix a montré aux investisseurs le potentiel de développement du chef-lieu jurassien. En 2007, Delémont a été reconnue comme agglomération, ce qui a également participé à la valorisation de la ville. La dynamique ainsi créée a entraîné une hausse démographique importante à partir de 2009, alors que la population diminuait chaque année depuis les années 1980 (Jaquier, 2014).

<u>Similitudes :</u>	<u>Différences :</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville et centre-ville de taille humaine.</li> <li>• Réseau des villes de l'Arc Jurassien.</li> <li>• Isolement partiel dû à la situation géographique.</li> <li>• Césure spatiale avec le sud de la ville à cause des voies ferrées.</li> <li>• Manque de continuité entre le secteur gare et la vieille ville.</li> <li>• Charge de trafic initialement trop importante (principalement sur la place de la Gare et en vieille ville).</li> <li>• Valorisation d'une friche ferroviaire en créant prochainement un campus Hautes-Ecoles sur l'ancienne gare aux marchandises.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chef-lieu cantonal.</li> <li>• Population trois fois moins importante par rapport à La Chaux-de-Fonds.</li> <li>• Autoroute au sud de la ville. Accessibilité routière et ferroviaire forte.</li> <li>• Basse altitude et climat plus favorable.</li> <li>• Vieille ville clairement distincte du quartier gare (tissu urbain et bâti différent).</li> <li>• Présence de cours d'eau (la Sorne et la Doux).</li> <li>• Centres commerciaux dans le centre-ville. Absence de centres commerciaux périphériques, et donc de concurrence.</li> </ul>

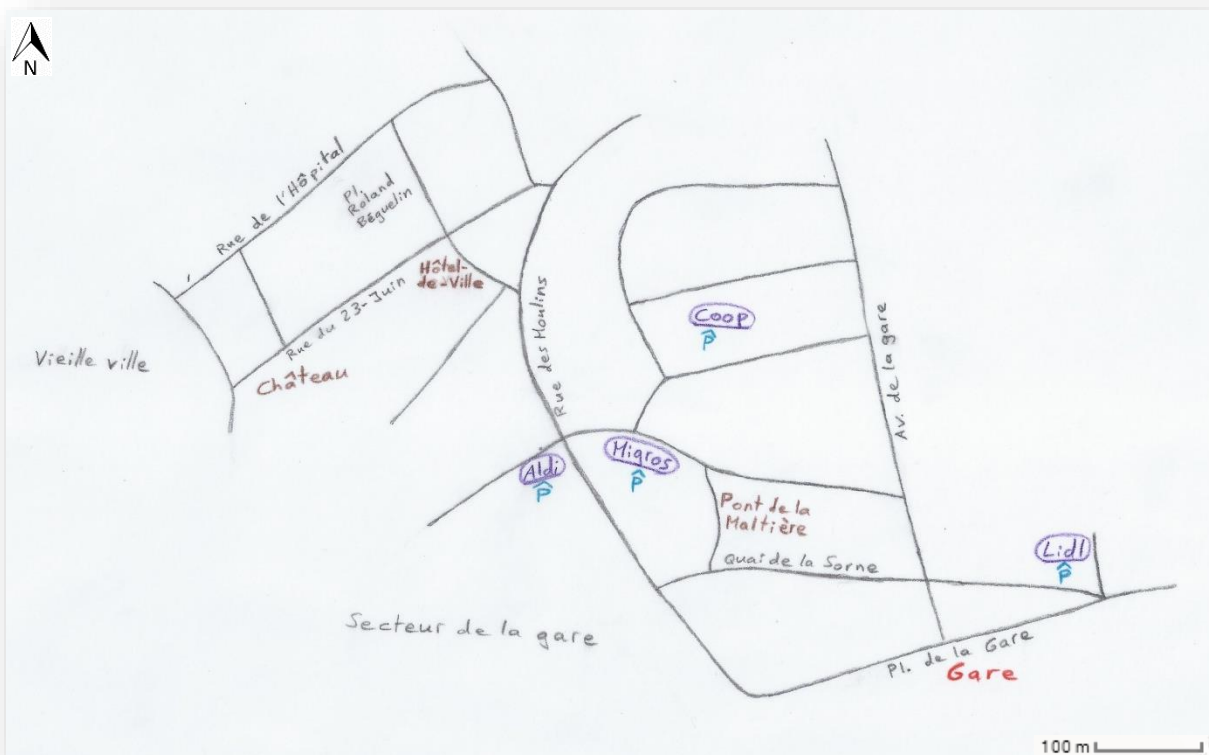
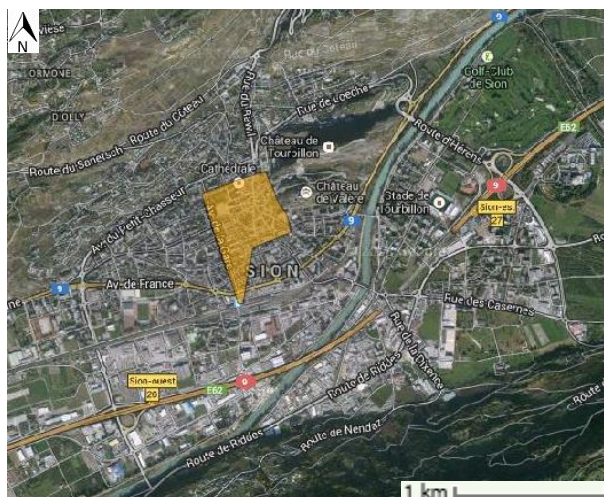


Figure 12. Schéma du centre-ville de Delémont. Source : Céline Wermeille, 2014.



## SION

Canton, District : Valais, Sion  
Superficie : 2557 hectares  
Altitude : 509 mètres (place du Midi)  
Nombre d'habitants : 30'699 habitants (2012)  
Evolution démographique : +1.46% (2011-12)  
Densité de population : 1200 hab./km<sup>2</sup>  
Emplois : 25'301 EPT (2011)<sup>8</sup>  
Taux d'emplois par secteur : 1% - 21% - 78%



**Figure 13.** Ville de Sion et périmètre étudié. Source : Google Maps 2014, modifié.

La ville de Sion, en tant que chef-lieu cantonal, possède une vocation administrative forte. Par

le passé, les nombreux fonctionnaires y travaillant quittaient la ville dès la sortie du bureau. Le centre de Sion était ainsi déserté en fin de journée. Les autorités ont alors cherché des stratégies afin que la population fréquente le centre-ville également après les heures de travail. Pour cela, le cadre de vie devait gagner en qualité. La revalorisation des espaces publics est alors devenue une priorité.

Par ailleurs, beaucoup d'habitants et de pendulaires effectuaient leurs achats dans la zone commerciale de Conthey, commune limitrophe. Cette concurrence, toujours présente aujourd'hui mais de manière moins importante, affaiblissait la dynamique commerciale du centre-ville sédunois. L'accessibilité facilitée de cette zone due à la proximité avec l'autoroute ainsi que d'autres avantages spécifiques des centres commerciaux attiraient une part importante de la population.

Nous sommes en 1995 lorsque les autorités lancent un concours d'architecture pour la place du Midi. Il faudra être patient avant la concrétisation du projet. Pour cause, une opposition de la part d'un commerçant quant à la suppression des places de stationnement s'est terminée au Tribunal fédéral, qui a donné raison à la Ville comme elle projetait de construire un parking souterrain pour compenser ces places. La place du Midi, transformée en zone de rencontre, est inaugurée en 2003.

C'est le début d'une série de réaménagements à travers le centre-ville, principalement dans la partie historique. La nouvelle place du Midi, remportant un grand succès, constitue un élément déclencheur. Chacun y a trouvé son compte ; les commerçants ont vu leurs chiffres d'affaire augmenter par exemple. La population a alors souhaité des aménagements dans d'autres rues. Les commerçants des Remparts ont notamment signé une pétition demandant une valorisation de leurs espaces. La Ville a répondu à leurs attentes et les réaménagements, inaugurés en 2007, sont également très bien reçus par les citoyens. S'ensuivent alors des projets sur la rue du Grand-Pont en 2008 ou encore sur la rue de Lausanne deux ans plus tard (Van der Poel, 2012 : 5).

Le Prix Wakker 2013 a été remis à la ville de Sion pour les dix années de projets urbains de qualité. En plus des aménagements de lieux publics, il récompense l'attention portée au patrimoine et au

<sup>8</sup> Données provisoires obtenues sur demande auprès de la Promotion économique de la Ville de Sion.

paysage. Bien que la distinction participe pleinement à la promotion de la ville, il faut également être conscient qu'elle fixe des objectifs futurs ambitieux comme le souligne Nathalie Luyet Girardet (2013). Sion est tenue de continuer sur cette voie afin que le travail effectué jusqu'ici ne soit pas entravé. En attendant, le centre-ville de Sion a retrouvé sa convivialité et sa vitalité alors qu'il s'essouffait à la fin des années 1990.

<u>Similitudes:</u>	<u>Différences:</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville et centre-ville de taille humaine.</li> <li>• Population importante (plus de 30'000 habitants).</li> <li>• Située hors de flux de mobilité majeurs du Plateau (Van der Poel, 2012).</li> <li>• Initialement, forte emprise de l'automobile au centre-ville.</li> <li>• Projet Cour de Gare visant la réalisation d'un nouveau quartier mixte au sud de la voie ferrée (aujourd'hui zone industrielle).</li> <li>• Concurrence avec les zones commerciales périphériques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chef-lieu cantonal.</li> <li>• Gare d'importance nationale. Nœuds ferroviaire du pays.</li> <li>• Position géographique stratégique à l'échelle cantonale.</li> <li>• Autoroute traversant la ville. Forte accessibilité routière et ferroviaire.</li> <li>• Basse altitude et climat plus favorable.</li> <li>• Présence de cours d'eau (la Sionne et le Rhône).</li> <li>• Région très développée au niveau touristique. Offre large à l'année.</li> </ul>



Figure 14. Schéma du centre-ville de Sion. Source : Céline Wermeille, 2014.

### 3.3. L'espace public

L'espace public décrit dans ce travail correspond aux lieux collectifs extérieurs situés dans le périmètre du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Il est constitué de nombreuses dimensions ; dans ce chapitre il s'agira principalement des rues et places dédiées aux piétons. Comme nous le verrons dans ce chapitre, de nombreux facteurs permettent de renforcer leur attrait. De plus, l'importante présence patrimoniale, inscrite dans l'espace public, joue un rôle majeur sur le centre-ville en lui conférant sa particularité. Ce lieu possède une valeur symbolique forte, diffusée notamment au travers de ses espaces publics. Un sentiment d'identité et d'attachement au lieu est ainsi véhiculé.

#### 3.3.1. Des espaces publics de qualité

- ***La ville est trop grise ; une requalification des espaces publics est souhaitée.***

Une étude a démontré que La Chaux-de-Fonds était parfois perçue comme triste. Le manque de gaieté s'explique avant tout par un tissu urbain gris, trop minéral. Selon les habitants, il est nécessaire de réaliser des lieux accueillants, « avec du cachet » et de revaloriser les lieux oubliés (Université de Neuchâtel, 2008 : 39). En effet, les Chaux-de-Fonniers souhaitent l'agencement des places publiques (83%) et des espaces verts (81%) (Université de Neuchâtel, 2008 : 33). Plus de 4 personnes sur 5 désirent qu'un travail soit effectué sur l'aménagement des lieux publics, ce qui montre l'importance de cette thématique. Ils sont presque autant à désirer de la végétation en ville ; ce résultat témoigne de la forte présence minérale. La vision décrite ici correspond à la ville dans son ensemble. Pour revenir au centre-ville, dans cette même étude, lors d'une question libre, 22.8% des interrogés ont proposé d'eux-mêmes une revalorisation du centre-ville (2008 : 38).

Afin de mentionner un exemple concret, le cinéma-théâtre de l'ABC bénéficie d'un espace public valorisé récemment. Une grande place dégagée met en valeur le bâtiment culturel et offre un



Figure 15. Place des Brigades-Internationales et ABC.

sentiment d'ouverture. Divers aménagements tels qu'un revêtement clair, une mise en évidence de la fontaine ou encore la présence d'arbres rendent le lieu agréable. La charge de trafic routier n'est pas très importante aux abords de cette place, ce qui constitue un grand avantage. La petite terrasse du café de l'ABC anime le lieu avec une ambiance chaleureuse. Beaucoup d'ingrédients sont réunis ici pour obtenir un espace public de qualité apprécié par la population<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> L'ensemble des photographies de ce travail ont été effectuées par Céline Wermeille, sauf indication contraire.

Un second bon exemple, à **Sion** cette fois-ci, serait l'espace des Remparts. Cet espace public contemporain fonctionne passablement bien. Les usages y sont diversifiés : on y lit le journal, mange à midi, joue à la sortie de l'école, se retrouve le soir, etc. Ce lieu intergénérationnel réunit l'ensemble de la population. Les jets d'eau au fonctionnement aléatoire, les sièges déplaçables, le revêtement constitué de cailloux de couleurs différentes ou encore les arbres participant à la qualité de cette place et la rendent ludique. L'originalité du lieu s'insère tout à fait dans le cadre historique, aspect important pour la cohérence spatiale. L'espace des Remparts se situe cependant entre deux routes. Afin de résoudre ce problème, l'ouest est séparé par un dénivelé et un petit muret, et à l'est, le trafic est modéré et des mesures d'accompagnement dévient la majeure partie du trafic. De plus, les bancs et quelques arbres installés en bordure de la place la délimitent partiellement.



Figure 16. Espace des Remparts, Sion.

L'expérience de **Sion** montre l'importance de proposer des espaces publics de qualité. Au travers d'une étude par SMS, il a été demandé aux clients des commerces pour quelles raisons ils effectuaient leurs achats en ville de Sion et non à l'extérieur. Il en est ressorti très clairement que la raison première était la qualité des espaces publics, c'est-à-dire l'ambiance, la possibilité de flâner, de pouvoir s'arrêter boire un café ou encore de faire ses courses dans un cadre agréable.

La place Roland Béguelin à **Delémont**, située en vieille ville et à l'écart des axes routiers principaux, propose plusieurs petites terrasses durant la belle saison dans un cadre paisible et convivial. La place de la Gare, bien plus connue, est également un exemple tout à fait intéressant d'espace public réussi. Elle sera reprise régulièrement dans cette recherche comme stratégie face à diverses problématiques.

- ***Le centre-ville, trop minéral, demande un renforcement de la présence végétale.***

Un renforcement de la présence végétale permettrait de diminuer l'impact du minéral au centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Les citoyens en sont conscients comme le montre le taux de 81% souhaitant l'agencement d'espaces verts (Université de Neuchâtel, 2008 : 33). L'étude sociologique effectuée auprès de la population a également montré que les habitants souhaitaient une ville mieux fleurie, notamment sur l'avenue Léopold-Robert (2008 : 39). Tout cela est à nuancer étant donné que « *la plupart des participants sont d'accord sur le fait qu'il existe assez d'espaces verts et de parcs urbains.*





Figure 17. Espaces verts dans et à proximité du centre-ville. Source : Service géomatique, 2014.

*Néanmoins, ceux-ci devraient être mieux aménagés et entretenus ... »* (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 16). La démarche participative de 2012 montre que les habitants sont satisfaits de la présence de nature à l'échelle de la ville. Les avis divergent, mais l'image d'un espace urbain gris semble dominer en ce qui concerne le centre-ville. En outre, le paradigme actuel de développement durable qui prône une densification qualifiée implique notamment la présence de nature en ville.

Concrètement, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds possède quelques espaces déjà bien végétalisés. Il s'agit du parc de l'Ouest, du parc des Musées et du square de la Gare (actuellement en cours de réaménagement). L'allée d'arbres emblématique de l'avenue Léopold-Robert est également à mentionner. Autrement, la présence végétale reste ponctuelle. Mais il faut tout de même signaler la proximité de plusieurs parcs. En effet, le parc des Crêtets et le parc Gallet se situent juste de l'autre côté de la voie ferrée. Puis, le parc zoologique du Bois du Petit-Château, au nord de la ville, reste proche du centre et facilement accessible à pied depuis la gare par exemple.

L'avenue de la Gare à **Sion**, à la fois longue et rectiligne, supporte une importante charge de trafic. Bien qu'un réaménagement en faveur des piétons soit envisagé, l'impact de la circulation routière est fortement diminué grâce aux nombreux arbres situés au bord des trottoirs. De plus, un petit jardin public du côté ouest offre un espace paisible le long de cet axe. Un grand arbre, une fontaine et quelques bancs permettent aux promeneurs de s'arrêter un instant dans un environnement agréable, bien que situé à proximité d'un axe routier majeur. Pour comparer, La Chaux-de-Fonds ne propose pas d'espace de ce type le long de l'avenue Léopold-Robert, les seuls espaces publics proches restent passablement minéraux.



**Figure 18.** Terrasses végétalisées sur la rue des Remparts, Sion.

Sur la rue des Remparts à **Sion**, afin de délimiter et d'ombrager les terrasses, des couvertures végétales ont été installées. Une structure métallique discrète est tapissée de plantes grimpantes. Ces parasols naturels donnent une ambiance particulière à la rue et permettent, de manière originale, de renforcer la présence de nature en ville.

Le plan directeur de nature en ville de **Delémont** (2006) constatait un manque de verdure dans la ville. Les mesures alors préconisées étaient les suivantes : travailler sur les portes d'entrée en y implantant des arbres ou d'autres végétaux, mettre en place des espaces verts sur les giratoires, compléter les espaces verts existants, ou encore aligner des arbres au bord des routes. Delémont possède un centre-ville déjà bien végétalisé, mais la situation reste à améliorer comme l'a déclaré Hubert Jaquier (2014). Des arbres se trouvent entre des places de stationnement sur le quai de la



**Figure 19.** Présence végétale sur la place de la Gare de Delémont et la Grand-Rue de Bulle.

Sorne ou sur plusieurs espaces publics tels que la place de la Gare. Des bacs avec des arbustes ainsi que des arbres sont répartis sur le long de cette place afin de délimiter les terrasses avec la chaussée. Il peut également s'agir de bacs à fleurs, notamment en vieille ville. Des ateliers participatifs ont mis d'accord la majorité des propriétaires et commerçants quant à leur participation à une ville historique davantage fleurie (Hasler et Oreiller, 2012 : 13 et 15). Le fait que la présence de nature en ville soit dispersée sur la majeure partie du centre, et non concentrée en des lieux précis représente un avantage pour la qualité globale du périmètre.

La présence végétale au centre de **Bulle** semble tout à fait satisfaisante. Les arbres sont nombreux sur la rue de la Promenade et la Grand-Rue par exemple. Sur cette dernière, les arbres séparent certaines places de stationnement. Les bacs à fleurs agrémentent également

l'espace urbain. À cela s'ajoute les jardins du château qui offrent un environnement calme directement dans le centre, et le Parc St-Paul qui constitue « *un petit poumon* » (Accarisi, 2013).

- ***Augmenter la présence de l'eau et d'aires de jeux participerait à rendre les places publiques davantage ludiques.***

Un manque d'installations hydrauliques sur les espaces publics du centre-ville de La Chaux-de-Fonds est à signaler. Il est souhaitable d'y remédier ; la présence de l'eau rend un lieu plus vivant et attractif. L'absence d'un cours d'eau ou d'un lac pourrait être compensée. Actuellement, il existe tout de même quelques fontaines, dont la fameuse Grande-Fontaine à l'extrémité est de l'avenue Léopold-Robert. Le souhait de créer un plan d'eau ainsi que la volonté de renforcer la présence hydraulique dans la ville en général sont ressortis de l'étude sociologique mentionnée auparavant (Université de Neuchâtel, 2008 : 39). Les citoyens ressentent donc ce manque.

Les aires de jeux pour les enfants sont peu développées au centre-ville. Une place de jeux se situe sur la place des Lilas, au nord-est du périmètre. Son emplacement excentré ne permet pas aux usagers du centre d'en profiter pleinement. Des jeux sont également installés au parc de l'Ouest, et un coin de sable est proposé à la rue de l'Avenir. Il serait alors souhaitable de renforcer cette offre au sein du périmètre.

Il ne faut pas penser uniquement aux enfants ; les adolescents et adultes ont également besoin d'espaces de rencontre ludiques. Il peut s'agir de tables de ping-pong, de terrains de pétanque ou

simplement de lieux de détente. L'offre en espaces publics, en plus d'être de qualité, doit être diversifiée pour répondre aux besoins de la population dans son ensemble. Aujourd'hui, cette dimension-là manque en ville de La Chaux-de-Fonds.

Finalement, des réflexions ont été initiées quant à l'établissement d'un réseau wifi dans les lieux publics du centre-ville. À une époque fortement influencée par internet et les nouvelles technologies, une telle offre pourrait amener une plus-value à l'espace.

Afin de poursuivre directement avec la question du wifi dans les espaces publics, l'étude du centre-ville de **Bulle** a permis de démontrer l'absence de succès d'un tel projet, du moins dans le canton de Fribourg. Le taux d'utilisation très faible en villes de Bulle et de Fribourg indique que cette installation reste finalement peu utilisée et n'augmentera pas l'attractivité du lieu. Comme l'explique Vincent Accarisi « *vous avez un réseau 3G qui est hyper performant et vous avez des forfaits illimités de surf sur internet avec les téléphones et les tablettes, donc le wifi a peu d'intérêt* » (2013).

Parmi les réaménagements récents, les jets d'eau à l'espace des Remparts à **Sion** ainsi que sur la place de la Gare à **Delémont** donnent vie à ces lieux. Comme expliqué précédemment, aux Remparts, la dimension ludique prédomine. Nombreux sont les enfants qui jouent avec les jets surgissant du sol de manière aléatoire. Les jets d'eau à Delémont ont davantage une valeur esthétique et monumentale.

L'espace des Remparts de **Sion** constitue un véritable modèle d'espace public ludique répondant aux attentes de tous. Comme l'indique Nathalie Luyet Girardet, « *l'espace des Remparts est vraiment un lieu intergénérationnel, contrairement à la place du Midi qui est plutôt un espace jeune. Des personnes âgées ont dit ne pas se sentir à l'aise à la place du Midi, donc l'idée aux Remparts était de faire que tout le monde se sente bien* » (2013). Une attention particulière apportée à la mixité sociale est donc importante; il s'agit d'un atout majeur du centre de Sion. De plus, la place du Scex, également réaménagée dernièrement, propose un terrain de pétanque. Plusieurs bancs se trouvent juste à côté ; créant un espace de rencontre convivial s'adressant tout d'abord aux adultes.

Un travail sur le revêtement des espaces publics permet également d'animer et de renforcer l'identité du lieu. À **Bulle**, la dimension historique est conservée grâce aux lignes pavées qui marquent les places de stationnement ou délimitent la route du trottoir. Cette stratégie, en plus de sa fonction esthétique, met toute la rue au même niveau et facilite les accès. En vieille ville de **Delémont**, des pavés clairs situés en bordure des bâtiments symbolisent les trottoirs sur la rue du 23-Juin. Le caniveau, constitué de dalles plus claires que la route, marque la limite entre l'espace réservé à l'automobile et celui dédié aux piétons. La rue est également sur un seul niveau. Puis, le centre de **Sion** propose divers revêtements symbolisant souvent une spécificité du lieu. Sur la rue des Remparts une bande pavée oblique représente l'emplacement de l'ancien rempart de la ville. Du côté ouest, le bitume symbolise la ville contemporaine et de l'automobile, alors qu'à l'est les pavés plus foncés symbolisent la ville médiévale. Cette stratégie permet de préserver la mémoire collective tout en donnant du cachet à l'espace. Finalement, sur la rue du Grand-Pont, les pavés sont agrémentés de





**Figure 20.** Traitements du sol sur les rues du Marché de Bulle, du 23-Juin de Delémont, des Remparts et du Grand-Pont de Sion.

plaques grises foncées au forme variables. Les fines vagues dessinées sur ces plaques rappellent la Sionne, rivière passant aujourd’hui au-dessous de cette rue.

**Delémont** a développé la mise en lumière de son centre-ville. Les jets d’eau sur la place de la Gare sont illuminés et des petites lumières au sol marquent la séparation entre route et espace piéton devant la gare ainsi que sur la rue du 23-Juin. La fonction ici est autant esthétique que sécuritaire. **Sion** est allé plus loin en installant le même type de lumières au sol dans la ville historique, cette fois dans le but de créer des itinéraires reliant les sites d’intérêt.



**Figure 21.** Jets d’eau illuminés sur la place de la Gare à Delémont. Source : Jaquier, 2006.

- ***Les façades accompagnent l’espace public; leur entretien est fondamental.***

Le rôle des façades dans les questions d’espace public ne doit pas être négligé. Elles représentent en quelques sortes la continuité des places publiques. Comme le déclare Philippe Houzé (1999 :39), l’entretien des façades influence l’attractivité spatiale. Dans la mesure du possible, il faut éliminer les graffitis et rénover en cas de besoin. Il est essentiel que les propriétaires jouent le jeu pour que cela fonctionne. Des synergies doivent être trouvées entre les privés et le secteur public. Une façade propre attire et témoigne du dynamisme de l’espace en question, alors qu’une façade délabrée éloigne les passants et véhicule une impression d’abandon.

Comme expliqué précédemment, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds est souvent perçu comme triste et gris. Repeindre les façades égayerait déjà davantage les rues. L’étude sociologique a recueilli des suggestions telles que « *refaire les façades dégradées* », « *encourager les couleurs des façades* », ou un meilleur entretien des bâtiments anciens (Université de Neuchâtel, 2008 : 40). Un certain travail reste donc à faire au niveau des façades du centre-ville.

Des tableaux sur les façades animent l'espace public de manière originale, comme à l'entrée de la vieille ville de **Delémont**. Certaines façades de La Chaux-de-Fonds possèdent également des peintures, mais plutôt à l'extérieur du centre-ville.

Les façades des centres historiques de **Bulle**, **Delémont** et **Sion** sont généralement bien entretenues, ce qui est agréable pour le visiteur. Les grands travaux de réaménagements ont sans aucun doute joué le rôle de catalyseur. À l'image de Sion, où « *le fait de refaire les rues [...] a redonné un dynamisme sur les bâtiments, c'est-à-dire qu'au Grand-Pont par exemple, on a vu nombre de propriétaires refaire les peintures des façades une fois que l'espace était aménagé* » (Luyet Girardet, 2013).



**Figure 22.** Animation de façade à l'entrée de la vieille ville, Delémont.

### 3.3.2. Le patrimoine

- ***La forte présence patrimoniale est une valeur à préserver et valoriser.***

Pour Jean-Bernard Racine (2013), le patrimoine comprend les éléments hérités du passé, mais il constitue également un apport futur pour le territoire. Un équilibre est à trouver entre conservation du passé et production de l'avenir. Le patrimoine constitue une richesse que la ville doit à tout prix préserver. Il doit également être valorisé afin d'être visible et de remplir son rôle de support de la mémoire collective.

À La Chaux-de-Fonds comme dans de nombreuses villes, le centre-ville se superpose partiellement à la ville historique. L'héritage du passé y est donc fortement présent ; à partir de là s'est créée la centralité de scène. Comme le montre Jean Haentjens (2008 : 79), le patrimoine comprend bien entendu les musées et monuments, mais également les lieux du quotidien comme les rues, les places ou encore les façades. Pour reprendre l'idée de centralité de scène, Haentjens (2008 : 79) compare l'espace public, les monuments et l'architecture à un « *spectacle* » qui favorise un tourisme à la fois culturel et urbain. Il ajoute que l'espace public permet « *l'expression d'une culture spontanée et quotidienne, complément indispensable de la culture officielle* » (2008 : 79). Tous deux sont étroitement liés ; l'espace public accompagne le patrimoine, il le met en valeur. De son côté le patrimoine enrichit les lieux publics en leur apportant une plus-value. Il s'agit alors de travailler sur les deux dimensions de manière coordonnée.

Enfin, la structure en damier offre des perspectives exceptionnelles au sein même du centre-ville. L'avenue Léopold-Robert joue un rôle similaire. Son maillage rectiligne et large offre des espaces dégagés et des vues intéressantes qui participent à la mise en perspective et donc la valorisation des objets patrimoniaux.

**Delémont** offre des dégagements pour le piéton à proximité des lieux d'intérêt. L'Hôtel-de-Ville, légèrement en retrait de la route, est valorisé de cette manière, tout comme le château qui possède une grande cour publique.

Sur la Grand-Rue, à **Bulle**, les places de stationnement sont pavées, rappel du passé de la ville, mais souvent cachées par les automobiles. Entre plusieurs places, se trouvent d'anciennes fontaines. Elles ne sont pas suffisamment mises en valeur du fait qu'elles soient situées entre les voitures garées.



Figure 23. Fontaine sur la Grand-Rue, Bulle.

- ***L'urbanisme horloger de La Chaux-de-Fonds est une spécificité à exploiter davantage.***

Inscrite depuis 2009 au patrimoine mondial de l'UNESCO avec la ville du Locle, La Chaux-de-Fonds présente une structure en damier peu ordinaire. Suite à l'incendie de 1794 qui a détruit pratiquement toute la ville, le « plan Junod » a proposé cette configuration rectiligne et espacée dans le but d'éviter la propagation d'incendies, de permettre un déneigement facilité et de bénéficier de l'ensoleillement dans les ateliers d'horlogerie<sup>10</sup>.

L'intégration au patrimoine mondial représente une opportunité à saisir pour influencer l'attractivité de la ville, et surtout de son centre-ville, situé intégralement dans le périmètre UNESCO. Il s'agit, dans le cas présent, d'attractivité touristique avant tout. Diverses stratégies ont été établies afin de promouvoir ce site reconnu par l'UNESCO, dont des panneaux d'information et l'utilisation du logo de l'institution, fréquemment placé aux côtés de celui de la ville. De plus, récemment, l'Espace de l'urbanisme horloger a été créé à proximité du musée international de l'horlogerie.

- ***Les éléments patrimoniaux forment des repères et doivent fonctionner en synergie.***

Les objets patrimoniaux constituent des points de repères territoriaux forts dans l'esprit du citoyen. La Grande-Fontaine par exemple améliore passablement la lisibilité de la ville. Lorsque les individus aperçoivent ce monument, ils savent automatiquement qu'ils se trouvent au centre-ville de La Chaux-de-Fonds. De fait, le patrimoine marque l'espace. Contrairement aux marqueurs tels que le mobilier urbain ou la signalétique, le patrimoine est un élément identitaire ancré dans le temps.

Toutefois, afin que le centre-ville devienne un espace unifié avec une identité propre comme il sera expliqué dans la partie suivante, les éléments patrimoniaux du périmètre doivent fonctionner en synergie. Il est inutile de travailler sur un objet isolé (Houzé, 1998 : 5). Il s'agit donc de relier les lieux concernés, de créer un réseau d'objets patrimoniaux.

La ville de **Sion** a très bien réussi à créer une synergie entre les objets patrimoniaux de son centre-ville. Le fait que la majeure partie des rues soit aménagée en faveur du piéton offre automatiquement une continuité. Les lumières au sol, mentionnées précédemment, forment un parcours entre les lieux d'intérêt. Par exemple, elles relient la rue du Grand Pont à la place Maurice

<sup>10</sup> Patrimoine mondial de l'UNESCO, La Chaux-de-Fonds, Le Locle : <http://www.urbanisme-horloger.ch/> (consulté le 08.01.2014).

Zermatten, située entre les deux châteaux. Cette stratégie permet de mettre en cohérence, de façon discrète mais claire, le patrimoine de la ville.

### 3.3.3. Symbole et identité

- *Lieu symbolique fort, le centre-ville constitue La référence de La Chaux-de-Fonds.*

« *Le centre-ville reste une référence* » (CERTU, 2003 : 37). Une majorité des citoyens le considèrent comme le centre principal de la ville. Il représente également, dans la plupart des cas, le centre géographique et historique (CERTU, 2003 : 37-38). Le centre-ville forge l'identité de l'ensemble de la ville. La forte présence patrimoniale explique ce phénomène. En cela, il se démarque des centres commerciaux et autres lieux périphériques qui ne possèdent pas cette authenticité propre.

Le centre-ville, chargé de symboles culturels, véhicule donc un sentiment d'identité à la ville. Sa dimension symbolique immuable entraîne une signification forte dans l'esprit de la population. L'histoire de la ville transmise à travers le patrimoine constitue un véritable palimpseste urbain ; y sont superposées de nombreuses phases du passé (Bassand, 2004 : 71).

Le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ne déroge pas à la règle; les espaces symboliques y sont nombreux. L'avenue Léopold-Robert, communément appelée le « Pod », accompagnée de son allée centrale arborisée et terminée par la Grande-Fontaine demeure un symbole majeur de la Chaux-de-



**Figure 24.** Symboles du centre-ville : l'avenue Léopold-Robert vers 1970, la Grande-Fontaine avec la tour Espacité et la place de l'Hôtel-de-Ville. Source de la photographie de gauche : R. Jeanneret-Danner. Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds, DAV, Collections iconographiques.

Fonds. Depuis longtemps, le « Pod » joue un grand rôle dans l'identité collective. L'Hôtel-de-Ville, en tant que noyau du centre historique, constitue un espace riche au niveau patrimonial. La mémoire collective y est fortement rattachée. La place du Marché est également un lieu symbolique pour la ville. Puis, la tour Espacité se situe au cœur du centre-ville. Cette construction peut être qualifiée de symbole contemporain de La Chaux-de-Fonds.

Les statues possèdent également une valeur symbolique forte. À titre d'exemple, une statue de Louis Chevrolet, personnage né à La Chaux-de-Fonds, a été inaugurée récemment au parc de l'Ouest. Elle représente une figure emblématique de la ville qui renforce le sentiment d'attachement et d'identité



au lieu. D'autres grands noms tels que Le Corbusier, Pierre Jacquet Droz, Charles l'Eplattenier ou Blaise Cendrars sont à exploiter afin de promouvoir la dimension culturelle de la ville.

À **Delémont**, la réalisation de la nouvelle place de la Gare a entraîné des conséquences positives sur l'identité de l'espace comme le souligne Hubert Jaquier : « ... ce qui a été marquant c'est qu'on a pu changer l'identité de la place de la Gare ; l'identité de la ville en tant qu'espace d'accueil » (2014). L'image de la gare et de ses environs a ainsi été transformée et valorisée pour finalement devenir un symbole du centre-ville.

Le symbole majeur du centre-ville de **Bulle** est sans aucun doute le château. Il constitue également un attracteur culturel fort. Il pourrait toutefois être davantage valorisé selon Eric Pichonnaz (2013). Les monuments historiques de Bulle restent peu accessibles aux habitants et visiteurs. L'architecte communal est toutefois conscient qu'un potentiel d'attractivité se situe à ce niveau-là.

Toujours à **Bulle**, le fameux tilleul, sur la place du même nom, est visible de loin ; sa position montre son importance et le met en évidence. De par sa présence, il donne une identité particulière à ce secteur du centre-ville. Le fait qu'il s'y



Figure 25. Symboles du centre-ville de Bulle : le château et le Tilleul.

trouve depuis bien longtemps (planté dans la première moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle et remplacé en 2004<sup>11</sup>) participe également à préserver la mémoire collective du lieu.

- ***Il est primordial que le centre-ville possède une identité propre.***

Une identité propre à la ville est une nécessité (Ingallina, 2010 : 38). Cela permet de marquer le territoire, de le rendre davantage visible auprès de la population. Il est nécessaire de développer cet aspect pour le centre-ville de La Chaux-de-Fonds. L'idée serait d'établir un ou plusieurs marqueur(s) afin de délimiter clairement le périmètre et de forger son identité. La création d'un contenant donnera de la substance au centre. Cela est d'autant plus nécessaire que l'avenue Léopold-Robert divise le centre-ville comme il sera expliqué par la suite.

Jusqu'au jour d'aujourd'hui, aucune signalétique propre au centre-ville ne permettait de le délimiter. Mais dès l'été 2014, des totems piétons rempliront cette fonction. Les bornes présenteront les logos de la ville, de l'UNESCO et du Réseau Centre-Ville. Faisant écho aux autocollants du réseau placés aux portes de certains commerces du centre-ville, elles marqueront précisément le périmètre. La signalétique sera également présente en-dehors du périmètre, mais sous forme de plaques installées contre les bâtiments. Les totems seront donc spécifiques au centre. Cet espace gagnera ainsi en lisibilité et en cohérence.

<sup>11</sup> Notehistoire.ch, Bulle : <http://www.notehistoire.ch/group/bulle/photo/48795/> (consulté le 11.04.2014).



**Figure 26.** Rue de Lausanne et place du Midi, Sion.

Les réaménagements du centre-ville de **Sion** lui ont donné une nouvelle identité et ont renforcé le sentiment d'attachement pour la population qui le fréquente et s'y attarde beaucoup plus qu'auparavant. Depuis sa réalisation en 2003, la place du Midi jouit d'une large renommée. Les rues du Grand-Pont et de Lausanne, noyau historique de la ville, présentent un même traitement de l'espace public. L'éclairage public et le revêtement du sol y sont caractéristiques. La rue des Rempart, la place du Scex, ou encore la rue du Midi possèdent leurs propres ambiances. Le centre de Sion est donc passablement différencié, mais toujours avec un même concept de zone de rencontre.

entre la vieille ville et le secteur gare renforce la diversité et donc la richesse du centre-ville. La ville historique de Delémont est aisément identifiable. Pour commencer, plusieurs portes historiques délimitent clairement l'espace. Des éléments urbains servent également d'indicateurs principalement sur la rue du 23-Juin ; il s'agit, en plus du bâti propre aux centres anciens, du sol partiellement pavé, ainsi que de l'éclairage public et du mobilier urbain spécifiques. De son côté, la place de la Gare possède son propre éclairage public et des bancs d'un genre tout à fait différent du reste de la ville.

À **Delémont**, une conception distincte



**Figure 27.** Place de la Gare et rue du 23-Juin, Delémont.



**Figure 28.** Signalétique piétonne, Bulle.

Deux systèmes de signalétique ont récemment été mis en place à **Bulle**. Le premier s'adresse plutôt aux automobilistes. Des bornes situées aux entrées ainsi qu'à l'intérieur du centre historique marquent cet espace. Le second est prévu pour les piétons. Il s'agit de barils verts d'où partent des lignes colorées qui indiquent le chemin à suivre pour se rendre dans les lieux principaux du centre-ville. En même temps, il permet d'égayer l'espace public et constitue une alternative sympathique au panneau piéton standard. « *C'était un projet marketing dans le but d'attirer plus de monde* » (Accarisi, 2013). Il faut en effet oser lancer des projets innovants de ce genre ; comme le signale Eric Pichonnaz : « *ne rien faire ce n'est pas une solution* » (2013).

### 3.4. L'offre de consommation

Afin de renforcer son pouvoir d'attraction, un centre-ville se doit de proposer une offre de consommation diversifiée et suffisante. Elle comprend l'offre commerciale, de services, culturelle et de loisirs. À cela s'ajoute les événements organisés sur ce périmètre tels que manifestations sportives ou culturelles. Ces éléments animent le centre-ville et donnent une ou plusieurs raisons aux individus de s'y rendre.

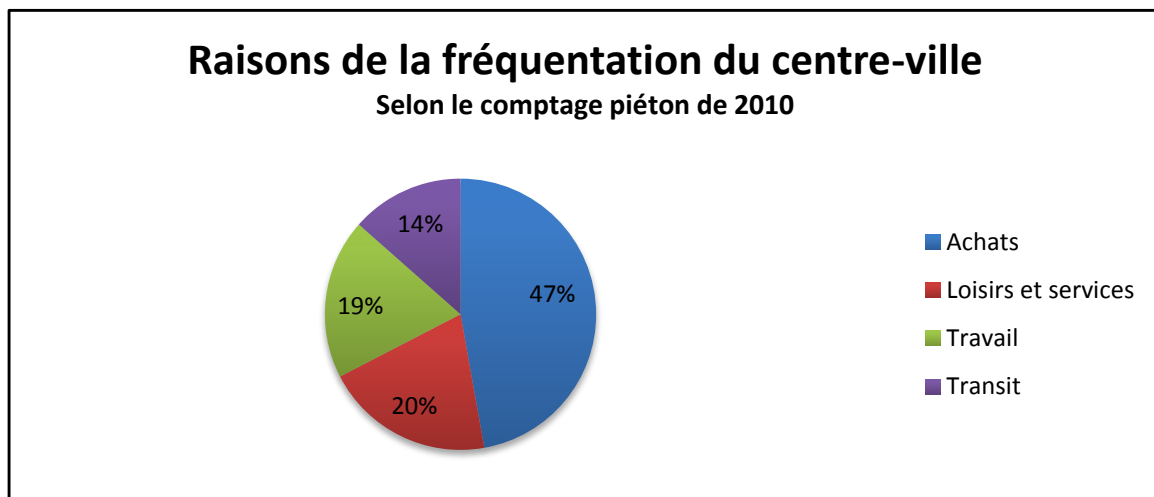


Figure 29. Raisons de la fréquentation du centre-ville. Source : Céline Wermeille, 2014.

Le comptage piéton effectué en 2010 (voir annexe 7) a montré que les raisons de déplacement jusqu'au centre-ville sont majoritairement les achats, avec un taux de 42% (Aubry, 2010 : 28). Puis, 18% se rendent au centre-ville pour des raisons telles que les services (médecins par exemple), les loisirs et la promenade. Ce résultat témoigne de l'importance du centre urbain dans son rôle commercial, malgré la concurrence avec les centres commerciaux périphériques. Dans cette partie consacrée à l'offre d'activités en général, l'accent sera ainsi mis sur l'offre commerciale. Cependant, les raisons évoquées s'influencent les unes les autres. À titre d'exemple, le fait de se rendre dans un lieu car on y travaille peut être une raison pour y effectuer également ses achats et loisirs. Le renforcement d'une offre aura ainsi certainement des conséquences sur une autre.

#### 3.4.1. Offre commerciale

« Dépenser de l'argent pour des espaces publics de qualité, si on n'a pas une dynamique commerciale forte, c'est un peu du vent. Qu'est-ce que ça nous apporte ? » (Hubert Jaquier, 2014).

- **La présence de commerces est nécessaire au bon fonctionnement du centre-ville.**

Les commerces sont indispensables au bon fonctionnement d'un centre ; ils permettent d'animer l'espace et entraînent sa fréquentation (CERTU, 2003 : 16). Houzé ajoute que « nos commerces participent pleinement à la vie de la cité au sens quotidien du terme » (1998 : 1). En complément à la

littérature, les résultats du comptage piéton montrent le rôle prédominant des commerces. À la question « *en marchant au centre-ville, regardez-vous les vitrines ?* », plus de la moitié (58%) des interrogés a déclaré les regarder régulièrement (Aubry, 2010 : 34). Puis, le 35% les regardent parfois ou sporadiquement. Aussi, les personnes se promenant observent facilement les vitrines des magasins qui constituent bien un attracteur non négligeable et rythment la promenade.

Lors du comptage, il a été demandé quels éléments feraient venir les personnes interrogées plus souvent au centre-ville (plusieurs réponses pouvant être données) (Aubry, 2010 : 37). Environ 30% des individus a déclaré vouloir plus de grandes enseignes. Un même taux désire « *plus de variété de commerces* ». La question des magasins reste bel et bien un facteur prépondérant sur lequel il est essentiel de travailler pour obtenir un centre attractif.

- ***L'offre commerciale doit être large et diversifiée.***

Afin de satisfaire les besoins de l'ensemble de la population, il est nécessaire de proposer une offre commerciale large tant au niveau quantitatif que qualitatif, notamment à travers la variété comme le montre les 30% cités dans le paragraphe précédent. Elle doit correspondre aux besoins des différentes modes de vie, niveaux de revenu, âges et goûts.

Actuellement, l'offre à La Chaux-de-Fonds donne l'impression d'un lieu plutôt bas de gamme, malgré une certaine diversité. La ville a conservé son image de cité ouvrière, et donc de population ouvrière. Pour cette raison, le centre-ville chaux-de-fonnier semble proposer une offre plus bas de gamme que celui de Neuchâtel par exemple. Il s'agit là d'une tendance, il existe tout de même une certaine mixité sociale en ville de La Chaux-de-Fonds.

Le centre-ville de **Delémont** propose une offre commerciale importante. Les enseignes sont passablement diversifiées. Les grandes chaînes de magasins côtoient les commerces indépendants. À **Sion**, le centre-ville est également riche en commerces. Il se définit comme « *le plus grand centre commercial du Valais* »<sup>12</sup>.

La configuration des commerces est différente à **Bulle**. Le site internet de la ville donne l'information suivante : « *Bulle, ville marchande par excellence, compte de nombreux petits commerces de détail sympathiques qui présentent une offre diversifiée. Elle peut bénéficier du complément proposé par les grandes surfaces, apprécié par la clientèle qui peut ainsi tout trouver à Bulle* »<sup>13</sup>. Le centre est donc principalement composé de petits commerces, souvent indépendants, alors que les grandes enseignes se situent en périphérie. La ville de Bulle étant de taille restreinte, les magasins du centre et ceux de l'extérieur restent proches et peuvent se compléter au niveau de l'offre.

<sup>12</sup> Sion, commerces et services : <http://scs-sion.ch/> (consulté le 03.04 2014).

<sup>13</sup> Ville de Bulle, infos économiques : <http://www.bulle.ch/fr/economie/informationseconomiques/> (consulté le 11.04.2014).

- **Une continuité spatiale des commerces doit être assurée.**

Afin d'éviter la monotonie, il est nécessaire de donner un rythme à l'espace en le ponctuant d'attracteurs, ici principalement commerciaux. Des effets de contraste en jouant sur la diversité des vitrines par exemple, permettent également de dynamiser le parcours. L'absence de continuité entre les magasins crée une rupture dans l'esprit des usagers et donne l'impression de ne plus se trouver dans un centre-ville. Ce phénomène ne doit pas être négligé à La Chaux-de-Fonds ; son centre-ville linéaire accentue les effets. Le cheminement peut paraître long et facilement décourager les piétons.

La continuité des commerces est donc importante pour assurer l'unité spatiale nécessaire au centre-ville. Une rupture au sein du périmètre diminuant sa cohérence ; il est essentiel de travailler ces lieux de césure et d'y implanter des attracteurs (commerciaux ou autres) afin d'assurer cette unité. L'exemple majeur pour La Chaux-de-Fonds est sans doute la place de l'Hôtel-de-Ville. Trop routière et accessible uniquement par des rues étroites (dû à un tissu bâti plus dense), elle donne l'impression d'être détachée du reste du périmètre.

Les centres urbains de **Sion** et de **Bulle** présentent une continuité au niveau commercial. Certains secteurs sont parfois plus isolés que d'autres, mais de manière générale il n'existe pas de césure importante qui couperait la dynamique commerciale.

La situation est différente à **Delémont**. Une rupture spatiale demeure entre la vieille ville et le secteur de la gare. La problématique est semblable, bien que moins conséquente, à La Chaux-de-Fonds. Dans le chef-lieu jurassien, la dynamique entre les deux espaces est passablement différente. Le secteur de la gare possède une certaine densité de magasins ; la vocation y est clairement commerciale. Alors que la vieille ville tend davantage vers un statut artisanal et culturel. Afin de relier ces deux secteurs, la stratégie utilisée principalement est l'établissement d'attracteurs commerciaux tels que la nouvelle Migros, un Aldi et une future Coop.



**Figure 30.** Centre commercial entre le secteur gare et la vieille ville, Delémont.



- **La structure linéaire du centre-ville et de sa zone commerciale entraîne la formation de boucles d'achat.**



**Figure 31.** Boucles d'achat déterminées par le comptage piéton. Source : Service géomatique, 2010 (modifié).

Les commerces localisés sur la longueur s'expliquent par la structure linéaire du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. La zone commerciale s'étend de la gare à l'Hôtel-de-Ville, ce qui peut entraîner des distances à parcourir plus importantes que dans un centre-ville tel que Sion ou Delémont où la zone commerciale est plutôt de forme arrondie. Cette linéarité explique en partie la formation de boucles d'achat. Le comptage piéton (Aubry, 2010 : 31) a permis de démontrer l'existence de trois systèmes, entraînant un manque d'unité dans les habitudes commerciales au centre-ville. Une majorité de clients effectuent leurs achats au sein d'un système et ne vont pas au-delà. Deux boucles d'achat se chevauchent comme elles incluent toutes deux Métropole Centre, montrant ainsi l'importance de cet établissement commercial. La formation de la troisième est fortement influencée par le marché. Ce système « Est » a d'ailleurs comptabilisé le maximum de déplacements piétons le samedi matin, durant le marché. Par contre, la fréquentation la plus élevée le samedi après-midi a été enregistrée dans les deux systèmes « Ouest ».

- **Attirer des « locomotives » commerciales au centre-ville devient une nécessité.**

Afin de renforcer l'attrait commercial du centre-ville, il est nécessaire de créer des conditions cadres visant l'implantation de grandes enseignes qui joueront le rôle de « locomotives » commerciales. Elles auront ainsi la fonction de moteur (CERTU, 2003 : 32) ; elles attireront les clients qui se rendront également dans les plus petits commerces environnants.

Par le passé, deux magasins fortement fréquentés jouaient ce rôle d'attracteurs commerciaux sur l'avenue Léopold-Robert. Il s'agissait de l'ABM et de l'EPA, situés à proximité de la Grande-Fontaine. Leurs fermetures ont entraîné une diminution du pouvoir d'attraction du périmètre. Des projets sont en cours afin de remédier à cette situation. Tout d'abord, une centralité commerciale est prévue à l'ancien emplacement de Coop City à la rue de la Serre. Il s'agissait déjà d'un attracteur commercial lorsque Coop City y était implanté. Bien que la partie alimentaire ait été relativement petite, le fait que ça soit un commerce généraliste attirait beaucoup de clients. Il existait alors un véritable axe commercial en plein centre-ville entre Coop et Métropole centre. Afin de retrouver cette situation et ce dynamisme, il est essentiel d'attirer un commerce de type « Food », c'est-à-dire alimentaire, à cet endroit. À ce projet s'ajouteraient quelques autres commerces de taille plus restreinte ainsi que des logements. Ce secteur formera alors à nouveau une locomotive commerciale. La rue du Cygne, située juste en-dessous de la Serre, pourrait également devenir une rue commerçante. Puis, le site du Corso, ancien cinéma situé à la rue Jaquet-Droz, fait également l'objet d'un projet de pôle. L'idée est de construire des logements, un commerce ainsi qu'un parking public.



**Figure 32.** Ancienne Coop City, rue de la Serre. Source : Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds, DAV, Collections iconographiques.



**Figure 33.** Métropole centre.

Le centre commercial Migros Métropole, situé en plein centre-ville, constitue l'attracteur commercial principal du périmètre ainsi qu'un lieu de rencontre très apprécié. Son importance pour l'attractivité du centre-ville ne doit pas être sous-estimée. Le poste du comptage piéton se trouvant à côté de Métropole centre a démontré que près de 80% des piétons interrogés étaient au centre-ville pour des achats (Aubry, 2010 : 31). La situation de Métropole centre devient pourtant préoccupante à cause du manque de surface à disposition. Le centre désire en effet s'agrandir afin d'adapter son offre à la demande actuelle. La taille du commerce alimentaire s'apparente davantage à un magasin de quartier que de centre-ville. Le nombre restreint de boutiques freine également l'attractivité du lieu. Il est donc nécessaire que Métropole centre, en collaboration avec la Ville, trouve un moyen de s'étendre pour satisfaire et conserver sa clientèle.

Nathalie Luyet Girardet explique qu'à Sion « ... il y a eu politiquement une volonté importante de maintenir au cœur de la ville des supermarchés, c'est-à-dire des



**Figure 34.** Coop City devant la place du Midi, Sion.

approvisionnements « Food ». La Coop, Manor et Migros sont les trois grandes entités. On a vraiment agi de manière anticipée pour éviter que ces enseignes ferment. Ce sont des grands attracteurs et en plus ils forment un triangle. C'est vraiment un pôle d'attraction » (2013). Ces trois enseignes constituent des locomotives commerciales majeures qui créent une dynamique sur l'ensemble du centre-ville.

**Delémont** possède également ces trois grandes chaînes au centre-ville, et leur pouvoir d'attraction est reconnu. Comme l'indique Hubert Jaquier, « les samedis par exemple, les gens se parquent à la Migros, ensuite ils passent à la Coop, font quelques boutiques, et vont peut-être aller au marché. Donc on voit que le centre-ville vit assez bien par cette activité commerciale » (2014). Les clients commencent ainsi leurs parcours d'achat avant de fréquenter d'autres lieux alentours. C'est principalement pour cette raison que les autorités refusent les projets commerciaux dans les couronnes extérieures. Perdre des magasins généralistes réduirait fortement l'attractivité commerciale en ville et, par conséquent, sa fréquentation.

Du côté de **Bulle**, Eric Pichonnaz signale que « ... le souci des commerçants bullois, on peut s'en étonner, mais c'est qu'au centre-ville il n'y a pas de centre commercial. Ce qui est considéré comme un pôle d'attraction au niveau du commerce » (2013). Ici, l'absence d'attracteurs commerciaux qui fonctionneraient comme locomotives se fait sentir. À Bulle, il y a tout de même Manor sur la Grand-Rue, mais l'approvisionnement « Food » se situe principalement à l'extérieur. La Coop de l'hypercentre, de par sa petite taille, se définit plutôt comme un commerce de quartier.

- **Le marché représente un attracteur commercial important.**

Le marché joue un rôle majeur dans l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Il fait venir beaucoup de clients et entraîne une hausse de la fréquentation dans le reste du périmètre (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010 : 3). Dans la majorité des cas, les personnes se rendant au marché en profitent pour également boire un café ou faire des achats supplémentaires dans les commerces. Le centre-ville devient très dynamique les jours de marché (les mercredis et samedis). L'idée d'un troisième jour de marché avait été proposée, mais beaucoup de marchands sont indépendants et ont besoin de temps pour préparer leurs marchandises. De plus, une trop grande fréquence risquerait de faire s'essouffler le succès du marché. Il est nécessaire par contre de veiller à conserver ces deux marchés hebdomadaires pour assurer le dynamisme commercial du centre-ville.

La vieille ville de **Sion** propose un marché tous les vendredis en première partie de journée. Sa fonction d'attracteur est similaire à celle de La Chaux-de-Fonds. À **Bulle**, beaucoup de clients viennent au marché qui se tient tous les jeudis, mais son impact sur la fréquentation générale du centre-ville paraît moins significatif. Nous pouvons tout de même supposer qu'il attire un certain nombre de personnes qui ne se rendrait pas au centre-ville si le marché n'avait pas lieu.

La situation diffère dans le Jura : « Le marché à **Delémont** ne fonctionne pas suffisamment bien. Ce n'est pas un grand marché où tout le monde va. C'est un peu le marché des habitants le mercredi où il



*n'y a pas beaucoup de monde, et puis le samedi c'est pour les gens qui aiment bien la vieille ville ; ils rencontrent du monde, ils vont boire l'apéro. Mais on n'a pas un marché qui a une grande dynamique commerciale* » (Jaquier, 2014). Les deux marchés hebdomadaires n'entraînent pas une fréquentation accrue du centre-ville. Le fait qu'ils se déroulent en vieille ville peut expliquer le phénomène ; les manifestations dans une partie du centre-ville n'ont que peu d'impact sur la seconde au vu des différentes dynamiques établies.

- **Le Réseau Centre-Ville améliore la visibilité du périmètre et renforce la communication entre la Ville et les commerçants.**

Dans le but d'améliorer les conditions des commerçants, il est impératif qu'ils comprennent la nécessité de former des associations. Ensemble ils ont plus de poids et peuvent concurrencer la périphérie (Houzé, 1998 : 3). Cependant, à La Chaux-de-Fonds, il n'y a que peu de collaboration entre commerçants du centre-ville. Chacun se préoccupe du secteur dans lequel il est implanté ; il n'existe pas de synergie à l'échelle du périmètre. Il est donc difficile d'établir des projets communs.

Afin de proposer une structure regroupant tout de même les commerçants ainsi que d'autres acteurs (culturels par exemple), le Réseau Centre-Ville a été créé. Il vise notamment à faciliter la communication ; les relations sont renforcées entre l'administration et les acteurs du centre-ville, mais également entre ces acteurs et les usagers tels que clients et touristes. Un second objectif consiste à améliorer la gestion du centre-ville en coordonnant les actions des divers acteurs. Le réseau défend également les intérêts des commerçants et apporte son soutien en cas de problème. Il s'agit d'un réseau et non d'une association dans le but de ne pas entrer en concurrence avec les associations existantes.

Ce projet a été initié par le Service économique de la Ville. Il donne une identité propre au centre-ville ; une de ses fonctions étant la délimitation de cet espace (périmètre présenté dans la problématique) pour permettre aux usagers de « *visualiser leur centre* » (Aubry, 2010 : 5). Ainsi défini, le centre-ville est mis en valeur et peut être plus facilement appréhendé. Ce réseau, de par la cohérence qu'il offre au centre-ville, est à conserver et développer à l'avenir.



**Figure 35.** Logo du Réseau Centre-Ville. Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010b.

Plusieurs stratégies de communication ont été établies. Un logo représentant une fillette effectuant ses achats et se promenant a été créé. Ce symbole semble être un succès car les commerçants se le sont approprié en lui donnant le surnom affectif de « Chouquette ». Puis, des flyers et autocollants du réseau sont affichés dans les commerces afin de montrer l'esprit de collaboration et l'identité du centre-ville. Un site internet a également vu le jour dans le but de renseigner la population et d'expliquer la procédure pour s'inscrire par exemple. Le réseau travaille en partenariat avec plusieurs manifestations dont la Trotteuse-Tissot. De plus, une conférence annuelle a été mise en place afin de favoriser la rencontre entre les différents acteurs du centre-ville.

À **Delémont**, une association regroupant les acteurs de la ville historique serait nécessaire afin de redonner de la vitalité à cet espace. Comme l'indique Hubert Jaquier, « *on a fait un atelier participatif récemment et on est arrivé à la conclusion que ce qui manque en vieille ville c'est une association qui essaye de mobiliser tous les acteurs dans un but de développement commun. Parce que maintenant, vous avez l'association de commerçants A, l'association de commerçants B, l'association des habitants, et la société d'embellissement et développement. Chacun travaille un peu de son côté. Il manque cet effet de dynamique globale ...* » (2014).

**Sion** possède une association depuis 1967 regroupant les commerçants, restaurateurs, et professionnels dans les services, soins, loisirs, etc. Il s'agit de *Sion, commerces et services*<sup>14</sup>. Le développement de la ville est ainsi concerté et cohérent pour l'ensemble de ses acteurs. Il en va de même à **Bulle** où un groupement de commerçants travaille à renforcer l'attractivité commerciale. Dans les deux cas, il s'agit de structure à l'échelle communale et non du centre-ville.

En termes de communication, **Sion** a été très efficace durant les travaux de réaménagement des espaces publics. La Ville a prévenu les commerçants à l'avance lorsqu'un chantier se ferait devant chez eux. De cette façon, ils pouvaient planifier des vacances et prévenir leur clientèle. Cette pratique a permis d'établir un bon contact ainsi qu'un climat de confiance.

- **Encore passablement de commerces ferment à midi et rouvrent à des heures différentes.**

Durant la semaine, beaucoup de commerces ferment aux heures de midi en ville de La Chaux-de-Fonds. Les commerces indépendants ont souvent des horaires restreints. De nombreux pendulaires seraient de bons clients pendant leurs pauses de midi pourtant. De plus, le comptage piéton a démontré que les flux piétons sont passablement importants entre 12h et 13h (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010 : 3). Le potentiel au niveau de la clientèle existe bel et bien. Le centre gagnerait en dynamisme à midi avec davantage de commerces ouverts.

De plus, les commerces ne rouvrent pas tous à la même heure, ce qui n'est pas pratique pour les consommateurs. Les horaires, à l'échelle du centre-ville, ne sont donc pas harmonisés. Cela réduit la lisibilité des commerces. Au contraire, un centre commercial propose des heures d'ouverture commune pour l'ensemble de ses commerces.

La situation est similaire au centre-ville de **Bulle**<sup>15</sup>. Durant la semaine, les grandes enseignes (Manor, Coop, Chicorée, Tally Weijl et Yendi) ouvrent à midi, alors que les petits commerces indépendants ferment. La proposition d'ouvrir l'ensemble des commerces de manière continue les samedis (de 9h à 16h) a été lancée il y a trois ans. Seule une moitié des petits commerces avait alors décidé d'ouvrir non-stop. « *Domage pour les touristes, les citoyens, ... qui aiment "trainer" en ville le samedi et qui par défaut vont aller dans les centres commerciaux en périphérie ...* » réagit la présidente du

<sup>14</sup> Sion, commerces et services : <http://scs-sion.ch/> (consulté le 01.02 2014).

<sup>15</sup> Informations obtenues auprès de la présidente du Groupement des commerçants Bulle-La Tour de Trême, Mme Valérie Schmutz.

Groupement des commerçants Bulle-La Tour de Trême. Précisons qu'à La Chaux-de-Fonds, une majeure partie des commerces (indépendants ou non) ouvrent en continu le samedi.

En ce qui concerne les nocturnes du vendredi, à **Bulle** quatre commerces indépendants ont essayé de rester ouverts les derniers mois de 2013. Mais le nombre restreint de magasins participants n'a pas donné de résultat satisfaisant. Ce sont donc uniquement les grandes enseignes citées auparavant qui font les nocturnes en ville de Bulle. Il en va de même à La Chaux-de-Fonds ; la majorité des commerces indépendants ne reste pas ouverte durant les nocturnes.

- ***Le développement des centres commerciaux affaiblit le centre-ville.***

Malgré les spécificités du centre-ville face aux centres commerciaux, la concurrence reste forte. Le centre urbain de La Chaux-de-Fonds souffre de la présence des deux pôles commerciaux sur le territoire communal que sont les Entilles et les Eplatures. La proximité avec la France et ses prix attractifs constitue une seconde préoccupation. Finalement, la zone commerciale de Marin engendre une concurrence importante à l'échelle cantonale.

Récemment, le centre des Eplatures a élargi son offre et les mêmes boutiques qu'au centre-ville s'y sont établies. En conséquence, ce dernier perd en partie la spécificité de son offre commerciale. Il ne semble plus nécessaire de se rendre en ville si les mêmes enseignes sont regroupées sous un seul toit, à proximité les unes des autres dans un centre commercial. Pour cette raison, il est impératif de travailler sur les particularités du centre urbain. Un atout que possède encore le centre-ville de La Chaux-de-Fonds est la présence d'enseignes indépendantes, ce que les centres commerciaux ne proposent que rarement. L'authenticité de ces commerces joue un rôle attractif.

Il a déjà été mentionné que le centre-ville de **Bulle** se situe à proximité des commerces périphériques en raison de la taille modeste de la localité. Un projet de développement, notamment commercial, de la gare enthousiasme les commerçants du centre-ville puisque ça n'est pas le nord de la ville (où se trouvent les centres commerciaux) qui est visé pour une redynamisation cette fois-ci indiquent Eric Pichonnaz et Vincent Accarisi (2013). Bien que les enseignes entre le centre et la périphérie soient en partie complémentaires, la crainte d'un renforcement de la concurrence est tout de même présente chez les commerçants du centre-ville.

Le pôle commercial de Conthey pourrait constituer un concurrent de taille pour le centre-ville de **Sion**. Pourtant, selon Nathalie Luyet Girardet (2013), ça n'est pas vraiment le cas ; le type d'achat n'est pas forcément le même et les commerces en ville sont passablement dynamiques. La densité et la diversité des enseignes ainsi que l'importante activité touristique du Valais permettent au chef-lieu d'être attractif malgré la proximité d'un grand centre commercial. Il faut en effet analyser la situation à une échelle plus large pour prévoir l'impact du développement commercial en périphérie. D'après Hubert Jaquier (2014), **Delémont** ne pourrait pas se permettre de créer une zone commerciale à l'extérieur ; le centre-ville perdrait une part trop importante de son offre et donc de son attractivité.

Afin d'éviter cette situation, la ville de **Delémont** n'accepte pas l'implantation de commerces en-dehors de son centre-ville. Seuls sont permis les magasins de bricolage ou de meubles qui nécessitent un déplacement en voiture. Cette stratégie, inscrite dans le règlement communal, est cohérente à l'échelle cantonale et régionale. En effet, le plan directeur cantonal ainsi que la charte d'agglomération, signée par l'ensemble des communes, vont dans ce sens. Il n'est cependant pas facile de refuser les nombreux projets qui souhaitent s'implanter en périphérie comme l'indique Hubert Jaquier (2014). L'enjeu est alors de convaincre les chaînes de revoir leurs projets, et de trouver des surfaces au centre. « *Mais il faut rester prudent. Il peut y avoir des modifications de vision de la part des politiques, ou Aldi par exemple pourrait dire que ça n'est pas rentable à Delémont et aller ailleurs* » (Jaquier, 2014). Cette stratégie fonctionne bien aujourd'hui ; mais la situation peut changer.

- ***Face à la concurrence avec les centres commerciaux, le centre-ville doit se démarquer.***

L'établissement, et aujourd'hui le développement, des centres commerciaux en périphérie restent la préoccupation majeure des commerces du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Pour la population, l'offre commerciale semble satisfaisante en périphérie, mais l'absence de « *vie commerciale réelle sur le Pod et à la place du marché* » se fait sentir (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 16-17). Il est donc nécessaire de repositionner le centre-ville dans son rôle commercial face à la concurrence externe.

Pour ce faire, le centre doit se démarquer des structures essentiellement commerciales. L'image d'un centre-ville comparé à un centre commercial à ciel ouvert est une stratégie de promotion qui se retrouve fréquemment aujourd'hui. Pourtant, cette image est réductrice; le centre-ville représente bien plus que cela. Il propose une offre diversifiée non seulement de commerces, mais également de services et de loisirs. Sont compris dans les services les banques, les bureaux d'assurances, les cabinets médicaux, les écoles, les équipements sportifs et culturels ainsi que les institutions judiciaires. Puis, l'administration communale est un service présent uniquement en ville. L'ensemble de la population s'y rend un jour ou l'autre. Finalement, un atout indéniable que détient le centre-ville et qui le démarque est son héritage historique. L'espace public, support de ce patrimoine, permet la promenade et la flânerie; activités ne se prêtant pas aux centres commerciaux.

À **Delémont**, du fait que la majorité des centres commerciaux puisse s'établir uniquement au centre-ville, la concurrence se situe plutôt entre le secteur de la gare et la vieille ville. La requalification du centre historique n'a pas suffi à redynamiser l'activité commerciale par rapport au quartier de la gare. Cependant son attractivité a tout de même pu être conservée (Brülisauer, Hasler, Oreiller et Cochand, 2012: 14). Un certain nombre de locaux abritent des galeries, des ateliers ou des petits commerces indépendants. Hubert Jaquier explique clairement la situation :

« *On a vraiment deux dynamiques commerciales différentes. Je dirais que dans le quartier de la gare, il y a les grandes enseignes. Tout marche extrêmement bien et les grands commerçants sont très*

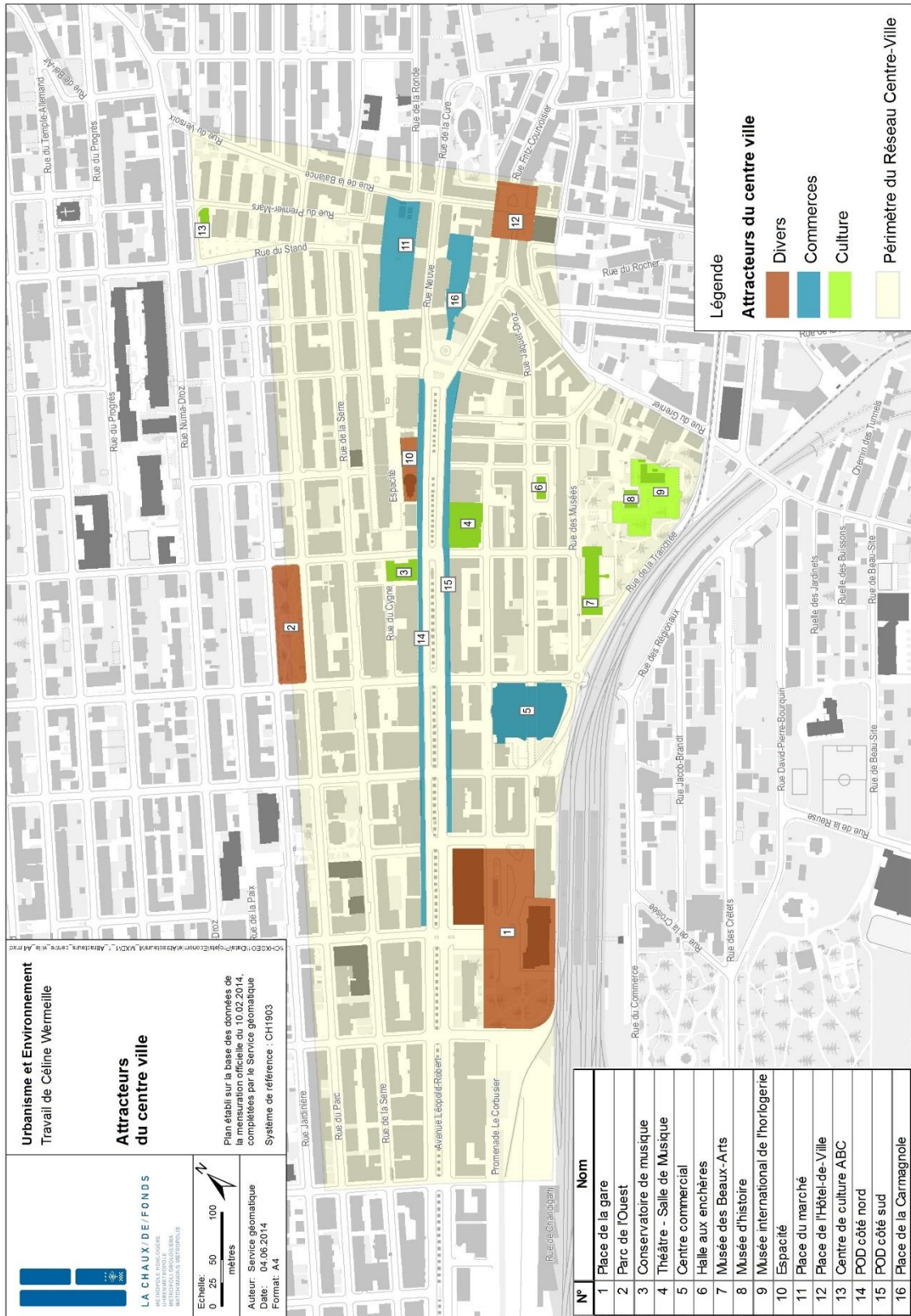


Figure 36. Attracteurs du centre-ville. Source : Service géomatique, 2014.

dynamiques. En vieille ville, c'est des petits commerces qui sont indépendants, tenus par des gens qui ne vivent pas que de ça. [...] il y a maintenant un magasin alimentaire, une laiterie, une boulangerie qui sont assez dynamiques. Pour les autres c'est toujours assez fluctuant.

[...]

Mais la vieille ville de Delémont, à mon avis, n'a pas encore trouvé sa vocation, son point d'accrochage. [...] on peut travailler sur une dynamique culturelle aux rez-de-chaussée. On a une bibliothèque, la ludothèque, le musée, il y a pas mal de galeries. On peut aussi travailler dans certaines rues à une dynamique vouée à l'habitat. Pourquoi pas envisager la transformation des rez-de-chaussée en habitat ? » (2014).

La situation de la ville historique de **Delémont** montre qu'un centre-ville possède de nombreux atouts à exploiter pour se distinguer. Ce cas est intéressant puisqu'il indique que le renforcement de l'attractivité peut se faire à travers un autre moyen que le commerce. Un centre commercial, bien qu'il propose parfois d'autres activités que les achats, ne possède pas cette richesse pour se démarquer. En effet, le côté culturel, artisanal et habitat n'existe pas (ou très peu).

À **Bulle** « ... le grand souci que le Conseil communal avait c'était que ça devienne toutes des surfaces froides, donc des banques, des assurances [...]. Il y aurait du monde aux heures de bureau, c'est tout. Mais ça ne s'est pas étendu. Et je pense qu'un point fort du centre de Bulle, c'est d'avoir des commerçants « purs », pas du service. C'est plus dynamique » (Accarisi, 2013). Il faut en effet conserver un bon équilibre de l'offre afin d'assurer un dynamisme de l'espace.

- **Les nombreuses contraintes à l'implantation de nouveaux commerces au centre-ville freinent son développement commercial et pose le problème des vitrines vides.**

« Le commerce de détail ne peut rester et ne restera dans les centres urbains que si les conditions cadres permettent une exploitation rentable » (VLP-ASPAN, 2012 : 18). L'implantation de nouveaux commerces en ville n'est malheureusement pas aisée. Il ne s'agit pas uniquement de trouver des enseignes intéressées ; il faut pouvoir leur proposer des infrastructures adaptées. À La Chaux-de-Fonds et dans de nombreux autres centres-villes, les locaux disponibles sont souvent trop petits ou nécessitent des rénovations.

Pour qu'un commerce du centre-ville fonctionne bien, il faut des locaux adaptés (situés au rez-de-chaussée, en bon état et de taille suffisante), un accès facilité pour tous les modes de transport dont les véhicules de livraison, un nombre suffisant de place de stationnement, et des synergies avec les autres commerces du périmètre (VLP-ASPAN, 2012 : 16-17). Toutes ces conditions montrent les difficultés rencontrées par les commerçants lorsqu'il s'agit de s'implanter en ville. Ces contraintes, sauf peut-être la dernière, sont absentes des centres commerciaux.



Figure 37. Vitrines vides sur la rue de la Balance.



Les obstacles présentés rendent l'occupation de certaines surfaces difficile. Il est pourtant essentiel de trouver des solutions pour satisfaire les attentes des enseignes intéressées à s'implanter en ville. La conséquence visible de ce phénomène sont les vitrines vides. Elles donnent une image négative au lieu, une impression d'abandon, ce qu'il faut à tout prix éviter.

Une nouvelle Migros a été réalisée à **Delémont** sur une friche urbaine. Des solutions ont été trouvées pour l'implantation de Lidl et Aldi. Lidl se situe dans un nouveau bâtiment avec d'autres magasins où se trouvait auparavant un parking extérieur. Aldi s'est également installé dans un nouveau bâtiment, mais cette fois à l'emplacement d'anciens bâtiments, démolis pour construire une infrastructure adaptée au nouveau commerce. L'adaptation de locaux existants n'aurait pas suffi dans ce cas.



**Figure 38.** Implantation commerciale sur un parking à Delémont. Source de l'orthophoto : Géoportail du Jura, 2011.

**Sion** a veillé à garder ses principaux attracteurs commerciaux (Coop, Manor et Migros) au centre-ville. Par chance, la situation leur a permis de rénover et agrandir leurs surfaces. Si cette possibilité n'avait pas existé, il est fort probable que ces chaînes aient quitté le centre-ville.

Les galeries du Midi, sur la rue de la Porte Neuve à **Sion**, sont une illustration exemplaire de ce qui peut être réalisé en termes de surfaces commerciales tout en conservant le caractère originel du bâtiment. Cette construction datant des années 1960 demeure un symbole important de la ville. Il a subi des transformations en 2011 afin d'être adapté aux standards actuels des surfaces commerciales, tout en respectant la réalisation initiale (Patrimoine suisse, 2013b). Ces galeries modernes abritent aujourd'hui des grandes enseignes.



**Figure 39.** Les galeries du Midi, Sion.

### 3.4.2. Offre de loisirs

- ***Une offre de loisirs variée et large est importante pour faire vivre le centre-ville.***

Le rôle des commerces est certes important, mais d'un autre côté, les usagers pratiquent toujours plus de loisirs (CERTU, 2003 : 139). Il est donc nécessaire de s'attarder un instant sur cette problématique. Tout comme les commerces, les loisirs attirent des usagers en ville et font ainsi vivre l'espace. Les loisirs correspondent aux activités ludiques ou sportives, aux restaurants et bars ainsi qu'à l'offre culturelle. De plus, il est important de penser aux différentes temporalités. Au contraire des commerces et services, les loisirs proposent généralement des horaires plus étendus ; les soirées et jours fériés sont concernés. Cependant, l'offre à La Chaux-de-Fonds ne semble pas satisfaire pleinement la population surtout en ce qui concerne les soirs, les week-ends ainsi que les activités à l'intérieur comme l'illustre cet extrait tiré du rapport de la démarche participative *Dessine-moi une ville !* :

*« La Chaux-de-Fonds est-elle une ville où il fait bon se cultiver et se divertir? L'avis des participants est plutôt partagé. La plupart soulignent que l'offre est assez bonne, mais qu'elle se restreint les soirs et les week-ends. Cette tendance se retrouve en cas de mauvais temps puisque la ville propose peu d'activités à l'intérieur. Il y a bel et bien le XL Bowling et les cinémas pour les jeunes, mais c'est à peu près tout »* (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 38).

- ***Les activités ludiques et sportives se trouvent majoritairement en-dehors du centre-ville.***

Le centre-ville de La Chaux-de-Fonds propose diverses activités telles que billard, discothèque, cinéma ou fitness. Cependant, l'offre est passablement restreinte par rapport aux nombreuses possibilités en périphérie. Ce territoire se prête effectivement davantage aux équipements de loisirs comme ils nécessitent souvent une surface importante. Nous pouvons citer le centre sportif des Arêtes, le parc des sports de la Charrière, la halle d'expositions Polyexpo ou encore le XL Bowling. Le parc zoologique du Bois du Petit Château ainsi que les parcs Gallet et des Crêtets sont des espaces de détente situés à proximité du centre-ville. Finalement, le complexe des Mélèzes prévoit de se développer dans les années à venir. Il en va de même pour les activités en plein air, dans la nature. C'est le cas notamment d'Acroland et de la piste de ski du Chapeau Râblé au nord-ouest de la ville ou du camping du Bois du Couvent au sud-est. La figure 40 présente ces différents espaces de loisirs et détente ainsi que les attracteurs commerciaux externes au périmètre.

**Sion** se situe dans une région à l'offre touristique impressionnante. Des activités très diverses comme la randonnée, les sports d'hiver ou les visites culturelles sont proposées. Une grande majorité des loisirs se trouve donc à l'extérieur de la ville. À une échelle plus fine, un attracteur culturel majeur est le site des châteaux de Valère et Tourbillon. Bien que situés à l'extérieur du centre-ville, l'ensemble des piétons s'y rendant transite par le centre, augmentant ainsi sa fréquentation.



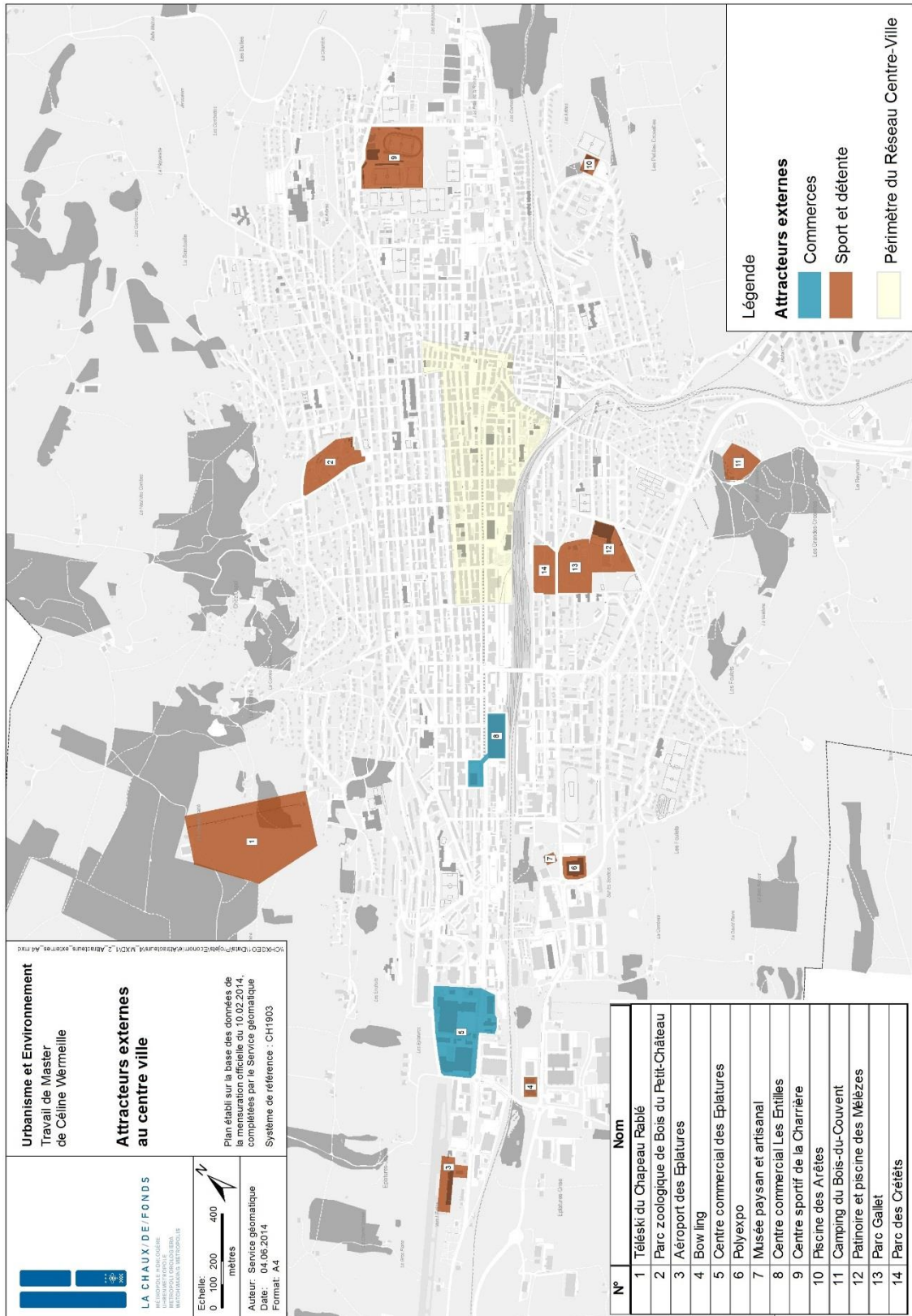


Figure 40. Attracteurs externes au centre-ville. Source : Service géomatique, 2014.

À **Delémont**, le pôle sportif de la Blancherie se situe au sud-ouest de la ville. Le dynamisme de cet espace influence le centre-ville comme tous deux restent passablement proches. Il s'agit dans ce cas d'interdépendance et non de concurrence. Il en va de même à **Sion** qui possède un pôle sportif ainsi qu'une piscine extérieure directement à l'ouest de la gare. **Bulle** propose également des infrastructures sportives à une distance raisonnable du centre-ville telles que le stade de Bouleyres ou la piscine communale.

- *L'offre de restaurants semble suffisante, mais les terrasses pourraient se développer.*

Il existe déjà passablement de restaurants, bars ou autres établissements de ce type en ville de La Chaux-de-Fonds. De plus, l'offre est variée. L'amélioration pourrait alors se faire au niveau des terrasses. Leur nombre pourrait augmenter et l'environnement urbain peu agréable dans lequel elles sont situées, souvent à proximité d'un axe routier, serait à valoriser. Davantage de terrasses sympathiques à l'écart des nuisances du trafic attireraient les consommateurs.

Le centre-ville de **Sion** est agrémenté de nombreuses terrasses. Il est beaucoup plus fréquenté et vivant depuis que les terrasses ont eu la possibilité de s'étendre sur l'espace public. Cela a été rendu possible grâce aux réaménagements en zone de rencontre et à la diminution de l'emprise automobile.

**Delémont** a vécu la même situation, de manière plus localisée. En réduisant l'espace réservé à l'automobile, les restaurateurs ont pu agrandir leurs terrasses. Hubert Jaquier raconte qu'à la place de la Gare, dès la fin des travaux, ils ont téléphoné à la Ville pour savoir s'ils pouvaient élargir leurs terrasses. La Ville a donné son accord et peu de temps après, les terrasses étaient agrandies.



**Figure 41.** Terrasses à Sion et Bulle.

Les terrasses de la Grand-Rue de **Bulle** se situent au bord de la route, à la même hauteur que les places de stationnement. L'environnement n'est pas forcément de grande qualité, mais au moins de l'espace pour les terrasses a été conservé au lieu d'ajouter du stationnement.

- **L'offre culturelle en ville de La Chaux-de-Fonds est riche et diversifiée.**

De plus en plus, la culture devient un facteur d'attractivité important, autant pour les touristes que pour les (futurs) habitants. Il s'agit de musées, théâtres, salles de concerts, salles d'expositions, opéras, etc. (Rossi, 1995 : 61). À cela s'ajoutent les équipements culturels tels que bibliothèques, conservatoires ou encore écoles d'art qui, en plus d'améliorer la qualité de vie, dynamisent le territoire. Une ville importante possédera davantage d'équipements culturels (plus grande quantité et diversité) que des villes de rang inférieur. La présence de la culture joue donc un rôle dans la hiérarchisation des villes (RECLUS, 1999 : 60).

La Chaux-de-Fonds se positionne passablement bien à ce niveau-là. L'offre culturelle y est diversifiée, riche et tout à fait suffisante. De plus, les lieux proposant des activités culturelles sont répartis sur l'ensemble du périmètre du centre-ville. Des musées, cinémas, théâtres, une salle de musique ainsi que le conservatoire sont tous des établissements culturels qui offrent des prestations différentes. « *La présence d'un théâtre tout à fait singulier et d'une salle de musique permet un véritable dynamisme culturel* » (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 39). Cette citation empruntée à un habitant de La Chaux-de-Fonds montre la satisfaction de la population. Le théâtre d'Arc en Scènes situé sur l'avenue Léopold-Robert est en effet peu commun. Il s'agit de l'un des deux uniques théâtres à l'italienne qu'il reste en Suisse.

Bien que les attracteurs culturels soient répartis sur l'ensemble du centre-ville comme indiqué auparavant, il faut tout de même évoquer le secteur des musées ; un lieu clé du centre chaux-de-fonnier pour la culture et le tourisme. Y sont regroupés le musée international d'horlogerie, le musée des Beaux-Arts, le musée d'Histoire et l'Espace de l'urbanisme horloger.



**Figure 42.** Espace de l'urbanisme horloger.

Une exposition temporaire devant l'ABC constitue un exemple ponctuel tout à fait intéressant. En été 2013, de nombreuses affiches (représentant les diverses campagnes sur les votations concernant l'immigration) ont été placées sur l'espace public. Cela attire le regard des promeneurs, apporte une dimension culturelle à la rue et anime l'espace.

Pour terminer, la ville de La Chaux-de-Fonds constitue un musée en elle-même. Son inscription au Patrimoine Mondial de l'UNESCO pour la spécificité de son urbanisme fortement influencé par l'industrie horlogère le démontre. Cette dimension a été développée dans la partie dédiée au patrimoine. La présence de la culture est donc très forte en ville de la Chaux-de-Fonds ; elle constitue sans nul doute un atout majeur à préserver, et à développer.

### 3.4.3. Animations

- ***Il existe déjà un large panel d'événements au centre-ville.***

La centralité de scène se forge avec les manifestations, l'animation, l'ambiance (CERTU, 2003 : 86). À La Chaux-de-Fonds, le festival des Six-Pompes est un excellent exemple d'animation de rue. Mais l'ambiance d'un centre-ville ne dépend pas uniquement des événements qui s'y déroulent. La valorisation de monuments joue également un rôle ; la mise en scène des centres traditionnels entraîne une animation du lieu qui peut alors être qualifié de centralité de scène (CERTU, 2003 : 86). Cela montre que l'espace public joue un rôle d'accompagnateur pour les manifestations ; il en constitue le décor.

La Chaux-de-Fonds propose déjà de nombreux événements, souvent au centre-ville. L'offre est variée, ce qui permet de satisfaire les goûts du plus grand nombre. La Braderie, qui a lieu tous les deux ans, propose des stands sur une partie de l'avenue Léopold-Robert. La Plage des Six-Pompes est un rendez-vous annuel de spectacles de rue. À citer également, le Carnaval et la Fête de Mai.

Puis viennent les différentes manifestations sportives qui, tout comme les manifestations mentionnées ci-dessus, bénéficient d'une certaine renommée. La Trotteuse Tissot est une course organisée à travers la ville juste avant Noël. À cela s'ajoutent le passage du Tour de Suisse ainsi que le Gigathlon. La coupe du monde de course d'orientation a également eu lieu en ville de La Chaux-de-Fonds en octobre 2011. Ce championnat a permis de faire connaître la ville, mais à surtout constituer une animation d'envergure dans le centre-ville même. Des athlètes internationaux ont couru sous les yeux des piétons, dans un centre fermé à la circulation. Ce dernier aspect a beaucoup plu à la population qui a ainsi profité de se promener dans un espace sans voitures.

- ***Malgré tout, l'offre de manifestations au centre-ville reste à améliorer.***

La manière la plus efficace de promouvoir la ville sont les manifestations. Comme l'a déclaré Jean Haentjens, « *c'est dans le domaine de l'événementiel que la créativité des villes donne toute sa mesure* » (2008 : 96). Des manifestations visant à promouvoir le patrimoine inscrit à l'UNESCO et à informer davantage la population pourraient être imaginées. Cette reconnaissance mondiale représente un grand potentiel pour la ville.

La démarche participative *Dessine-moi une ville !* a montré le manque de manifestations de portée nationale, mentionné par la population (Ville de la Chaux-de-Fonds, 2012 : 38). Les Six-Pompes, un des plus grands festivals de rue en Europe, constitue toutefois déjà un événement renommé. Par ailleurs, les Chaux-de-Fonniers regrettent la fin du marché de Noël à Polyexpo. Ce dernier ne se déroulait pas en ville mais était apprécié et, de ce fait, devrait perdurer, pourquoi pas au centre-ville.

Les commerçants du centre-ville sont plutôt réticents à l'idée d'organiser des animations extérieures, telles que l'installation de stands devant leur magasin. Il y a tout de même la Farfouille le jour des promotions, en juin de chaque année. Elle offre la possibilité aux commerçants de se mettre

ensemble pour installer des stands sur la rue. Cependant, cet événement reste peu connu et son succès semble peu important.

Pour terminer, la Ville souhaite proposer une manifestation importante par saison. Il ne manque qu'un événement au printemps. Se déroulent en été le festival des Six-Pompes, en automne (une année sur deux) la Braderie, en hiver la Trotteuse-Tissot. Au printemps, la Fête de Mai a une portée insuffisante pour intégrer cette liste. Un développement de cet événement serait alors une éventualité pour obtenir un rythme annuel de manifestations au centre-ville.

À **Delémont**, la modularité de l'espace et l'emplacement stratégique de la place de la Gare permettent d'y organiser des événements tels que des concerts et marchés. En vieille ville, beaucoup de commerçants sont d'avis que l'espace public serait plus attractif si les commerces avaient la possibilité de s'étendre sur la rue au travers d'expositions ou de vente (Hasler et Oreiller, 2012: 15).

En ce qui concerne les animations à proprement parler, commençons par les marchés de Noël. À **Delémont**, « ... ce qui a été très dommageable, c'est que les commerçants de la vieille ville n'ont plus voulu faire le marché de Noël. Alors qu'un marché de Noël, ça doit être dans une vieille ville » (Jaquier, 2014). Le marché de Noël prend maintenant place dans le quartier de la gare. Bien que le décor n'ait pas l'authenticité et le charme du centre historique, cet événement fonctionne bien et



**Figure 43.** Cinéma open-air dans la cour du château, Delémont. Source : Ville de Delémont : [www.delemont.ch](http://www.delemont.ch) (consulté le 03.02.2014).

dynamise ce secteur du centre-ville le temps d'un week-end. À **Bulle**, le marché de Noël se déroule sur la place du Marché, avec des effets similaires. Finalement, **Sion** accueille ce marché sur les espaces principaux de son centre-ville, c'est-à-dire la rue des Remparts et la place du Midi.

Autrement, les trois villes ont leur Carnaval. Puis, diverses manifestations sont organisées tout au long de l'année. Afin de donner un exemple par commune, **Bulle** accueille un marché folklorique

tous les jeudis durant huit semaines en été sur la Grand-Rue et la place du Marché. **Sion** possède son Festival d'Art de Rue, à l'image de La Chaux-de-Fonds avec sa foire des Six-Pompes. Enfin, **Delémont** organise un cinéma open-air directement dans la cour du château.

### 3.5. L'accessibilité du centre-ville

Pour être attractif, un centre urbain se doit de proposer une offre large et variée, mais son accessibilité est peut-être encore plus importante. En effet, un lieu difficile d'accès perd une part importante de son pouvoir d'attraction même s'il propose des aménités urbaines intéressantes. Cette connectivité passe tout d'abord par un système de transport efficace comme l'expliquent Poirot et Gérardin (2010 : 31). Il s'agit de proposer un concept de circulation et de stationnement



approprié pour les automobilistes venant au centre. La desserte en transports publics représente elle aussi un enjeu de taille, tout comme les réseaux de mobilité douce.

### 3.5.1. Connectivité

- *Il est nécessaire de travailler sur les liaisons internes au centre-ville.*

L'accessibilité interne au centre-ville dépend principalement des liaisons de mobilité douce. Les différents attracteurs doivent être reliés par le réseau le plus marchable possible. Pour être fréquentés, il est essentiel que les commerces et autres activités soient faciles et agréables d'accès. L'enjeu est d'autant plus grand à La Chaux-de-Fonds en raison d'une structure urbaine très manufacturée et peu encourageante à la flânerie.

Les aménagements doivent alors inciter à la promenade ; nous retrouvons ainsi le rôle majeur joué par les espaces publics. En outre, ces derniers sont à mettre en réseau. La continuité engendre une cohérence et améliore la visibilité des lieux de rencontre du périmètre. Cette configuration reste à améliorer à La Chaux-de-Fonds. Les parcours entre les espaces publics ne sont pas toujours bien aménagés et la signalétique est insuffisante. Mais le projet de rue verte, expliqué plus loin, devrait justement entraîner la formation d'une trame reliant les espaces publics du centre-ville.

De plus, il est important de connecter les parkings se situant dans ou à proximité du centre-ville avec les attracteurs majeurs tels que les grands commerces et services principaux. Si les entrées et sorties piétonnes sont peu attractives et se situent dans un secteur à fort trafic par exemple, les usagers éviteront de fréquenter ces parkings. Aujourd'hui, le parking Espacité débouche sur la place du même nom alors que celui de Métropole centre donne accès au centre commercial. La situation actuelle est donc satisfaisante.

Une analyse de la ville de **Delémont** réalisée par l'ASPAN (2012) relève un manque de continuité et d'unité entre le secteur de la gare et la vieille ville. Afin d'y remédier, elle propose dans les grandes lignes de densifier les vides, requalifier les espaces publics et installer des mesures d'incitation. Certaines stratégies ont déjà été mises en place. Il s'agit notamment d'une nouvelle liaison routière entre les bâtiments de la Migros et d'Aldi afin d'améliorer les accès, ou de l'implantation même de ces grandes surfaces. De cette manière, la continuité entre les deux secteurs du centre-ville est renforcée, tout comme l'accès devenu plus clair dans l'esprit des usagers. Sans les nouveaux commerces, la césure spatiale en termes d'attracteurs pouvait donner l'impression que le centre-ville n'allait pas au-delà ; d'où l'importance de bonnes liaisons.

L'ensemble de la ville historique de **Sion** est aujourd'hui en zone de rencontre. Toutes les liaisons ont ainsi gagné en qualité et en sécurité. À titre d'exemple, la rue des Remparts relie les places principales du centre-ville, c'est-à-dire les places de la Planta et du Midi, en passant par l'espace des Remparts, lieu public très apprécié des Sédunois.

- **Centre-ville et périphérie sont à connecter.**

Renforcer l'accès à la ville représente un véritable défi (CERTU, 2003 : 42). L'enjeu est de taille face à des centres commerciaux très accessibles en voiture. Le centre-ville se doit alors d'offrir un bon accès, et ce pour tous les modes de transports confondus. Il détient en effet l'avantage d'être facile à relier à pied et en transports publics contrairement à de nombreux centres commerciaux. Sa localisation centrale constitue également un atout indéniable en termes d'accessibilité.

Les liaisons centre-périphérie à travailler concernent majoritairement les transports en commun, ainsi que la mobilité douce pour les distances plus restreintes. La connectivité avec les parkings relais est par exemple essentielle pour diminuer la charge de trafic dans le centre-ville. Ces infrastructures doivent alors offrir une accessibilité optimale pour l'automobile du côté de la périphérie, et pour les transports publics ou la mobilité douce en direction du centre-ville.

À **Sion**, les châteaux de Valère et Tourbillon, situés en-dehors du centre-ville, constituent des attracteurs culturels importants. Le piéton doit toutefois passer par le centre historique pour rejoindre ces monuments. Le flux de visiteurs dynamise donc le centre-ville ; il est en effet fort probable que les visiteurs s'y arrêtent pour diverses raisons.

La ville de **Bulle** a travaillé à l'amélioration des itinéraires de mobilité douce dans le but, en plus de renforcer les liaisons internes, de mieux relier le centre-ville aux quartiers d'habitation. Ainsi, la population vivant à proximité du centre peut facilement s'y rendre à pied au lieu de prendre la voiture. Cela concerne les quartiers relativement proches du centre ; les autres sont reliés par les transports publics.



**Figure 44.** Avenue de la Gare, Sion.

L'avenue de la Gare à **Sion** constitue un axe d'importance majeure pour la ville. L'une de ses fonctions principales consiste à relier la gare (d'importance nationale) à la ville historique. Rien n'a été fait récemment sur cet axe, mais des réflexions commencent à émerger. Nathalie Luyet Girardet explique : « *C'est un espace qui est très large de façade à façade. L'idée est de revoir la place du trafic piéton, de donner plus d'espace aux piétons en*

*passant par le réaménagement. Et puis c'est le lien entre la vieille ville et le nouveau centre qui bouge aussi beaucoup, qui est le quartier de la gare. [...] c'est la dernière artère nord-sud qu'on a en ville. Donc ça va rester un axe majeur de circulation* » (2013). Cette avenue constitue une liaison importante pour tous les modes confondus. L'enjeu est donc de trouver des solutions pour que la cohabitation se fasse de manière optimale.



- **Les portes d'entrées et de sorties du centre-ville et de la ville doivent être accueillantes.**

Tout un travail est à effectuer sur les entrées et sorties du centre-ville et de la ville. Les accès doivent être clarifiés et accueillants. La signalisation permet de répondre à la première nécessité. Ensuite, l'environnement doit donner envie aux visiteurs de continuer ; la dimension visuelle exerce une influence majeure. Les sorties ont également leur rôle à jouer. Un milieu plaisant au moment de le quitter laissera un souvenir agréable aux visiteurs, qui ensuite reviendront.

Tout d'abord, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds possède diverses entrées et sorties (voir photographies en annexe 2). Depuis l'ouest, les usagers arrivent le long de l'avenue Léopold-Robert. Idem pour ceux venant depuis le sud par le Grand-Pont. Le « Pod » et son allée arborisée constituent un accueil chaleureux. La symbolique qui émane de cet axe y participe fortement. À l'autre extrémité, la rue du Collège débouche sur la rue de la Balance. Cette porte n'offre pas d'éléments particuliers. Des stratégies seraient à mettre en place pour donner du cachet à cette arrivée, d'autant plus que c'est également l'entrée du centre-ville depuis le nord-est. La sortie en direction de l'est se fait par la rue Fritz-Courvoisier, dont la problématique est similaire à l'entrée.

Mais le plus grand enjeu relatif aux portes d'entrée est sans doute la requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Cette rue ancienne présente un certain nombre de vieux bâtiments qu'il est nécessaire de rénover. Des habitants désirent en effet « *améliorer l'aspect de la Rue Hôtel de ville, qui est bien triste pour une entrée de ville* » (Université de Neuchâtel, 2008 : 39). Le sentiment d'abandon émanant de ces constructions ne donne pas envie de continuer.

« *L'accessibilité à l'ensemble des secteurs de la ville doit être garantie en lien avec les quatre axes pénétrants* » (Transitec, 2010 : 50). Cette observation montre l'importance des entrées de ville pour l'ensemble des quartiers, dont le centre-ville. Dans le cadre de l'étude sociologique, un certain nombre d'habitants a suggéré une amélioration des entrées qui sont actuellement « *trop fades et non accueillantes* » selon eux (Université de Neuchâtel, 2008 : 39).

Il est possible d'accéder à La Chaux-de-Fonds par l'ouest depuis Le Locle et la France, par le sud depuis Neuchâtel et la Vue-des-Alpes, par l'est depuis le Jura et, avec un axe routier plus discret, par le nord-est depuis Biaufond et la France. Dans le même ordre, les portes sont les suivantes : le Crêt-du-Locle avec ses entreprises de renom, le giratoire du Bas-du-Reymond avec son monument imposant, la zone majoritairement industrielle entre les rues Fritz-Courvoisier et du Collège, et finalement le quartier de la Charrière dont le stade de football bénéficie d'une certaine renommée bien que l'infrastructure devienne presque vétuste. Mis à part le Crêt-du-Locle actuellement en développement, les trois autres portes nécessiteraient des améliorations (notamment esthétiques) afin d'offrir un accueil plus agréable aux visiteurs.

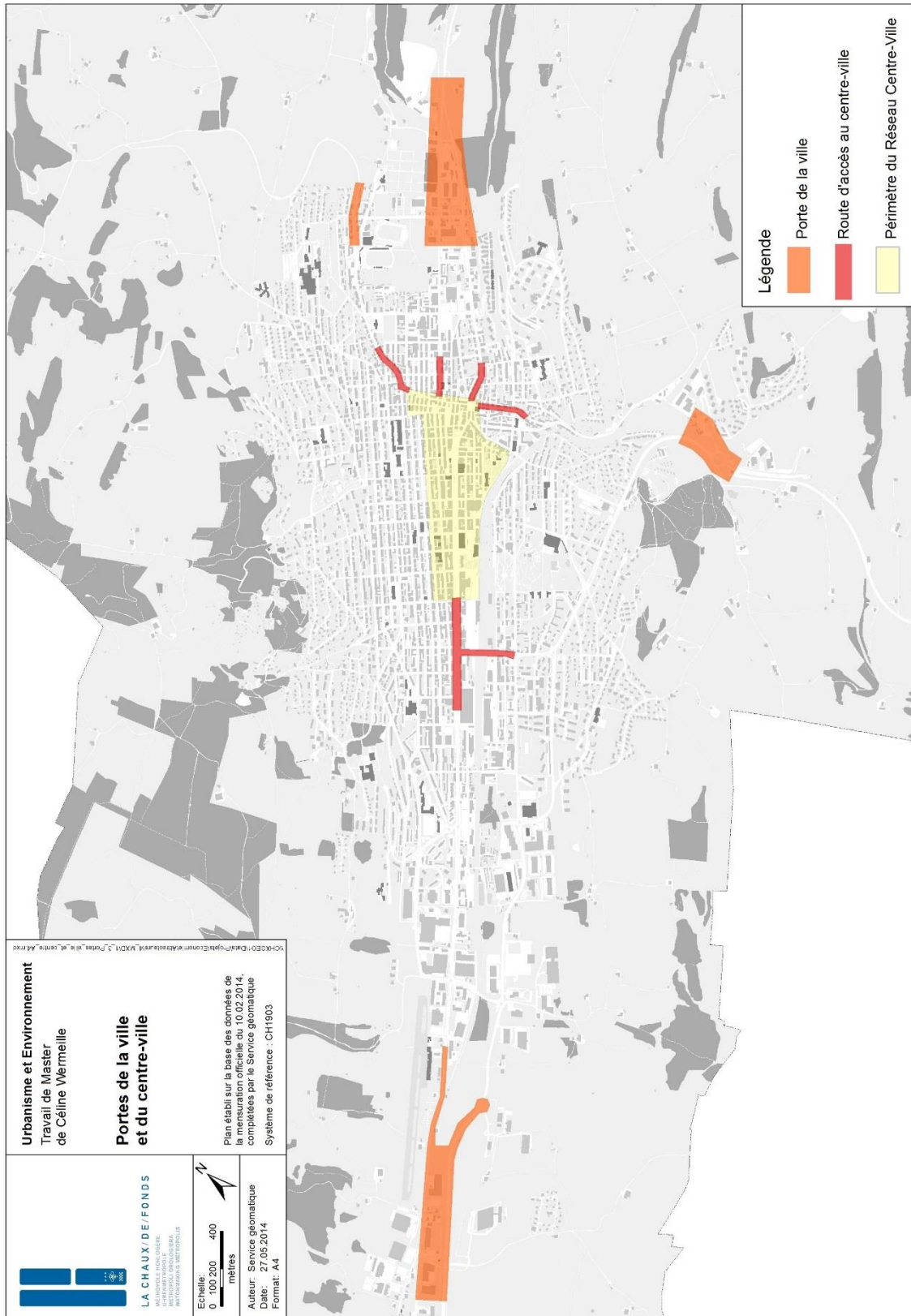


Figure 45. Portes de la ville et du centre-ville. Source : Service géomatique, 2014.

- **Une perméabilité du tissu urbain doit être assurée malgré les franchissements.**

Dans le périmètre du centre-ville chaux-de-fonnier et autour de celui-ci, il est nécessaire de travailler sur les lieux abrupts, considérés comme des franchissements par les usagers. Les passages doivent être adoucis, du moins dans l'esprit des individus, afin qu'ils se rendent au-delà des limites mentales. Même si la césure n'est pas difficile ou contraignante à franchir, elle dissuade d'aller plus loin. Dans une majorité des cas, les éléments urbains à l'origine de cette problématique sont les axes routiers. Les voies ferrées, bien que beaucoup moins présentes que les routes, entraînent également une rupture du tissu urbain.

La séparation majeure du centre-ville est l'avenue Léopold-Robert. Elle représente un large franchissement pour les piétons. Sa traversée doit être facilitée et sécurisée autant que possible. Le « Pod » ne doit pas être considéré comme une césure du centre-ville, mais plutôt comme son axe structurant. De cette manière, le centre conservera son unité.



Figure 46. Avenue Léopold-Robert.

Comme il sera expliqué par la suite, peu d'axes sont dévoués à la mobilité douce dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Aussi, les nombreuses routes limitées à 50km/h qu'il faut traverser représentent des franchissements non négligeables. Cela ne signifie pas qu'il est difficile de traverser, mais chaque route constitue un obstacle, rendant l'itinéraire moins fluide.

Au sud du centre-ville, les voies ferrées forment une véritable barrière entre le centre-ville et le sud de la ville. Elles constituent d'ailleurs la limite sud du périmètre du centre-ville. La perméabilité des chemins de fer est à améliorer dans le but de rendre le centre plus accessible depuis ce côté-ci. À l'ouest de la place de la Gare est prévue une passerelle, accessible en ascenseur (la topographie jouant également un rôle de séparation). Aujourd'hui, le passage sous-voie de la gare constitue une bonne alternative, malgré le cadre peu attractif. Puis, derrière Métropole centre, le sous-voie routier reste peu agréable pour les piétons.

Au niveau des voies ferrées, le centre-ville de **Delémont** se trouve dans une situation similaire à celle de La Chaux-de-Fonds : elles constituent une limite claire. La topographie accentue tout de même la délimitation à La Chaux-de-Fonds.

Par le passé, la Grand-Rue divisait le centre-ville de **Bulle**. En modérant le trafic et en donnant la priorité aux piétons, les réaménagements ont permis de diminuer fortement cette césure. La traversée de cet axe est facilitée et l'impression de franchissement diminuée.

La situation était semblable à **Sion** avec la place du Midi, ancien boulevard principal de la ville. Les Sédunois se plaisaient à y passer pour montrer leurs belles voitures. Le nouveau visage de la rue améliore la perméabilité piétonne ; il ne s'agit plus d'un franchissement aujourd'hui. En effet, la



priorité est rendue aux piétons et la place de l'automobile a été passablement réduite. Plus de la moitié de la place est réservée aux modes doux et constitue un espace public de qualité.]

En rendant l'ensemble du centre historique au piéton, **Sion** a réussi à créer un espace tout à fait perméable. La rupture entraînée par le trafic routier est absente du fait que la charge de trafic ait été fortement diminuée et que la vitesse ait été passablement modérée ; ces éléments seront développés ultérieurement. La mise en zone de rencontre d'une majeure partie du centre-ville a sérieusement adouci, voire supprimé les franchissements.

Figure 47. Grand Rue de Bulle et Place du Midi de Sion.

En termes de franchissements piétons, il peut être considéré que le centre-ville de **Delémont** est formé de deux systèmes. Le premier représente la place de la Gare et le second la vieille ville. Au sein de chacun d'eux, la perméabilité est bonne, voire optimale, grâce aux réaménagements en zone de rencontre. Cependant, la situation entre les deux secteurs (ou système) est moins satisfaisante. La vitesse n'étant pas limitée et les routes ayant une emprise sur l'espace public plus conséquente que dans les secteurs précités, les axes diffusent un effet de franchissement et peuvent être considérés comme des obstacles, bien que comme à La Chaux-de-Fonds, il ne s'agisse pas de grande rupture.

Toujours à **Delémont**, un nouvel élément joue le rôle de franchissement : la Sorne, rivière traversant le centre-ville. Plusieurs axes routiers ainsi que le pont de la Maltière, réservé aux déplacements doux, permettent de rejoindre l'autre rive. Dans le cas présent, le cours d'eau n'entraîne pas de sentiment de rupture.

### 3.5.2. Trafic routier

- ***La forte présence de l'automobile dans le centre-ville résulte notamment de l'importante charge de trafic interne.***

Le mode de déplacement le plus utilisé par les Chaux-de-Fonniers est la voiture. Viennent ensuite la marche, puis les transports en commun. Près de la moitié des habitants (45,2%) emploient leur automobile chaque jour (Université de Neuchâtel, 2008 : 44). De ce fait, la majorité des flux automobiles (65% des flux totaux) sont internes (Transitec, 2010 : 37), donc souvent sur de courtes distances qui pourraient être parcourues différemment. Cela est en partie dû au stationnement aisé dans le centre-ville qui ne décourage pas les automobilistes. Nombreux sont les Chaux-de-Fonniers

qui se rendent au travail en voiture ; ils ont ainsi le temps de rentrer manger chez eux à midi. Ce confort tend à disparaître dans notre société. Mais ce phénomène entraîne également des externalités négatives. La pollution due au trafic augmente, et le centre-ville devient davantage sujet aux encombrements routiers.

La présence de l'automobile reste très forte au centre-ville et diminue la qualité de vie. À l'exception des parcs des Musées et de l'Ouest ainsi que des places Espacité, de la Carmagnole et des Six-Pompes, l'ensemble du périmètre subit l'influence du trafic routier. Les « pauses » sont donc rares. L'étude sociologie a observé que le trafic était le sujet entraînant le plus de tensions et qui préoccupait principalement ; plus du 30% des interrogés ont suggéré par eux-mêmes des modifications du trafic (Université de Neuchâtel, 2008 : 40).

Alors que l'avenue Léopold-Robert supporte jusqu'à 23'000 véhicules par jour (Transitec, 2010 : 32), les villes de Bulle, Delémont et Sion ont réussi à réduire leurs charges principalement grâce à la mise en service de routes de contournement, mais également au travers de réaménagements et mesures d'accompagnement.

À **Bulle**, les mesures liées à la circulation routière ne sont pas tout à fait terminées. Sur les axes majeurs du centre-ville (Grand-Rue, route de Riaz, rue de la Condémine, etc.), on comptait 78'000 véhicules quotidiens au total. Avec les réaménagements et le contournement, l'objectif était d'arriver à 43'300 véhicules (Ville de Bulle, 2007 : 5). Spécifiquement à la rue de la Condémine aujourd'hui limitée à 30km/h, il est prévu de passer de 13'000 véhicules (situation en 1998) à 8'200 (Ville de Bulle, 2012 : 3).

Le centre-ville de **Delémont** a vu la charge de trafic diminuer sur la place de la Gare et au sein de la vieille ville. « *Mais il y a encore un trafic de transit résiduel dans les deux secteurs. Dans le secteur de la gare, même si le trafic a diminué aujourd'hui, on est à environ 10-12'000 véhicules par jour. Donc vous voyez qu'on a déjà coupé de moitié ; on est passé de 25'000 à 10-12'000. On pense qu'on va tendre vers 6'000 véhicules par jour. Mais pour ça, il faut forcer le trafic résiduel à utiliser soit la route de distribution urbaine, soit l'autoroute A16* » (Jaquier, 2014).

À **Sion** finalement, il semble à Nathalie Luyet Girardet que la charge de trafic quotidien sur la place du Midi était d'environ 12'000 véhicules au début des années 2000. Aujourd'hui, elle est descendue à 4'000 véhicules. La diminution est conséquente. Bien que les chiffres manquent, l'ensemble du centre historique de Sion a connu une baisse significative des flux routiers. Le trafic est détourné sur d'autres axes : l'autoroute et le tunnel en direction du nord de la ville et de Savièse.

- **Plusieurs projets de modération et fluidification du trafic sont à mettre en place.**

Divers projets visant à modérer et fluidifier le trafic routier sont en cours à La Chaux-de-Fonds. Tout d'abord, le réaménagement de l'avenue Léopold-Robert se réalise progressivement. La première phase, déjà terminée, concerne le tronçon allant du giratoire de la Grande Fontaine à Espacité. La suppression des feux de circulation permet d'éviter la formation de longues files d'attente. Le trafic



est ainsi fluidifié. Puis, une zone limitée à 30km/h est projetée à la rue de la Balance en partant depuis la place de l'Hôtel-de-Ville. Une modération du trafic semble également nécessaire dans le secteur des musées (Transitec, 2010 : 120-121). Ce lieu clé au niveau culturel et touristique se doit d'offrir un cadre agréable aux visiteurs ; notamment en limitant les nuisances dues au trafic. Toutefois, le refus d'une zone de rencontre à l'extrémité est de l'avenue Léopold-Robert montre que les projets concernant la modération du trafic sont à développer avec prudence ; il n'est pas facile de les faire accepter par les citoyens.

Enfin, la place de l'Hôtel-de-Ville constitue un des carrefours les plus fréquentés de la ville (Transitec, 2010 : 101). Au problème des encombrements aux heures de pointe s'ajoute la formation de files d'attente sur la rue de l'Hôtel-de-Ville. Cela s'explique par la perte de priorité (céder le passage) face au trafic non négligeable arrivant de la rue du Grenier et par extension, de l'avenue Léopold-Robert. L'aménagement et la régulation des carrefours doivent être bien réfléchis puisqu'ils influencent le débit des véhicules plus loin que sur le site même où ils sont implantés (Gérondeau, 1969 : 47). L'étude effectuée par les ingénieurs du bureau Transitec (2010 : 102-103) propose la création d'un giratoire à l'Hôtel-de-Ville. Selon eux, la circulation deviendrait presque fluide. Cependant, un tel projet implique une perte de l'espace public dédié aux piétons.

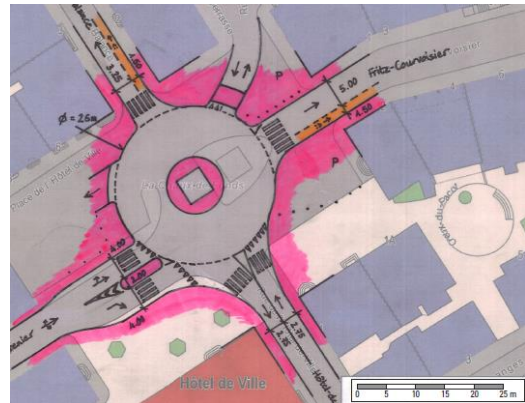


Figure 48. Proposition de giratoire sur la place de l'Hôtel-de-Ville. Source : Transitec, 2010.

En préambule, Hubert Jaquier explique que les **Delémontains** étaient tout à fait favorables à la réalisation de nouveaux espaces publics dans le centre-ville. Cependant, lorsque cela impliquait des contraintes quant à la circulation routière, les réticences voire oppositions ne tardaient pas à apparaître.

En vieille ville de **Delémont**, des commerçants craignaient que le nouveau système de circulation ainsi que la réduction de places de stationnement dissuadent les clients de venir dans ce secteur. Hubert Jaquier raconte qu'un jeune commerçant est parti de la ville historique récemment. Alors que certains imaginaient que son départ s'expliquait par les modifications en termes de circulation et stationnement, le jeune commerçant a avoué qu'il aurait préféré une vieille ville totalement fermée au trafic routier. L'urbaniste conclut : « *C'était intéressant de voir à quel point la perception qu'ont les gens de la vieille ville sur la relation commerces-places de parc et circulation peut être complètement fautive par rapport à ce que souhaiteraient certains commerçants. [...] Mais on voit que si le produit est bon, les gens peuvent finalement s'accommoder de quelques contraintes du point de vue circulation et stationnement* » (2014).

L'expérience de **Sion** montre également la sensibilité des questions de circulation routière. Comme l'indique Nathalie Luyet Girardet, la population était partagée quant aux projets du centre-ville : « *Perdre les commerces c'était difficilement envisageable car c'est des places de travail et ça fait*

*partie de l'attractivité d'une ville. Donc les habitants ont eu très peur quand les commerçants sont montés au créneau. Par contre, ce sont des rez-de-chaussée commerciaux, mais en-dessus ce sont des espaces d'habitations. Il n'y a pas que des bureaux autour de ces places. Les habitants y trouvaient leur compte parce qu'on a un niveau sonore qui baisse, les nuisances qui diminuent. Donc au niveau de la population je dirais que c'était un peu mitigé » (2013).*

Sur la Grand-Rue de **Bulle**, aujourd'hui limitée à 30km/h, il était initialement prévu de réaliser une zone de rencontre. Suite à des négociations, la solution d'une zone 30 avec priorité piétonne a été trouvée. Mais comme le fait remarquer Eric Pichonnaz (2013), il est de toute manière difficile de dépasser les 30km/h sur cet axe. Selon son collègue, les automobilistes vont rarement à plus de 20-22 km/h. En effet, les voitures manœuvrant pour se garer, le stationnement sur les deux côtés de la route limitant la visibilité, les piétons qui traversent, l'étroitesse de la chaussée ou encore la présence possible de cyclistes rend cet axe difficile à longer rapidement. Dans ce sens, il s'agit d'un atout ; cela dissuade les automobilistes. Toutefois, la situation peut également devenir chaotique en raison du manque d'espace, ce qui diminue la sécurité.

À nouveau à **Sion**, plusieurs rues du centre historique sont devenues unidirectionnelles, et les mesures d'évitement ont permis de diminuer fortement la charge de trafic. Il a alors été possible de réaliser des aménagements intéressants. Les tronçons empruntés par l'automobile ne sont pas clairement définis dans le but que le conducteur cherche son chemin et roule ainsi moins rapidement. À la rue des Remparts, ce sont les terrasses végétalisées qui guident le parcours des voitures. Sur la rue du Grand-Pont, ce sont les lampadaires. Ces derniers ne sont pas alignés de manière rectiligne, mais zigzaguent légèrement pour ne pas faciliter le cheminement. Le fait de ne pas délimiter la route à proprement parler permet également aux piétons de se déplacer comme bon leur semble, ce qui implique une attention particulière de la part des automobilistes.

- ***L'importante charge de trafic durant les heures de pointe entraîne des encombrements.***

Tout d'abord, précisons qu'à La Chaux-de-Fonds, les encombrements routiers n'ont pas lieu uniquement le matin et le soir. Ils se forment également à midi et en début d'après-midi étant donné que beaucoup d'employés rentrent dîner à la maison, comme expliqué précédemment. Cependant, les pointes de trafic sont bien plus faibles aux heures de midi par rapport aux matins et soirs, quand le centre-ville se retrouve saturé et de longues files d'attente se créent. Il est également difficile de s'insérer dans le trafic depuis les axes secondaires. De plus, la congestion des axes principaux incite les automobilistes à les court-circuiter ; ils passent alors par les rues de la ville en damier à vocation résidentielle. Ce trafic parasite doit être évité ; il s'agit de le rediriger sur les axes principaux (Transitec, 2010 : 130).

*« Selon les participants, le trafic routier est beaucoup trop important au centre-ville. Aux heures de pointe, les principaux axes sont paralysés et le contournement routier semble urgent » (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 18).* Le processus participatif de la Ville confirme les propos précédents. Puis, comme l'explique Philippe Houzé (1998 : 14), face à la congestion du trafic, les collectivités publiques



travaillent de plus en plus sur des déviations. De cette façon, la circulation n'entre en ville que si cela se révèle nécessaire.

Le problème lié aux encombrements se situe principalement en vieille ville. Son maillage étroit n'est pas adapté à une la charge de trafic actuelle (Transitec, 2010 : 13 et 26). Comme le montre la figure 48, 11'900 véhicules par jour ont été comptabilisés sur la rue de l'Hôtel-de-Ville, porte du centre-ville passablement étroite de façade à façade. En outre, une large majorité des véhicules empruntant cette rue transitent par la place de l'Hôtel-de-Ville (indiquée par la flèche). L'environnement bâti n'offre que peu de souplesse urbanistique. Il est en effet difficile de résoudre la situation par des aménagements du fait que l'espace à disposition soit insuffisant. Le contournement routier semble être la meilleure solution à terme.



Figure 48. Plan de charge de trafic en vieille ville. En unité véhicule par jour (uv/j). Source : Transitec, 2010 (modifié).

Selon Vincent Accarisi, l'enjeu à **Bulle** est justement de faire évoluer les habitudes : « *Il y a beaucoup de gens qui traversent la ville par habitude je dirais. Et puis, tant que ça reste attractif, ça ne fonctionne pas. Et d'ailleurs le but des mesures d'accompagnement sur les axes entrants, c'est de les rendre entre guillemets moins agréables pour le trafic de transit. Mais après, il faut que le client qui a envie de venir au centre-ville ait toujours la possibilité de venir. [...]* Je ne sais pas si vous êtes passée par la Rue de Vevey, c'est une artère qui est hyper large. C'est vrai que ça incite à venir en voiture » (2013). Il faut dissuader les automobilistes à traverser le centre-ville, tout en restant raisonnable afin de ne pas décourager la population à s'y rendre. L'accessibilité doit rester bonne ; le trafic de transit doit par contre être réduit au maximum.

En vieille ville de **Sion**, les mesures d'évitement dissuadent les automobilistes. La congestion se situe plutôt dans le secteur gare, notamment sur l'avenue de la Gare, axe urbain nord-sud majeur. Le souhait n'est pas de trouver des solutions pour diminuer les embouteillages, mais plutôt de les utiliser pour faire réfléchir la population et l'encourager au report modal : « *... l'idée c'est aussi de ne pas trop faciliter la vie des automobilistes. Ça aide à avancer dans la tête pour un report modal. [...]* L'automobiliste qui s'énerve quatre fois par jour dans sa voiture, peut-être qu'à un moment donné il va penser à prendre le bus, ou à venir à vélo ... » (Luyet Girardet, 2013).

- **Les contournements routiers de la H18 et de la H20 permettraient de diminuer partiellement le trafic dans le centre-ville.**

Deux axes principaux traversent La Chaux-de-Fonds : la H18 partant sur La Cibourg puis le Jura et le Jura bernois et la H20 venant de Neuchâtel et se poursuivant vers Le Locle et la France. Le réseau routier actuel ne suffit pas à écouler la charge de trafic. Le manque d'infrastructures d'évitement pourrait être résolu à l'horizon 2030 par un contournement de la H18 et un de la H20.

Concernant le centre-ville, les évitements auraient comme effet majeur une diminution du trafic en vieille ville. C'est la H18 qui permettrait de décharger cet espace et ainsi d'améliorer sa qualité ; la H20 changerait très peu la situation. Une diminution d'environ 8'000 véhicules par jour est prévue dans le secteur de l'Hôtel-de-Ville, alors qu'une réduction de 1'000-1'500 véhicules par jour se ferait sur l'avenue Léopold-Robert.

Il faut tout de même rester attentif au fait que le trafic de transit à La Chaux-de-Fonds n'équivaut qu'au 10% du trafic total (Transitec, 2010 : 37-38). Le 90% restant, en échange ou interne, sera soit partiellement détourné, soit pas détourné du tout. De plus, la concrétisation des projets d'évitement demeure incertaine, et le refus par la population quant à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière<sup>16</sup> ne permettra pas une réalisation prochaine.

Les trois villes ont l'expérience du contournement routier. Pour commencer avec le cas le plus ancien, une partie du trafic à **Sion** est détournée grâce à l'autoroute et à ses deux accès à l'est et l'ouest de la ville. Un tunnel en direction du nord de Sion et de Savièse joue un rôle similaire, bien que moins influent. Nathalie Luyet Girardet explique les effets de ces contournements : « ... *j'ai dit que le trafic n'avait pas diminué, mais ça a pas augmenté. Depuis l'arrivée de l'autoroute, il y a environ 15 ans, on se retrouve avec la même génération de trafic qu'il y a 15 ans en arrière. De fait, sur le chiffre net il n'y a pas de diminution, mais c'est une diminution par rapport à la moyenne des villes moyennes suisses* » (2013).

À **Delémont**, l'autoroute A16 n'a pas diminué suffisamment la charge de trafic au centre-ville. Alors que l'autoroute supporte environ 5'000 véhicules chaque jour, le centre-ville en voit défiler plus de 10'000. Hubert Jaquier (2014) explique qu'il est encore trop aisé de transiter par le centre en voiture. Toutefois, si les mesures adéquates étaient établies afin de dissuader les automobilistes, le trafic de transit résiduel pourrait alors être détourné.

Les problèmes de congestion persistent à **Bulle** malgré la mise en service de la route de contournement H189 en 2009. Vincent Accarisi (2013) explique que les mesures d'accompagnement auraient dû être réalisées simultanément pour que l'effet soit satisfaisant. Il n'est cependant pas concevable de tout mettre en place au même moment. Des priorités ont alors été définies et les mesures se réalisent par étapes. L'expérience de Bulle montre l'importance des mesures d'accompagnement pour qu'une route de contournement ait les effets escomptés (bien que la hausse démographique inattendue et la persistance des habitudes y aient également joué un rôle).

- **Le réseau routier actuel manque de hiérarchie et par conséquent de clarté.**

L'étude réalisée par le bureau Transitec (2010 : 24-26) a identifié un manque de hiérarchie claire du réseau routier. Elle indique qu'il s'agit certainement du « disfonctionnement principal » en matière de circulation à La Chaux-de-Fonds. Il existe trop d'alternatives d'itinéraires et l'automobiliste s'y

---

<sup>16</sup> Votation populaire du 24.11.2013 : modification de la loi fédérale sur la redevance pour l'utilisation des routes nationales.

perd. Le réseau structurant reste facilement identifiable au centre-ville. Il est par contre plus difficile de distinguer les routes collectrices et de desserte. À cela s'ajoute le manque de clarté des priorités. Ce problème concerne davantage la ville en damier, partiellement comprise dans le périmètre. Des priorités de droite ne sont pas clairement indiquées et ne sont donc pas toujours respectées par exemple. Ces éléments rendent la circulation au centre-ville peu facile. Aussi, il est nécessaire de diriger le trafic sur les axes souhaités, de guider les automobilistes vers les lieux de stationnement et de rendre les itinéraires plus clairs.

Une refonte totale de la signalisation au centre-ville est ainsi prévue. Actuellement, un nombre trop élevé de panneaux rend la circulation difficile. L'espace paraît très encombré et perd de sa lisibilité. Plusieurs citoyens ont exprimé des critiques quant à la signalisation routière insuffisamment visible selon eux (Université de Neuchâtel, 2008 : 41).

Enfin, la signalisation relative au stationnement demeure insuffisante. Des réflexions autour de panneaux lumineux indiquant les parkings du centre-ville sont en cours. La constitution d'itinéraires clairs en direction des parkings permettrait de guider le trafic routier et de réduire les problèmes de véhicules tournant pour trouver des places sur la voirie, problématique exposée par la suite.

Eric Pichonnaz et Vincent Accarisi (2013) expliquent que dans le cadre du projet de la H189 à **Bulle**, des mesures ont été établies afin de hiérarchiser les routes en les aménageant de manières différentes. Généralement, les zones de rencontre se situent dans les quartiers résidentiels, principalement de maisons individuelles. Le centre, quant à lui, est majoritairement limité à 30km/h. Cette stratégie rend le réseau routier urbain plus lisible pour les usagers.

Toujours à **Bulle**, une refonte de la signalisation a été effectuée dans le centre-ville: «... on a essayé de nettoyer un peu les panneaux. Certains étaient inutiles par exemple. On a voulu faire un concept simple et uniforme pour le centre-ville. Avant, il y avait trop de gros panneaux bleus... » (Pichonnaz, 2013). Aujourd'hui des bornes spécifiques placées aux limites et à l'intérieur du centre-ville indiquent les différentes directions à prendre. Les itinéraires ont ainsi gagné en clarté.



Figure 49. Borne située à la sortie du centre-ville, Bulle.

### 3.5.3. Stationnement

- **Le concept de stationnement du centre-ville doit trouver un meilleur équilibre.**

Il est très facile de stationner en ville de La Chaux-de-Fonds par rapport à d'autres villes de taille identique. Les zones blanches, majoritairement situées dans les quartiers résidentiels, se retrouvent jusqu'au centre-ville. Ce paramètre ainsi que les nombreuses possibilités de stationnement ne découragent en rien les automobilistes et ne favorisent pas le report modal. D'un autre côté, les zones à durée limitée situées en plein centre-ville (principalement sur l'avenue Léopold-Robert) ne

permettent pas de rester longtemps sur les places. Cela contraint les clients à faire leurs achats rapidement. Certains commerçants s'opposent alors à ce type de zone.

La majorité des places de stationnement en surface dans le centre-ville sont les zones bleues, dispersées sur l'ensemble du périmètre. Le problème avec ces zones très prisées est le suivant : beaucoup d'automobilistes cherchent des places disponibles en zone bleue et tournent dans le centre-ville. De plus, la durée limitée du stationnement entraîne un important tournus de véhicules. Cette rotation, à son tour, engendre une charge de trafic non négligeable. Aussi, il devient nécessaire de guider davantage les automobilistes dans les parkings souterrains ou périphériques.

Tous les acteurs du centre-ville doivent être pris en considération. Les habitants par exemple peinent à trouver des places près de chez eux (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012: 18). Il s'agit de proposer suffisamment de stationnement accessible pour les résidents ; les macarons, concept auquel la Ville a déjà réfléchi en 2010<sup>17</sup>, mais que la population avait refusé, semble rester la meilleure solution. Il faut également veiller à empêcher un nombre trop élevé de pendulaires de stationner au centre-ville pour assurer la disponibilité des places pour les visiteurs et consommateurs.

La réponse de Nathalie Luyet Girardet au sujet des craintes que peuvent entraîner des réaménagements est tout à fait intéressante : « *[Les commerçants] sont encore sur un trend où ils pensent à l'accessibilité liée à la voiture, même en centre-ville. Et après, la zone de rencontre permet d'amener la démonstration sans interdire. Parce que je pense que l'interdit ça amène un blocage. Par contre sans interdire les véhicules, on peut démontrer que même sans parquer directement devant la vitrine ça ne fait pas forcément baisser le chiffre d'affaire, pour autant qu'on fasse un aménagement de qualité. Un conducteur est d'accord de devenir piéton sur 300, 400, 500 mètres pour autant que l'espace soit agréable, bien aménagé, bien éclairé. Ça doit être une promenade qui est agréable. Si vous faites la même chose sur une voie chargée de trafic et avec un trottoir étroit, ça n'aura pas du tout le même impact. Donc le maître mot c'est la qualité* » (2013).

Le résultat à **Sion** est d'ailleurs tout à fait satisfaisant : « *... ça a trouvé une jolie acceptation au niveau des commerçants parce qu'il y a quand même des aires de dépose. Il y a des commerces liés à l'urgence comme les pharmacies, ou simplement les restaurants pour les personnes à mobilité réduite. L'aire de dépose facilite les choses. Ça, vous ne pouvez pas le faire dans une zone piétonne. Et je pense que cet entre-deux était très providentiel* » (Luyet Girardet, 2013). Cette expérience montre qu'une situation intermédiaire permet à chacun d'y trouver son compte. Au lieu de la suppression des places de stationnement, la conservation d'aires de dépose semble convenir aux Sédunois.

Du côté de **Delémont**, la ville a dû faire face aux oppositions de la population, notamment des commerçants, lorsqu'il a été prévu de retirer du stationnement au centre-ville. À la place de la Gare, il n'y a pas eu d'opposition formelle, mais plutôt des protestations puisque que les commerçants étaient conscients que le projet valoriserait l'espace explique Hubert Jaquier (2014). Avec déjà

---

<sup>17</sup> Rapport soumis au Conseil général en juin 2010. Disponible sur : <http://www.chaux-de-fonds.ch/rapports-et-reglements/documents-du-conseil-general/seances-2010/867-cg-20100628> (consulté le 19.02.2014).

plusieurs années de recul, la situation des commerces proches de la gare s'est en fait améliorée. Un commerçant, opposé au réaménagement à l'époque, a reconnu que son chiffre d'affaire augmentait désormais. « ... ça montre que finalement, avoir une place de parc devant son commerce, ce n'est pas déterminant. Ce qui va créer l'adhésion au commerce, ou ce qui va faire que le commerçant aura plus de clients, c'est la qualité des produits qu'il propose et l'accueil » (Jaquier, 2014).

**Delémont** mène une politique compensatoire en matière de stationnement. Deux stratégies différentes sont appliquées lorsque des places sont supprimées sur la voirie. La première consiste à créer physiquement un nombre identique de places ailleurs. La seconde vise à modifier le rythme du stationnement afin d'obtenir une rotation plus importante. Cette solution a été mise en place dans la vieille ville. Quant à la suppression du stationnement à la place de la Gare, elle a été compensée par de nouvelles places en périphérie.

Une étude a récemment montré que l'offre de stationnement en ville de **Delémont** était tout à fait suffisante, voire presque trop large. Le problème n'est donc pas le nombre de places, mais leur gestion. Principalement dans le secteur vieille ville, des automobilistes ne payent pas le parcomètre ou retournent le disque, raconte Hubert Jaquier (2014). Des places sont alors occupées sur de longues durées, ce qui empêche les clients et visiteurs de se garer. L'enjeu futur est donc de proposer une nouvelle politique de stationnement à travers une meilleure gestion et non la création de places.

La politique de stationnement du centre-ville de **Bulle** va également être retravaillée, indique Eric Pichonnaz. Actuellement, l'offre est jugée suffisante autant au centre qu'en périphérie. Le problème réside également dans une rotation trop faible. Les principales responsables sont les voitures ventouses, c'est-à-dire les véhicules des pendulaires. L'emprise du stationnement dans l'hypercentre, principalement sur la Grand-Rue, reste importante. La volonté initiale était de diminuer le nombre de



Figure 50. Stationnement sur la Grand Rue, Bulle.

places ; il a cependant fallu négocier et trouver des compromis, explique Vincent Accarisi (2013). La situation présente résulte d'un arrangement entre les différents intérêts. Un second problème en plus des voitures ventouses est à signaler : le parking souterrain situé dans le centre-ville est aujourd'hui sous-utilisé. Pourtant, Eric Pichonnaz informe que « c'est le même tarif. Mais c'est extrêmement délicat comme situation. Parce que tant que vous avez suffisamment de places en surface, par habitude on ne va pas aller en souterrain. À un moment donné il faudrait accepter de

diminuer les places en surface pour que les gens aillent se parquer plus facilement en souterrain » (2013). De cette manière, de l'espace sur la voirie pourrait être libéré à d'autres fins.

- **L'offre de parkings pour le centre-ville a besoin d'être élargie.**

Le centre-ville propose actuellement trois parkings couverts de tailles très variables. Un certain nombre des places qui y sont proposées sont louées au mois à des privés, majoritairement des pendulaires, diminuant fortement l'offre publique. Le parking de Métropole centre possède 575 places publiques ; il constitue alors le parking principal de la zone centre. Puis Espacité en propose plus de 200, mais seules 80 sont publiques et la Pyramide (dans le secteur du Corso) environ 80, dont une vingtaine publique. La carte ci-dessous indique également le parking de l'ancienne Coop City, aujourd'hui fermé. Le parking en surface de la place du Marché se situe encore dans le périmètre, alors que celui de la place des Marronniers est externe mais accessible à pied depuis le centre-ville.

Viennent ensuite les parkings externes au centre-ville qui offrent la possibilité de stationner gratuitement et de continuer en transports publics, voire à pied. Les deux principaux sont la place des Forains et le parking devant l'aérodrome aux Eplatures. Tous deux sont passablement utilisés par les pendulaires. Les parkings des Arêtes, des Mélèzes ainsi que celui de Polyexpo (non représenté sur la carte) possèdent également une certaine capacité en termes de stationnement.



**Figure 51.** Distribution spatiale des parkings de la ville, des centrés aux externes. Source : Détail de la carte *Stratégie de parcage, Centre-Ville*. Service géomatique, 2011.

Divers projets sont imaginés à La Chaux-de-Fonds dans le but d'élargir l'offre de stationnement de manière réfléchie, en créant davantage de parkings au centre-ville par exemple. À la rue de la Serre, l'ancien parking de Coop City devrait être réhabilité. Puis, un parking couvert au sud des voies ferrées (rue du Commerce) est en discussion. Sa capacité équivaldrait à 300-500 places ; à ce stade il est encore difficile de s'avancer davantage sur ce chiffre. Il serait destiné aux visiteurs du centre-ville et des Mélèzes, complexe sportif proposant une patinoire ainsi qu'une piscine extérieure.

Un nouveau parking couvert de 150 places a été réalisé au centre-ville de **Bulle** (Ville de Bulle, 2009 : 3). Il a déjà été expliqué que ce parking est encore peu utilisé puisque les usagers ont le réflexe de se garer en surface. Eric Pichonnaz (2013) indique que cette infrastructure n'est pas suffisamment visible ; elle se situe au-dessous d'un immeuble et n'a donc pas un caractère de parking à proprement parler.

**Delémont**, grâce à sa stratégie d'implantation des centres commerciaux uniquement dans le centre-ville, bénéficie d'une offre tout à fait satisfaisante en parkings couverts. Plusieurs grandes enseignes





Figure 52. Parkings de commerces, Delémont.

de type « *Food* » ont construit leurs parkings en s'installant. Cela a ainsi évité à la Ville de chercher des projets de leur côté.

Le centre-ville de **Sion** propose environ 3'500 places de stationnement, publiques et privées. Un nombre important se situe dans les parkings couverts. En plus des trois parkings des commerces principaux (Coop, Manor et Migros), les parkings de la Cible, du Scex et de la Planta complètent l'offre. Les tarifs sont raisonnables afin d'encourager la population à s'y garer. Les parkings

de la Planta et du Scex sont même gratuits les samedis matins. La tendance actuelle est la diminution des places en surface. Dans le but de les compenser, le parking du Scex a été construit lors des réaménagements en vieille ville. Des réflexions quant au dédoublement du parking de la Planta ont également été initiées. Nathalie Luyet Girardet (2013) explique s'y être totalement opposée puisque ce projet encourageait l'utilisation de la voiture pour venir dans le centre-ville.

Comme La Chaux-de-Fonds, la ville de **Sion** manque de parkings périphériques. Cette dernière réfléchit actuellement à l'implantation d'un P+R à l'extérieur. **Bulle**, de son côté, a mis en place un « P+M » (ou « Parc and Marche ») à la route de la Pâla. La gare, puis le centre-ville se trouvent à courte distance ; ils sont facilement accessibles à pied depuis ce lieu de stationnement.

### 3.5.4. Transports publics

- ***La desserte en transports en commun routiers est satisfaisante.***

Les liaisons de transports publics doivent être travaillées autant au niveau spatial que temporel. Par exemple, dans le cas d'une ligne de bus qui desservirait un centre commercial périphérique, il est important que les horaires permettent une certaine flexibilité pour les usagers. Le bus devrait donc passer fréquemment pour éviter la contrainte temporelle. Au niveau spatial, il est important que des arrêts soient implantés à proximité des attracteurs, des emplois et des logements. La Chaux-de-Fonds remplit en bonne parties ces conditions ; le réseau est passablement dense sur l'ensemble de la ville.

Malgré un système de transports en commun satisfaisant, les Chaux-de-Fonniers peinent à abandonner la voiture comme nous l'avons vu préalablement. Pourtant la fréquence pour les bus est souvent de 10 minutes, et chaque habitant vit à moins de 300 mètres d'un arrêt. De plus, les horaires ont été établis de façon à rendre l'utilisation facile et pratique. Comme toutes les lignes de bus partent de la gare et commencent donc leur parcours dans le centre-ville, ce périmètre est bien desservi.

Toutefois, une fréquence de 10 minutes en considérant uniquement le périmètre ne peut être considérée comme une desserte performante du fait qu'en 10 minutes une majeure partie de la



distance peut être parcourue à pied. Comme il sera expliqué par la suite, le centre urbain de La Chaux-de-Fonds possède une taille à échelle humaine qui peut aisément être parcourue en marchant. Enfin, un réseau satisfaisant au centre-ville ne suffit pas au bon fonctionnement de cet espace; il est nécessaire d'avoir des lignes établies au-delà qui permettent aux habitants de s'y rendre, ce qui est le cas à La Chaux-de-Fonds.

Les bus urbains de **Bulle**, mis en place seulement en 2009, connaissent aujourd'hui un énorme succès. Bien que la hausse démographique explique en partie ce phénomène, l'importante fréquentation de ce réseau est étonnante. Vincent Accarisi présente la situation : « *Depuis la réalisation de la H189, on a mis en place un transport urbain, des bus en fait. Parce qu'avant, il y avait rien du tout. [...] Les compagnies de transports publics sont plus que surprises de la fréquentation qu'il y a. La première année c'était 500'000 voyageurs, la deuxième 750'000 et cette année on pourrait atteindre le million* » (2013). Le réseau des transports en commun a été développé simultanément à l'ouverture de la route de contournement (Ville de Bulle, 2009 : 2). L'objectif était alors d'inciter les habitants de l'agglomération à se rendre en ville avec le bus. Comme l'explique Eric Pichonnaz : « *C'est tout un système qui prend forme. Tant qu'il y a pas de bus on prend la voiture, et tant qu'on prend la voiture, on n'a pas besoin de chemins de mobilité douce. Et voilà c'est un cercle vicieux* » (2013). D'où l'importance de développer les transports publics.

- **La gare amène directement les flux de voyageurs au centre-ville.**

La gare joue bien son rôle de centralité de flux à La Chaux-de-Fonds. Elle constitue l'interface de transports majeure à l'échelle régionale. Y convergent toutes les lignes de bus de la ville ainsi que les lignes régionales de cars postaux (dont l'offre reste tout de même faible). En train, elle permet de relier divers lieux du Canton et également le Jura, le Jura bernois et la France. De plus, c'est une chance d'avoir la gare directement au centre-ville, ce qui n'est pas le cas partout, notamment à Sion ou à Neuchâtel. Un flux non négligeable de voyageurs arrive ainsi directement dans le centre, ce qui participe fortement à son dynamisme.

La situation est différente à **Sion** où le centre à la fois historique, culturel, commerçant et dans lequel la population se retrouve est détaché de la gare. La vieille ville ne profite pas directement des flux de voyageurs. Selon leur destination, ils n'y passeront pas.

Dans le cas de **Bulle**, la gare se situe en limite du centre-ville. Actuellement peu attractive, cette gare subira des transformations et sera déplacée de 300 mètres pour l'horizon 2020. Eric Pichonnaz explique que, en tant que future gare d'importance nationale, un centre commercial avec des horaires élargis (comme il s'agit d'une gare) pourra voir le



Figure 53. Gare de Bulle.

jour. Loin de déranger les commerçants du centre-ville, cette idée a tendance à réjouir : « *c'est perçu par les commerçants du centre plutôt positivement parce que ça créera de l'attractivité* » (Pichonnaz, 2013). Vincent Accarisi ajoute que « *... réaménager la gare ça concentre l'attractivité à proximité du centre. Le monde attire le monde* » (2013). Nous en revenons ainsi à la question de locomotive commerciale, qui sera créée à Bulle justement avec la réalisation de la nouvelle gare.

- ***La desserte en transports publics est tout de même réduite le soir ainsi que les jours fériés, et les encombrements routiers entraînent des retards.***

Il faut toutefois signaler que la desserte en transports en commun est réduite le soir et les jours fériés en ville de La Chaux-de-Fonds. La population se plaint de l'offre insuffisante en soirée (Ville de la Chaux-de-Fonds, 2012 : 20) et certains souhaitent une fréquence plus élevée les dimanches (Université de Neuchâtel, 2008 : 42).

Un second problème est le retard des bus durant les heures de pointe. En effet, les carrefours et axes où ils circulent sont saturés, surtout en vieille ville. Il manque des aménagements pour assurer un trafic plus fluide tels que des voies réservées aux bus ou de la régulation lumineuse (Transitec, 2010 : 14). En plus d'avancer lentement, les bus rencontrent des difficultés à s'insérer dans le trafic par endroits. Un dernier élément en défaveur des transports publics est le coût. Selon ses dires, la population prendrait le bus bien plus régulièrement si les tarifs étaient plus attractifs (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 20).

### **3.5.5. Mobilité douce**

- ***La taille restreinte du centre-ville favorise les déplacements piétons.***

Comme l'affirme l'étude réalisée par Transitec, La Chaux-de-Fonds possède « *un très grand potentiel de déplacements à pied, grâce à la taille restreinte du centre et au caractère compact de la ville* » (2010 : 45). Les courtes distances sont une opportunité à ne pas négliger. Elles augmentent la marchabilité, c'est-à-dire le potentiel de déplacements piétons. Ces derniers sont alors à promouvoir. L'enjeu de la marchabilité est passablement important pour l'attractivité territoriale ; en marchant le piéton rend la ville vivante. Les espaces s'animent lorsqu'ils sont fréquentés (Thomas, 2010 : 181). Christian Gerondeau (1969 : 34) partage cet avis en expliquant que la ville prend vie grâce aux piétons.

De manière générale, 57,1% des Chaux-de-Fonniers marchent tous les jours (pour un trajet d'au moins 15 minutes) (Université de Neuchâtel, 2008 : 45). Lors du comptage piéton (2010 : 29), il a été demandé aux passants comment ils étaient venus au centre-ville. 38% sont venus à pied, contre 34% en voiture. Cependant, les automobilistes peuvent être sous-représentés comme seules les personnes marchant dans la rue ont été interrogées.

Ce potentiel se retrouve dans les trois centres-villes. C'est à **Bulle** que le centre offre les plus courtes distances. À **Delémont** comme à La Chaux-de-Fonds, malgré un parcours manquant parfois de

lisibilité, la proximité permet de relier facilement à pied le secteur gare au noyau historique. Pour terminer, le centre-ville de **Sion**, si l'on se réfère à l'ensemble des rues et places majeures telles que les Remparts, le Midi, le Grand-Pont, ou encore le Scex, est très compact et avec des distances faibles. Cependant, si la gare est incluse, les distances deviennent plus importantes bien qu'encore raisonnables.

- ***Le marché influence passablement les flux piétons.***

Le comptage piéton de 2010 a permis d'analyser les flux piétons au centre-ville. Il a tout d'abord montré que ces flux sont les plus importants le samedi, jour de marché et de shopping en général (Aubry, 2010 : 24). La différence avec les jours de la semaine reste pourtant faible. Il n'y a pas une grande augmentation de piétons le samedi. Le marché, en tant qu'attracteur commercial, attire beaucoup de monde sur la place du Marché mais également dans d'autres secteurs du centre-ville. En effet, les clients du marché y restent parfois pour boire un café, faire du shopping ou autre. Puis, sur la place, il a également été remarqué que la fréquentation est un peu plus importante le mercredi par rapport au mardi et jeudi. De fait, il y a un petit marché également le mercredi, expliquant cette hausse (Aubry, 2010 : 25).

Il ressort également du comptage l'importance des déplacements piétons sur la place de la Gare (Aubry, 2010: 30), prouvant son statut de centralité de flux. En ce qui concerne l'avenue Léopold-Robert, le carrefour le plus fréquenté est celui où débouche la rue du Midi, juste à l'est de Métropole centre. Ceci est opportun comme il est prévu de rendre les rues du Cygne et de la Serre, situées en face de ce carrefour, davantage commerçantes. Finalement, le passage piéton à la hauteur de la place Espacité est passablement utilisé ; davantage que tous les autres situés sur cet axe.

La conclusion de ce comptage est la suivante : la forte fréquentation piétonne au centre-ville montre bien l'importance de ce lieu. Si l'on prend également en compte le nombre de commerces plutôt élevé, le centre de La Chaux-de-Fonds demeure le pôle commercial majeur au niveau régional (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010 : 3).

- ***Plusieurs projets de réaménagements en faveur des piétons ont été refusés.***

Le passé montre que les habitants de la ville sont plutôt réticents aux projets liés à la mobilité douce. Des projets tels que la place du Marché ou les réaménagements de l'avenue Charles-Naine et Léopold-Robert ont suscité de nombreux débats. Les projets de zones limitées à 30km/h font parfois également l'objet d'oppositions (Develey, 2012 : 37).

En 2004, le projet de zone de rencontre dans le secteur de la Grande-Fontaine, à l'est de l'avenue Léopold-Robert, a été refusé par la population. Cela ne signifie pas pour autant que les Chaux-de-Fonniers ne souhaitent pas plus d'espace pour le piéton. Comme l'indique le rapport de la démarche participative *Dessine-moi une ville !* « les participants s'accordent sur la nécessité d'une zone piétonne au centre-ville » (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 21). Mais les raisons principales de ces échecs sont souvent une information et une communication insuffisantes.

Nous voyons ainsi l'importance de la participation citoyenne pour qu'un projet fonctionne. La Ville de La Chaux-de-Fonds a pris les choses en main et s'est lancée dans la participation (Develey, 2012 : 39). Le processus participatif *La Chaux-de-Fonds Vision 2030*, constitué de plusieurs phases dont des entretiens et des ateliers, permettra de concevoir l'avenir de la ville en accord avec sa population.

Nathalie Luyet Girardet prône le concept de zone de rencontre à **Sion**. Moins contraignant que la zone piétonne, il s'agit d'un bon compromis. « *Je pense que le succès est surtout dû au fait qu'il n'y ait pas eu d'entêtement pour faire une zone piétonne. On est parti directement sur le concept de zone*



Figure 54. Zones de rencontre au Grand Pont et aux Remparts, Sion.

*de rencontre. Et après, quand vous travaillez sur une zone de rencontre, ça change fondamentalement le concept. Comme la priorité est aux piétons, vous n'avez plus de trottoirs, plus de marquage au sol, plus de places de parc, l'éclairage est un éclairage d'espace public et pas routier. C'est une série de conséquences spatiales qui font que tout à coup cet espace, bien qu'il y ait de la circulation, ait un langage de place et pas de route» (2013).*

À **Bulle**, il a également fallu trouver un équilibre qui convienne au plus grand nombre. « *Le projet de réaménagement du centre-ville était prévu d'abord en zone de rencontre. Mais il y a eu des grandes discussions et des négociations* » (Accarisi, 2013). Finalement, une zone limitée à 30km/h a été mise en place. Si un projet de zone de rencontre avait été proposé sans consultation, il est probable que la Ville ait essuyé un refus de la part de la population. Tout aurait dû être repris à zéro.

La souplesse des aménagements est également primordiale pour une vision sur le long terme. Le centre-ville de **Sion** a été réfléchi en gardant l'idée d'adaptation: « *On l'a fait en espace de rencontre mais il est tout à fait réversible. Si demain l'exécutif décide de le placer en piéton, on n'a aucun souci de ce côté-là. C'est la mission que nous avait donné l'exécutif ; d'avoir cet objectif en tête. Il voulait avoir la possibilité de faire de ce lieu un espace piéton* » (Luyet Girardet, 2013).

**Delémont** a travaillé dans la même optique lors de la mise en zone de rencontre de la place de la Gare. Hubert Jaquier est convaincu de l'importance de l'adaptabilité d'un projet urbain : « *Je ne crois pas à la solution idéale où les collectivités publiques font un projet tout juste dès le départ. Il faut souvent y aller pas à pas. [...] Il faut garder des ouvertures pour une suite, mais en ayant un concept clair dès le début. Comme la place de la Gare, on l'a aménagé de façon à tout pouvoir y faire ; du 50km/h à double sens, du 30km/h, de la zone de rencontre ou piétonne. Il faut avoir cette modularité de l'espace parce que les mentalités évoluent. Ou alors, on veut tout tout de suite et on se plante. Des projets trop idéaux n'offrent parfois pas les marges de manœuvre nécessaires* » (2014).

- **Une majorité de projets récents montre l'importance du piéton dans la conception urbaine de La Chaux-de-Fonds.**



Figure 55. Places du Marché et de la Carmagnole.

Divers projets de réaménagements réalisés récemment à La Chaux-de-Fonds témoignent de l'importance accordée aux piétons dans la conception urbaine. Les principaux aménagements sur l'espace public sont les suivants : la place du Marché, la place de l'Hôtel-de-Ville et la place Espacité. La place du Marché, réaménagée en zone de rencontre, a été très bien accueillie par la population. Toutefois, elle reste passablement minérale et l'automobile y occupe encore une place importante (sauf durant le marché). À l'Hôtel-de-Ville, le piéton a plus de place qu'auparavant mais la fréquentation des axes routiers continuent de nuire au lieu, qui reste malgré tout un grand

carrefour routier. Finalement, le réaménagement de la place Espacité est plus ancien; il date de la fin des années 1980 (Bibliothèque de la Ville, 2012 : 29). Des adaptations semblent nécessaires aujourd'hui. Bien que cela permette une certaine souplesse d'utilisation, la place reste très vide.

Les réaménagements de la place de l'Hôtel-de-Ville ainsi que la place du Marché ont permis un meilleur partage de la voirie entre piétons et voitures. La place Espacité ainsi que la place de la Carmagnole et la promenade des Six-Pompes constituent des poches essentiellement piétonnes. Une certaine préoccupation pour le développement de la mobilité douce se fait ainsi sentir à La Chaux-de-Fonds. Cela se voit avec plusieurs projets comme le réaménagement en cours de la place de la Gare, la future signalétique piétonne, le comptage piéton de 2010 ou encore le projet de rue verte (Develey, 2012 : 37).

**Sion** a rendu le centre-ville aux piétons. Depuis les nouveaux aménagements, le nombre de piétons a fortement augmenté et l'espace est redynamisé. La différence entre la situation initiale et actuelle est significative.

À **Bulle**, la suppression de la circulation sur une partie de la rue de Vevey a rendu possible la réalisation d'une place piétonne (Ville de Bulle, 2008: 18). Y sont disposés des bancs ainsi que des arbres tout au long d'une bordure pavée. La largeur de la chaussée a été réduite sur un certain nombre de rues telles que l'avenue de la



Figure 56. Rue de Vevey, Bulle.

Gare et la Grand-Rue. Ainsi, les trottoirs offrent davantage d'espace aux piétons. La place des Alpes,



autrefois occupée par l'automobile, est devenue un espace majoritairement piéton avec des bancs et des jardinières.

En vieille ville de **Delémont**, le large trottoir au nord de la rue du 23-Juin permet d'y installer des terrasses et de se promener à son aise. Les fontaines, îlots fleuris et bancs agrémentent cet espace. Le trafic y est modéré et l'absence de passages piétons rend la traversée de la route moins contraignante pour le piéton. Puis, la place de la Gare, aménagée en zone de rencontre, offre davantage d'espace aux piétons et leur donne la priorité. Bien que le souhait à terme soit de supprimer totalement l'automobile, le résultat présent est déjà satisfaisant: « Dans le tronçon nord de la place, il y avait 4'500 véhicules par jour et zéro aujourd'hui. On a pu créer une belle place avec un milieu d'accueil, des jets d'eau. Sur la place elle-même, on est passé d'un double sens à un sens unique. Donc on a pu abaisser la quantité de trafic » (Jaquier, 2014).



Figure 57. Rue du 23-Juin, Delémont.

- **Les projets futurs vont également dans le sens d'une valorisation de la mobilité douce, notamment avec la rue verte.**

En ce qui concerne les projets futurs à La Chaux-de-Fonds, le réaménagement tronçon par tronçon de l'avenue Léopold-Robert changera partiellement la configuration de cet axe principal. Un réaménagement au niveau de la voirie est également en cours à la rue de l'Avenir et à la rue de la Fontaine. Puis, un projet de zone limitée à 30km/h a été initié à la rue de la Balance.

Le futur quartier Le Corbusier, situé au niveau de l'ancienne gare aux marchandises, sera traversé par une rue verte qu'il est prévu de prolonger dans le centre-ville et même au-delà.

Une des fonctions majeures de cette rue sera la mise en réseau des espaces publics par une trame végétale. L'itinéraire de mobilité douce projeté est le suivant: depuis l'extrémité ouest du futur quartier Le Corbusier (à proximité du centre commercial des Entilles), il longera ce secteur, continuera sur la nouvelle place de la Gare avant de rejoindre soit la rue Jaquet-Droz, soit la rue Daniel Jeanrichard, puis il débouchera à proximité de l'Espace de l'urbanisme horloger. Le parcours suivra la rue Traversière, déjà fermée à la circulation routière aujourd'hui, traversera l'avenue Léopold-Robert pour atteindre la place Espacité et ensuite la place du Marché.

Une prolongation vers l'est est également imaginée par le Service d'urbanisme et de l'environnement de la Ville. Par la rue de la Ronde, la voie verte pourrait rejoindre la place des Forains, un lieu de stationnement proche du centre-ville. Les divers aménagements liés à cette rue ne sont pas encore définis, mais ils visent une certaine qualité de vie en ville. Le renforcement de la présence végétale sera bien entendu une mesure principale. De plus, des poches piétonnes ont été définies à l'intérieur ou à proximité du centre-ville. Elles représentent des secteurs où la place du

piéton est satisfaisante, mais peut toutefois encore être améliorée. La rue verte en traversera trois sur les quatre existantes actuellement.



Figure 58. Tracés piétons et projet de rue verte. Source : Service géomatique, 2012.

Dans le même ordre d'idées, des réflexions quant à une liaison entre le parc des Musées et le Bois du Petit-Château par la rue du Docteur Coullery sont en cours. Le futur zoo-musée (qui rassemblera le musée d'histoire naturelle et le parc zoologique) dans le secteur actuel du Bois du Petit-Château formera un nouveau pôle culturel. Il sera donc intéressant de le relier au secteur des musées. De cette manière, les différents musées seront mis en réseau et l'offre culturelle gagnera en cohérence. Un autre projet concerne les rues de l'Avenir et de la Fontaine qu'il est prévu de réaménager en zone piétonne sur toute la longueur pour 2016, la partie sud étant déjà en service actuellement. Ces deux



Figure 59. Réaménagements déjà effectués sur la rue de l'Avenir.



axes constituent des liaisons nord-sud très importantes pour la ville.

Pour terminer, le réaménagement de la place de la Gare a débuté en mars 2014 et devrait s'achever en 2016. Cet espace participera activement à renforcer l'attractivité du centre-ville. Véritable interface de transport, le défi premier était de partager de manière optimale la place entre les différents modes de transport. Comme l'indique le rapport du processus participatif *Dessine-moi une ville !* : « le réaménagement de la place de la gare est perçu positivement. Il semble être un bon moyen de dynamiser le centre-ville » (Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012 : 21). Ce réaménagement de taille peut constituer un catalyseur ou un point de départ pour des réaménagements futurs d'autres lieux publics dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds.

- **Les totems indiqueront clairement les itinéraires piétons du centre-ville.**

Les totems déjà décrits dans le chapitre sur les espaces publics seront mis en place prochainement. Suivant la logique des lignes de bus, ils constitueront cinq itinéraires reliant la ville du nord au sud en traversant le centre-ville. Les départs et arrivées se situeront en dehors du périmètre, et seront désignés par des plaques. Les totems se trouveront uniquement dans le centre-ville. Y seront indiqués les lignes de bus passant à cet endroit et surtout le temps de marche jusqu'à d'autres lieux clés tels que la gare ou la place du Marché. Cela rendra le centre-ville, plus clair, plus facile à appréhender et donc plus accessible pour le piéton.

Les totems favoriseront la marche en ville. En effet, ces bornes montrent que les distances ne sont pas aussi grandes qu'elles ne le paraissent ; il ne faut pas plus de 10 minutes pour se rendre à la place du Marché depuis la gare par exemple. C'est en effet souvent la distance mentale, et non réelle, qui influence les pratiques spatiales. Les distances seront plus facilement parcourues à pied si une indication montre que le temps nécessaire n'est pas si grand. La signalétique notamment piétonne prend donc tout son sens dans les questions de promotion de la marche en ville.



Figure 60. Totems piétons : Chaux-de-Fonds et Delémont.

Déjà mentionnés auparavant, les barils verts renforcent la lisibilité du centre-ville de **Bulle**. Les lignes de couleur indiquent l'itinéraire à suivre différemment que par des flèches, système utilisé communément. Il suffit de suivre la ligne rattachée à un lieu spécifique pour y accéder. Cette stratégie est originale et très visible.

De son côté, la ville de **Delémont** a mis en place un parcours piéton dans le cadre du Prix Wakker. L'itinéraire relie les principaux lieux ayant participé à l'obtention de ce prix. Un complément, sous forme de brochure, permet de suivre l'itinéraire encore plus facilement. La signalétique offre un itinéraire culturel clair, en favorisant la promenade ainsi que la découverte du patrimoine delémontain. La fonction ici n'est pas quotidienne, mais plutôt culturelle et touristique.

- ***La mobilité douce est favorisée par l'offre de vélos en libre-service.***

Le système Velospot, développé à Bienne, propose des vélos en libre-service depuis avril 2014 en ville de La Chaux-de-Fonds. Cette nouvelle offre élargit les possibilités de déplacements cyclistes dans la ville. Dans un premier temps, 10 stations pour un total de 50 vélos sont proposées sur l'ensemble de la commune. À terme, il y a la volonté de développer l'offre au niveau quantitatif, mais également en proposant des vélos électriques. Des discussions avec diverses entreprises quant à leur plan de mobilité permettront de mieux cerner les besoins, et de développer le système dans ce sens. Les vélos électriques intéressent déjà un certain nombre d'entre elles. Toutefois, cette technologie reste complexe à mettre en place pour l'offre en libre-service et le coût demeure passablement élevé.

De plus, il faut prendre en compte la topographie et les conditions climatiques de La Chaux-de-Fonds, qui ne sont pas toujours favorables aux déplacements cyclistes. La partie du centre-ville se situant entre les voies ferrées et l'avenue Léopold-Robert reste relativement plate. Par contre, dans la ville en damier ainsi qu'au sud du chemin de fer, la pente devient importante et ne permet pas à tout le monde d'y monter à vélo. Les vélos électriques seraient une solution. À cela s'ajoute les hivers rigoureux et la longue présence de la neige qui empêchent les déplacements cyclistes durant plusieurs mois. L'utilisation du vélo doit certes être promue, mais est à nuancer au vu des spécificités du lieu.

Les trois villes proposent des vélos en libre-service. À **Sion**, Publibike met à disposition sept stations pour un total de 69 vélos (aucun électrique). Valaisroule! complète cette offre avec plus de 30 vélos, dont trois électriques et cinq pour enfants. La volonté future est de développer le réseau vers les autres communes de l'agglomération afin de les relier à la ville centre. **Delémont** possède une unique station Publibike à la gare avec quelques vélos électriques. Pour terminer, les vélos Publibike de **Bulle**, répartis sur deux stations, sont passablement utilisés en été par les touristes mais restent très peu demandés par les pendulaires. Le fait qu'il faille retourner le vélo à la station de départ ne rend pas l'installation intéressante sauf pour des excursions touristiques.

- ***Un manque de sécurité pour les cyclistes est à signaler sur certains axes.***

Les itinéraires cyclables du centre-ville nécessitent des améliorations notamment au niveau de la sécurité. La cohabitation entre modes doux et véhicules motorisés est bien entendu plus sensible sur les grands axes. Sur l'avenue Léopold-Robert, un bon compromis a été trouvé : les vélos peuvent circuler sur la voie réservée aux bus. Dans le centre, il y a également des routes à sens unique ou interdites à l'automobile qui autorisent les vélos.

Le réseau cyclable se développe donc petit à petit, mais les itinéraires manquent encore de continuité. L'étude sociologique de l'Université de Neuchâtel a enregistré une dizaine de suggestions quant à une amélioration de ce réseau (2008 : 42). La population souhaite des pistes continues et cohérentes qui permettent d'accéder à tous les points d'intérêt de la ville.

« Ce n'est pas toujours évident de parcourir **Sion** à vélo. Il faudrait mettre les cyclistes en site propre, avoir des itinéraires agréables en termes de sécurité mais aussi de qualité du parcours. Ce serait vraiment un plus à mettre en place assez rapidement » (Luyet Girardet, 2013). Le réseau est donc également à développer. Dans le centre-ville de **Bulle**, aucun marquage ne délimite l'espace cycliste. Le caractère de zone de rencontre de ce secteur explique cette absence. Cependant, la charge de trafic encore importante aujourd'hui réduit la sécurité des cyclistes.

### 3.6. Conclusion de l'analyse

Ce chapitre confirme l'hypothèse selon laquelle des éléments rattachés aux espaces publics, à l'offre de consommation ou encore à l'accessibilité, en plus de s'influencer les uns les autres, agissent sur l'attractivité du centre-ville chaux-de-fonnier. L'état des lieux a permis de les identifier et de comprendre comment ils agissent sur ce territoire. Les dimensions posant problème, le potentiel à exploiter et les atouts à conserver sont ainsi déterminés. La synthèse des résultats reviendra sur le sujet.

L'analyse d'autres centres-villes s'est révélée passablement intéressante. Bien que les contextes diffèrent, les problèmes et enjeux sont souvent similaires. L'emprise de l'automobile sur l'espace public, les nuisances du trafic routier, la place du piéton ou encore la concurrence commerciale avec la périphérie sont récurrents. Aussi, de nombreux parallèles ont pu être établis afin d'enrichir l'analyse du centre-ville de La Chaux-de-Fonds.

Comme les enjeux généraux sont analogues, il en va de même pour les stratégies développées ailleurs et à développer dans le centre-ville chaux-de-fonnier. Toutes les villes ont préconisé la modération du trafic routier et la diminution de l'emprise du stationnement, tout en aménageant l'espace en faveur de la mobilité douce. Des stratégies dans le but de conserver, voire de développer les grands commerces au centre-ville de Delémont et Sion rejoignent les projets de La Chaux-de-Fonds. Les réaménagements tels que la place de la Gare à Delémont, la Grand-Rue à Bulle ou la place du Midi à Sion ont été passablement utiles pour construire le chapitre suivant.

Il est très important de se baser sur les expériences d'autres lieux pour trouver des propositions d'actions, mais également pour les appuyer. Elles permettent de montrer ce qui a bien fonctionné ailleurs, et ce à quoi il faut rester attentif pour que ça réussisse. Les éléments négatifs sont également nécessaires afin d'éviter les « pièges » dans les aménagements futurs. Enfin, la comparaison participe à rassurer ou convaincre la population. Par exemple, les chiffres d'affaire de commerçants ont plutôt augmenté depuis les réaménagements, ce qui démontre que la réduction du stationnement et la modération du trafic n'entraînent pas nécessairement une baisse de revenus.

## **4. PROPOSITIONS D’ACTIONS**

### **4.1. Introduction des propositions d’actions**

Ce dernier chapitre a pour but de présenter les résultats de la recherche, c’est-à-dire les pistes d’actions visant à renforcer l’attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Il se compose de trois parties distinctes. La première expose les grands principes futurs. Plus précisément, elle offre des stratégies générales concernant l’espace public, l’offre de consommation et l’accessibilité. L’ordre ne suit plus celui de l’analyse ; il est construit à partir des priorités de mise en œuvre. Tout d’abord, la vision idéale est exposée, accompagnée de sa mise en œuvre et des contraintes et conditions à considérer lors de l’élaboration du projet. Poussée à l’extrême, la vision montre quelle projection utopique pourrait s’appliquer au centre-ville. Les propositions alternatives permettent d’équilibrer les scénarios en offrant une vision moins ambitieuse.

La conception directrice est ainsi élaborée par thématique. La seconde partie, quant à elle, se décline en secteurs. Les propositions reprennent les grands principes idéaux développés auparavant et les précisent à une échelle plus fine. À la différence de la partie précédente, l’objectif est d’exposer des actions concrètes à réaliser. Il s’agit alors de projets d’aménagement.

Le chapitre se termine avec un étapisation des réalisations à venir. En plus de synthétiser les stratégies proposées, cette partie indique les priorités, l’ordre dans lequel les actions doivent être entreprises. La succession des actions de la première partie du chapitre est simplifiée afin de regrouper les propositions par thème. De son côté, l’étapisation sert à aller davantage dans le détail de la mise en œuvre.

Les propositions s’appuient majoritairement sur le diagnostic établi préalablement. La partie analytique concernant La Chaux-de-Fonds a permis de montrer les enjeux auxquels le centre-ville est confronté. Dans un deuxième temps, l’étude de cas référentiel, c’est-à-dire Bulle, Delémont et Sion, a amené des pistes de réflexion quant aux problématiques d’autres centres urbains et aux actions entreprises pour améliorer la situation. Une partie des stratégies s’inspire également des lectures, du travail de terrain (à La Chaux-de-Fonds) et des séances avec les techniciens.

### **4.2. Conception future du centre-ville**

#### **Périmètre du centre-ville**

Avant d’entrer dans les propositions d’actions, une légère redéfinition du périmètre du centre-ville est suggérée.

Limite Est : Le périmètre serait à élargir afin d’inclure le Grand Temple et la promenade des Six-Pompes. Il s’agit d’un monument remarquable surplombant la vieille ville, et d’un espace public renommé principalement grâce à la Plage des Six-Pompes. Aussi, il serait pertinent de les rattacher au centre-ville. De plus, l’ouest de la rue de la Ronde ferait ainsi partie du centre. Ce tronçon deviendra important avec le projet de rue verte qui l’empruntera pour rejoindre la place des Forains.

Limite Nord : Le centre-ville pourrait se terminer à la rue de la Serre. Les commerces se font rares sur le rue du Parc dont la vocation est majoritairement résidentielle. Les attracteurs culturels se situent encore sur la rue de la Serre mais plus sur celle du Parc. Le seul inconvénient de cette possibilité est la perte du parc de l'Ouest dans le centre-ville. Dans ce chapitre, la rue du Parc est incluse dans les propositions. Elle est toujours considérée comme partie intégrante du périmètre, bien qu'elle puisse être retirée pour les raisons précitées.

Limite Ouest : Il semble essentiel d'inclure le premier îlot du futur quartier Le Corbusier afin de montrer l'importance de ce dernier. En ce qui concerne la partie située au nord de l'avenue Léopold-Robert, la limite à la rue des Armes-Réunies serait suffisante et inclurait tout de même la Maison du Peuple (espace de concerts et spectacles). Par contre, le tronçon de l'avenue Léopold-Robert serait à conserver comme s'y trouvent encore plusieurs commerces et un fitness.

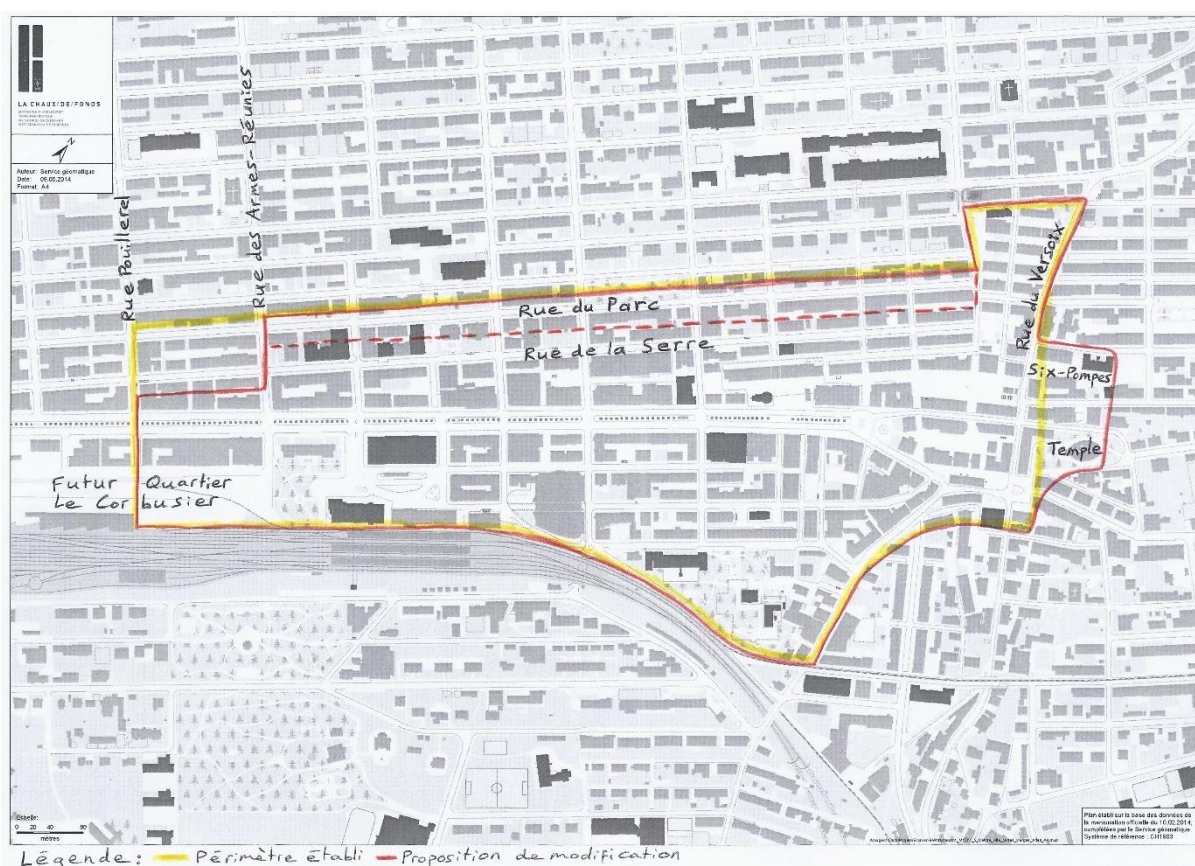


Figure 61. Propositions d'adaptation du périmètre du centre-ville. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

- **Augmenter l'offre d'activités: un centre-ville riche en loisirs**

### Conception idéale

Divers établissements pour les jeunes tels que discothèque, bar et salle de jeux seraient regroupés dans un quartier défini, à l'image du Flon à Lausanne. L'objectif serait de créer un lieu de rencontre principalement pour les jeunes. La place de la Carmagnole semble s'y prêter tout à fait. Un espace public contemporain inspiré de l'espace des Remparts à Sion par exemple offrirait un cadre urbain convivial.



Un espace intérieur de jeux pour les enfants avec un prolongement en plein air constituerait un lieu de loisirs pour les plus petits. L'aire de jeux de la place des Lilas pourrait se développer et le bâtiment attenant être transformé, ou alors une nouvelle structure pourrait être créée dans le parc des Musées ou dans le futur quartier Le Corbusier.



Figure 62. Rainbow Park, Londres. Source : Van Uffelen, 2013 : 126 et 127.

Des installations temporaires sur différents espaces publics seraient à mettre en place tout au long de l'année. L'idée est d'animer les espaces publics de manière momentanée en agissant au niveau du mobilier ou des installations ludiques telles que bacs à sable, terrains de pétanque, mini-golf ou petite patinoire. Des espaces tels que la place Espacité, la place du

Marché ou le futur couvert sur la place de la gare (inscrit dans le projet de réaménagement de la place en question) se prêteraient tout à fait à ce type d'activités.

De grandes terrasses pourraient être installées sur l'ensemble du centre-ville. De nouvelles seraient à créer, et les existantes pourraient s'étendre grâce à la réduction de l'emprise de l'automobile comme à Delémont et Sion. Certaines, notamment celles situées sur la rue verte, seraient agrémentées de couvertures végétales de la même façon que sur la rue des Remparts à Sion (voir figure 18).

#### Mise en œuvre

Des propriétaires ou entrepreneurs souhaitant s'implanter et exploiter des espaces de loisirs ou des bars notamment seraient à trouver. Puis, vient la question de l'adaptation des locaux, voire la transformation complète ou la construction d'un bâtiment pour l'espace de jeux. L'accord des propriétaires ainsi que le plan de site indiquant les bâtiments protégés seraient alors à considérer. Une planification de l'espace contemporain sur la place de la Carmagnole devrait être établie en fonction de la conception directrice des espaces publics. Ensuite, des sponsors devraient être trouvés pour obtenir les fonds nécessaires à la mise en place d'infrastructures temporaires. Pour terminer, le développement des terrasses se ferait indépendamment de la volonté urbanistique dont le rôle se limite à offrir des conditions cadres favorables.

#### Contraintes et conditions

Les implantations exposées ci-dessus dépendent de la diminution de l'emprise de l'automobile sur l'espace public. La réduction du stationnement et de la circulation routière seront nécessaires. De plus, des entrepreneurs sont à trouver pour réaliser les projets, et des locaux adaptés devront être à disposition. Des sponsors seront également indispensables pour les implantations temporaires. Enfin,



la création ou l'agrandissement des terrasses dépendra des aménagements sur l'espace public, et surtout des implantations de restaurants et de la volonté des propriétaires.

### Propositions alternatives

Une nouvelle place de jeux serait installée dans la partie sud du centre-ville du fait que le manque se situe plutôt de ce côté-là. La proximité avec la gare, Métropole centre ou le Corso (secteur dont le développement est projeté) serait intéressante. Idéalement, elle se situerait le long de la rue verte. Par ailleurs, les aires de jeux existantes seraient à développer.

De nouveaux bars, éventuellement une discothèque et un espace intérieur de jeux pour les enfants seraient à implanter dans le centre-ville. Puis, des installations ponctuelles telles que bacs à sable, terrains de pétanque et tables de ping-pong pourraient être ajoutées sur l'espace public.

Les terrasses existantes pourraient s'étendre lorsque cela sera possible, et de nouvelles se créeraient dans les espaces offrant un environnement urbain de qualité, le long de la rue verte notamment.

- **Développer l'événementiel : un centre-ville animé**

### Conception idéale

De nouvelles manifestations dans le centre-ville permettraient de promouvoir cet espace ainsi que la ville en général. En plus de la Braderie et de la Fête de mai, déjà organisées dans le périmètre, une « Fête du centre-ville » annuelle valoriserait directement le lieu concerné, intégralement fermé à l'automobile pour l'occasion (seuls les transports en commun fonctionneraient). Des stands, jeux, concerts, ou encore spectacles de rue animenteraient l'ensemble du périmètre.

Comme il a été expliqué dans l'analyse, un événement devra être créé au printemps, et la Braderie devenir annuelle afin de proposer une manifestation importante par saison. Au printemps, un marché folklorique comparable à celui de Bulle pourrait être organisé, par exemple le long de la rue verte ou sur la partie sud de l'avenue Léopold-Robert. Comme dans le centre de New York, un marché avec des terrasses installées pour l'occasion permettrait aux visiteurs de s'arrêter et consommer leurs achats sur l'espace public (Masbounji, 2013 : 43).



**Figure 63.** Marché bio, New York. Source : Masbounji, 2013 : 43.

En été s'implanteraient un cinéma open-air ainsi qu'une scène extérieure accueillant du théâtre ou d'autres spectacles. Les représentations prévues à Arc en scène par exemple pourraient s'y dérouler lorsque la météo le permettra. Ces manifestations pourraient s'organiser sur l'espace public de l'avenue Léopold-Robert (proposition expliquée par la suite), où la souplesse des aménagements rendra l'installation de telles infrastructures possibles comme sur la place de la Gare à Delémont.

Durant la période précédant Noël, la mise en lumière de lieux d'intérêt tels que la Grande-Fontaine, la place du Marché, l'espace public sur l'avenue Léopold-Robert ou la rue verte inviterait les visiteurs à la promenade nocturne. Le festival « Arbres en lumière » de Genève et la « Fête des lumières » de Lyon<sup>18</sup> constituent des exemples intéressants. En outre, l'organisation d'un marché de Noël au centre-ville de La Chaux-de-Fonds dynamiserait incontestablement cet espace et lui donnerait une ambiance plus conviviale durant les fêtes de fin d'année.

### Mise en œuvre

Dans le but d'attirer les visiteurs, les villes montrent qu'il se passe quelque chose sur leur territoire, qu'elles sont animées (Haentjens, 2008 : 7). La communication de l'événementiel constitue donc un élément de première importance. Elle doit se faire autant à l'interne qu'à l'externe. Puis, l'organisation des manifestations doit être encouragée. N'étant pas nécessairement préparées par la Commune, il est important de favoriser leur mise en place, en facilitant les procédures par exemple. Lorsque la Ville organise, il est indispensable de trouver des sponsors afin de posséder les fonds nécessaires à la réalisation de l'événement. Au fil des années, les manifestations pourraient être adaptées dans le but de correspondre aux attentes de la population. L'organisation pourrait même être conçue en la consultant.

### Contraintes et conditions

La modularité de l'espace public est nécessaire à l'installation de stands, scènes, etc. La réduction de l'emprise de l'automobile est également indispensable ; l'espace à disposition doit être suffisant. À terme, un espace public de qualité améliorerait le cadre des manifestations, ce qui renforcerait certainement leur attrait et donc leur succès.

Des sponsors ainsi que des organisateurs seraient nécessaires à la réalisation d'événements. Et, bien entendu, les festivités devront attirer suffisamment de personnes face à la grandeur de ce qui est prévu. Par exemple, la Fête du centre-ville se déroulerait sur l'ensemble du périmètre ; le nombre d'exposants, artisans, artistes et visiteurs devrait donc être important.

### Propositions alternatives

Les manifestations existantes seraient développées. Par exemple, la Braderie redeviendrait annuelle et la Fête de mai serait agrandie ou prolongée. Cette dernière, aujourd'hui située en vieille ville, pourrait se déplacer sur une place plus centrée telle qu'Espace. De nouveaux événements pourraient également voir le jour.

Afin de promouvoir l'urbanisme horloger, les spécificités de La Chaux-de-Fonds sont à exploiter dans le but d'animer tout en renforçant l'identité locale. L'Espace de l'urbanisme horloger constituerait un

---

<sup>18</sup> Ville de Genève, Festival Arbres en lumière : <http://www.ville-geneve.ch/themes/environnement-urbain-espaces-verts/manifestations-evenements/festival-arbres-lumiere/> (consulté le 14.04.2014).

Fête des lumières Lyon : <http://www.fetedeslumieres.lyon.fr/> (Consulté le 14.04.2014).

emplacement approprié pour proposer des stands, animations diverses et panneaux culturels. Puis, des manifestations sportives ou musicales pourraient être envisagées.

Pour le marché de Noël, des petits cabanons pourraient être disposés sur les places Espacité ou du Marché, ou sur les trottoirs de l'avenue Léopold-Robert. Toutefois, il est plus pertinent de regrouper les stands dans un secteur précis afin de rendre l'événement plus visible.

- **Valoriser la dimension culturelle : *un centre-ville musée***

#### Conception idéale

L'idée principale est de reprendre le concept de « ville musée », de l'appliquer plus précisément au centre-ville et de le développer. L'établissement de nouveaux objets patrimoniaux renforcerait la dimension culturelle. Une partie des nouveaux monuments serait rattachée au thème de l'horlogerie afin de promouvoir la spécificité du site.

Par ailleurs, des œuvres d'art seraient exposées dans les espaces publics du centre-ville. De manière temporaire, plusieurs réalisations d'artistes locaux ou externes pourraient être présentées. En plus d'animer l'espace, elles apporteraient une plus-value culturelle. Afin de gagner en visibilité, un festival culturel pourrait être imaginé une fois par année par exemple. Il s'agirait d'organiser une exposition artistique géante répartie sur une majeure partie du centre-ville.

L'architecture de marque constitue une stratégie toujours plus utilisée dans les grandes villes ; le but étant de renforcer l'attractivité territoriale et de valoriser l'image de la ville. Bilbao, ancienne cité industrielle et portuaire, a largement misé sur l'architecture de marque pour sa promotion. Principalement le musée Guggenheim a apporté à la ville une renommée internationale (Masbounji, 2008). Une opération de ce type pourrait être imaginée à La Chaux-de-Fonds, soit dans le futur quartier Le Corbusier, soit à l'emplacement du Corso où des bâtiments voisins pourraient être démolis afin d'élargir la perspective et de permettre une construction conséquente, tout en tenant compte du plan de site qui identifie les bâtiments remarquables à préserver.

Finalement, des portes monumentales seraient à implanter aux entrées et sorties de la ville. Par monumentales s'entendent des réalisations fortement visibles telles que des peintures sur façades, des statues ou autres constructions symboliques. De par la compacité du bâti, les portes du centre-ville seraient de taille plus restreinte mais devraient tout de même être très visibles. En plus de constituer un point d'intérêt, elles délimiteraient le périmètre. L'histoire et les particularités de la ville seront à exploiter. Il pourrait s'agir de réalisations inspirées du thème de l'horlogerie ou faisant référence aux personnages emblématiques de la ville, telles que des reproductions de sculptures de Charles l'Eplattenier. Puis, une montre géante au Crêt-du-Loche symboliserait l'affectation de ce secteur qui accueille des entreprises horlogères renommées. Des réalisations sortant de l'ordinaire, plus accrocheuses, sont envisageables.



Figure 64. Un centre-ville musée, conception idéale. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Il serait nécessaire de commencer par trouver des fonds permettant de financer les nouvelles implantations monumentales en démontrant l'intérêt culturel de la démarche. Il pourrait s'agir d'entreprises sponsorisant une construction. Puis, des demandes devraient être faites auprès d'entreprises ou d'artisans pour la réalisation. Des lieux stratégiques car offrant un bon dégagement seraient également à identifier pour les implantations. Cela se ferait progressivement, un objet ou une série d'objets à la fois. Puis, il faudrait dénicher des artistes acceptant d'exposer leurs œuvres d'art sur l'espace public. Enfin, un architecte reconnu serait à trouver pour l'opération architecturale précitée. L'accord des propriétaires des bâtiments voisins, qui seraient démolis, devrait également être obtenu dans le cas où la réalisation se situerait à l'emplacement du Corso.

### Contraintes et conditions

Le financement des implantations constitue une première condition. Ensuite, afin d'obtenir des espaces dégagés valorisant les objets, il est nécessaire de diminuer l'emprise de l'automobile. Pour le Corso, les bâtiments à l'est ne sont pas protégés selon le plan de site et pourraient ainsi être démolis. L'accord des propriétaires et le relogement sont toutefois à considérer. En outre, il s'agit d'une action très difficile à faire accepter et dont les coûts sont passablement élevés. Pour terminer, un architecte suffisamment reconnu doit être trouvé pour que l'opération ait les effets promotionnels escomptés.

## Propositions alternatives

Il serait nécessaire de proposer de nouveaux objets culturels au centre-ville de temps à autres. Des emplacements dégagés sont à privilégier. Des plaques et panneaux d'informations relatifs au patrimoine du centre-ville pourraient être mis en place sur les lieux d'intérêt. Afin de garantir une unité du centre, la présentation des renseignements serait similaire. Ainsi, une cohérence du patrimoine situé dans ce périmètre sera donnée, évitant l'isolement des objets.

Diverses expositions pourraient être organisées sur l'espace public afin d'amener une plus-value culturelle au centre-ville. À l'image de l'exposition temporaire devant l'ABC, des panneaux installés sur une place permettent d'informer la population. Les possibilités



Figure 65. Exposition temporaire devant l'ABC, La Chaux-de-Fonds.

sont larges ; il peut s'agir d'affiches culturelles ou de posters représentant des peintures, paysages, photos d'archives de la ville, détails d'une pièce d'horlogerie, etc.

Au niveau des portes d'entrées et sorties, la dimension visuelle peut être améliorée au travers de réaménagements de l'espace public, d'implantations d'arbres ou autres végétaux comme le fait Delémont ou de traitement des façades. Le croisement des rues du Collège et de la Balance gagnerait en attractivité simplement avec des façades repeintes. Par ailleurs, la rénovation de bâtiments sur la rue de l'Hôtel-de-Ville constitue une mesure prioritaire. Des aménagements pour les piétons sont également souhaitables ; les trottoirs, trop étroits, n'assurent pas la sécurité du passant, ni le confort de son déplacement. À l'échelle de la ville, le caractère très industriel des rues Fritz-Courvoisier et du Collège est difficile à améliorer au niveau visuel. En cas de nouvelles implantations, il serait nécessaire d'être attentif à l'esthétique des bâtiments et autres infrastructures. Enfin, le stade actuel de la Charrière pourrait céder sa place à une nouvelle construction qui s'inscrirait dans la continuité du Pavillon des sports, nouvelle infrastructure sportive située à proximité directe du stade.

- **Renforcer la présence commerciale : un centre-ville doté d'un réseau de commerces**

## Conception idéale

Des attracteurs commerciaux constitueraient les points de départ et d'arrivée des parcours d'achat. En complément à Métropole centre et à la place du Marché, des locomotives pourraient être implantées à l'emplacement de l'ancienne Coop City et au Corso.



À partir de ces implantations, des axes commerciaux seraient déterminés. La mesure visée est une continuité des vitrines (de commerces et de services) entrecoupées de restaurants avec leurs terrasses, à l'image de la vieille ville de Sion et de la Grand-Rue de Bulle. Un réaménagement des rez-de-chaussée serait nécessaire pour obtenir des façades transparentes et animées. Cette action améliorerait également la transition entre l'intérieur et l'extérieur ; « *le rez-de-chaussée [étant] le point de rencontre entre l'espace public et le bâti* » (Masbounji, 2013 : 134).



**Figure 66.** Continuité des vitrines sur la Grand-Rue à Bulle et la rue du Grand-Pont à Sion.



À terme, un réseau commercial serait formé à travers le centre-ville, donnant ainsi cohérence et unité au système d'achat, auparavant fragmenté en trois systèmes distincts. Le modèle pourrait s'inspirer de la plus longue rue commerçante et piétonne en Europe, la Hauptstrasse d'Heidelberg, où « *les rez-de-chaussée offrent une gamme extrêmement variée de restaurants, magasins, locaux culturels, divers, complétée par des activités de rue. Autant de gages pour une fréquentation abondante et continue* » (Masbounji, 2013 : 140).

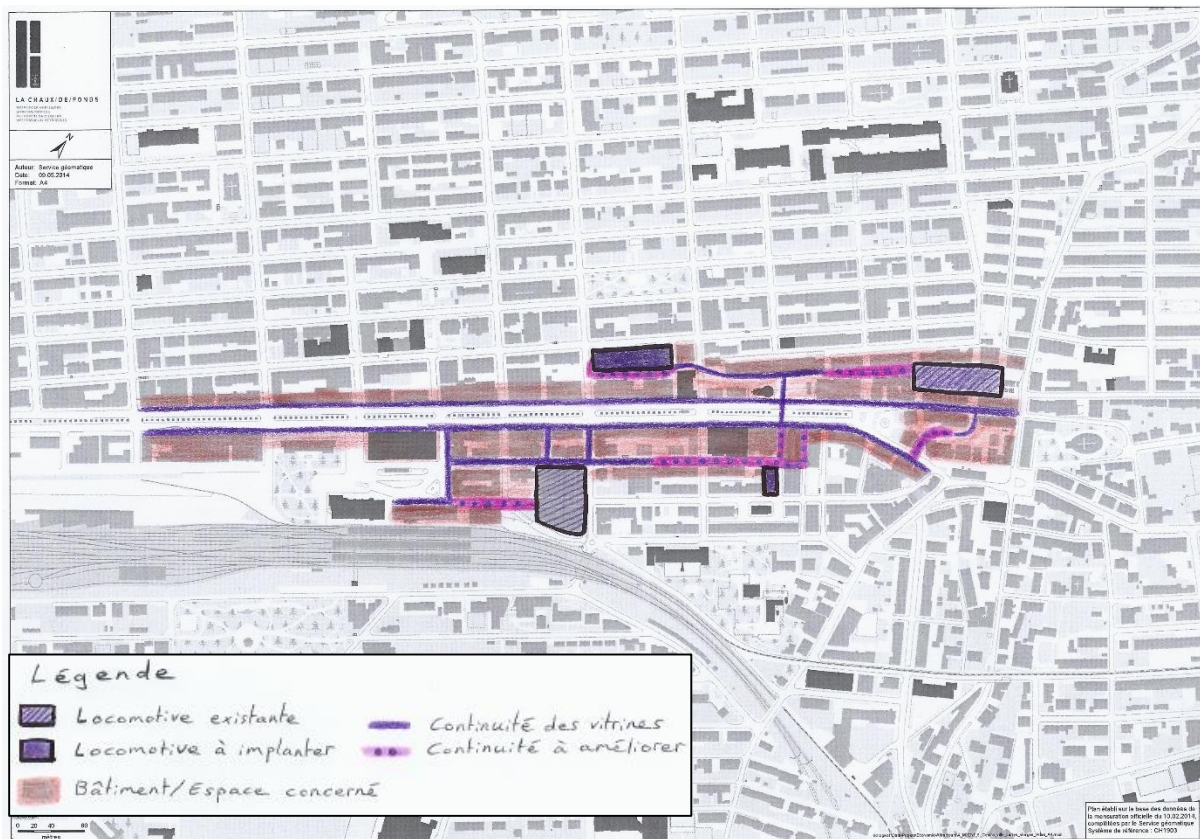


**Figure 67.** Exemple de rez-de-chaussée animé. Source : Masbounji, 2013 : 85.

Une stratégie équivalente à celle de Delémont quant à la localisation des commerces serait à établir dans le but de garantir un développement commercial retenu en périphérie. Pour les nouvelles implantations, uniquement les commerces nécessitant l'emploi de la voiture, tels que magasins de meubles et de bricolage seraient acceptés en-dehors du centre-ville.



Le Réseau Centre-Ville continuerait de jouer un rôle important dans la cohésion commerciale du centre-ville. Il participerait activement à la constitution puis à la promotion des axes et attracteurs commerciaux.



**Figure 68.** Un centre-ville doté d'un réseau de commerce, conception idéale. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Tout d'abord, il s'agit de réduire les contraintes à l'implantation commerciale en discutant et négociant avec les propriétaires de bâtiments situés sur les axes commerciaux définis. Les travaux dans les rez-de-chaussée doivent être favorisés dans le but de créer des surfaces commerciales, ou d'adapter les existantes. De plus, il est important de sensibiliser les propriétaires aux loyers trop élevés (prix prohibitifs). En effet, « *le maintien de loyers élevés est un frein majeur si on se préoccupe de réaliser une ville aux rez-de-chaussée vivants* » (Masbounji, 2013 : 100). Une politique foncière active telle que celle menée par la Ville de Bienne permettrait à La Chaux-de-Fonds de réaliser ses projets sur des terrains et bâtiments lui appartenant, ce qui faciliterait les démarches. Il faudrait également être attentif aux bâtiments protégés qui ne peuvent pas subir de transformations importantes.

Afin d'assurer la dynamisation des rez-de-chaussée et des façades, des contrats pourraient être conclus avec les propriétaires privés. Cela se produirait peut-être naturellement comme à Sion une fois les réaménagements terminés. Mais le contrat permettrait de maîtriser davantage les actions.

En second lieu, il serait nécessaire d'entrer en contact avec les enseignes commerciales et d'attirer des magasins diversifiés. Des commerces généralistes ou alimentaires devraient être trouvés pour la constitution de locomotives. Les restaurants et services seraient également à amener sur les axes. Par ailleurs, l'établissement d'une réglementation communale éviterait les implantations de commerces à l'extérieur du centre-ville, sauf exceptions.

Le Réseau Centre-Ville jouerait le rôle de coordinateur et travaillerait à la promotion du centre-ville commercial au travers de l'adoption d'un slogan du type « *Le plus grand centre commercial du Valais* » à Sion, de l'organisation de petits événements ou des stands, de mise en place de panneaux publicitaires ou encore de distribution de brochure avec bons d'achat et informations pratiques.

### Contraintes et conditions

L'enjeu majeur réside dans la création de locomotives commerciales. Puis, suffisamment de commerces, restaurants et services devraient s'implanter sur les axes définis. Des accords devraient être trouvés avec les propriétaires ; plusieurs pourraient refuser de créer ou d'adapter des locaux sur un même axe commercial, ce qui prêterait la conception. En outre, les bâtiments protégés ne peuvent pas être transformés librement ; des solutions seraient à imaginer pour respecter le caractère de la construction tout en lui permettant d'assurer sa fonction commerciale. Enfin, des espaces publics valorisés seraient indispensables pour garantir un parcours d'achat de qualité.

### Propositions alternatives



**Figure 69.** Un centre-ville doté d'un réseau de commerce, propositions alternatives. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

Il est important de constituer des locomotives commerciales dans tous les cas. Si aucune grande enseigne n'accepte de s'implanter, plusieurs enseignes rassemblées dans un même bâtiment ou autour d'une même place joueraient un rôle semblable. La continuité des vitrines n'est pas visée ; il s'agit plutôt d'obtenir des zones à vocation majoritairement commerciale.

Deux mesures participeraient à l'unification de la zone commerciale du centre-ville. Premièrement, face à la structure linéaire, une extension nord-sud des magasins paraît adéquate. Le développement commercial souhaité à la rue de la Serre contribuerait justement à affaiblir la linéarité du secteur commercial. Deuxièmement, l'influence des trois systèmes d'achat devrait être affaiblie. Dans le but d'obtenir un unique système, il serait essentiel d'implanter des commerces aux emplacements stratégiques ; par exemple entre deux boucles d'achat afin de les étirer puis les regrouper.

- **Réduire les nuisances dues au trafic : *Un centre-ville déchargé du trafic motorisé***

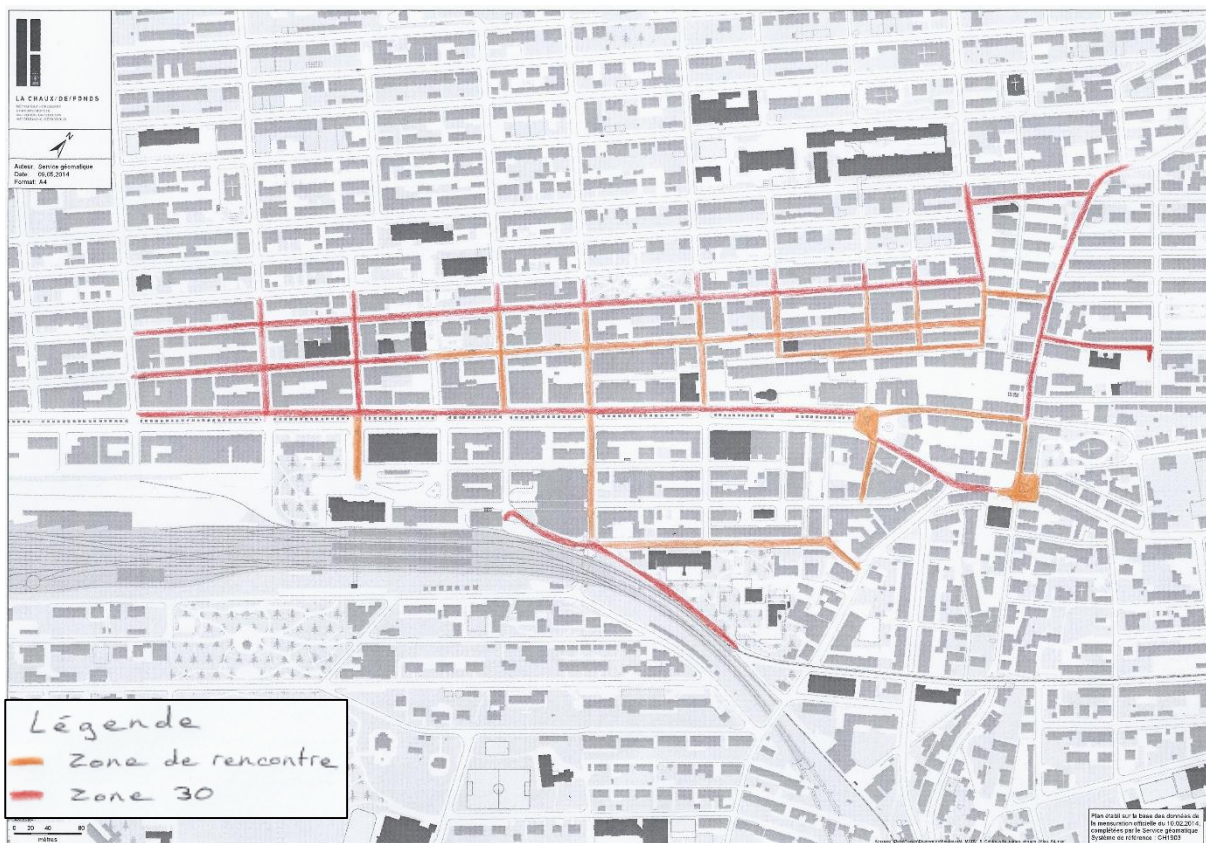
#### Conception idéale

Une nouvelle hiérarchie du réseau routier clarifierait le centre-ville. Un réseau principal limité à 30km/h regrouperait l'avenue Léopold-Robert, les rues de la Tranchée, du Parc et du Versoix, l'ouest rue de la Serre (jusqu'au croisement avec la rue de l'Avenir, en cours de réaménagement) et le nord de la rue du Docteur-Coullery. Un réseau secondaire aménagé en zones de rencontre inclurait les rues du Midi, Neuve, de la Balance, des Musées, Charles-Edouard-Guillaume, le sud de la rue du Docteur-Coullery, l'est de la rue de la Serre et l'ouest de la rue du Collège. L'accès à la place de la Gare et au parking de la Pyramide deviendraient également des zones de rencontre. Le reste serait dédié à la mobilité douce.

L'avenue Léopold-Robert serait limitée à 30km/h sur la partie nord et fermée à la circulation routière au sud. C'est en effet au nord qu'il y aurait une majorité de connexions avec d'autres axes routiers. De plus, davantage d'axes de mobilité douce se situeraient au sud de l'avenue où la mixité fonctionnelle est plus importante et draine davantage de visiteurs, clients ou employés que la partie au nord dont la vocation est plutôt résidentielle. En outre, les résultats du comptage piéton permettent d'appuyer cette proposition. Un itinéraire fortement emprunté a pu être identifié (Aubry, 2010 : 32) : depuis la gare les piétons se rendent jusqu'à Métropole centre puis rejoignent l'avenue Léopold-Robert par la rue du Midi, ils longent ensuite l'avenue et traversent à la hauteur de la place Espacité pour rejoindre soit la place du Marché, soit la rue Neuve. La majeure partie de cet itinéraire se situe dans la partie sud de l'avenue et du centre-ville.

Un concept de signalisation spécifique au centre-ville devrait être établi. Des bornes similaires à celles installées à Bulle délimiteraient le périmètre et éviteraient les nombreux panneaux standards. Finalement, des mesures d'accompagnement serviraient à détourner le trafic afin d'éviter une charge importante dans les quartiers d'habitation et les zones de rencontre comme l'a fait la ville de Sion. Les contournements routiers de la H18 et H20, s'ils se réalisent, joueraient ce rôle en réduisant la charge de trafic dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds.





**Figure 70.** Un centre-ville déchargé du trafic motorisé, conception idéale. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Une conception directrice serait à établir pour chaque type d'axe. Puis un projet plus précis devrait être réalisé par tronçon. Il s'agirait de travailler par étape. La nouvelle réglementation est à appliquer tronçon après tronçon afin de ne pas imposer un changement trop brutal. Des travaux sur la voirie seraient nécessaires lors de mise en zone de rencontre ou piétonne. La zone 30 demande peu d'aménagements ; le marquage et la signalisation suffiraient dans le cas de l'avenue Léopold-Robert. Cependant, une réduction de l'espace réservé à la voiture, impliquant donc quelques aménagements, apporterait une plus-value aux autres projets de zones à 30km/h.

Il faudrait commencer par modifier le régime de circulation sur les axes sensibles, notamment les liaisons avec les parkings internes ou P+M le long desquelles les visiteurs marcheront pour rejoindre ces infrastructures. En ce qui concerne les bornes, elles seraient à installer au fur et à mesure des modifications sur la voirie, tout comme les mesures d'accompagnement.

### Contraintes et conditions

Le report modal deviendrait une nécessité face à la réduction des possibilités de circulation routière. Le renforcement de la fréquence de desserte des bus ainsi que la mise en service d'une ligne de tramway seraient alors essentiels à terme, tout comme l'amélioration des liaisons de mobilité douce.

Il serait nécessaire de développer l'offre en parkings couverts dans le centre-ville pour y drainer les voitures. La forte réduction en zones blanches et bleues serait également essentielle pour éviter les véhicules cherchant des places en surface. Puis, l'offre de stationnement à l'extérieur et aux abords du centre-ville devrait être suffisante pour que les automobilistes traversent le périmètre moins fréquemment. Dans ce cadre-là, la réalisation du parking au sud des voies ferrées est fondamentale.

Les routes de contournement de la H18 et H20 diminueraient la charge de trafic au centre-ville, et seraient donc indispensables au vu des projets de réduction de vitesse ou de suppression de la circulation motorisée. Sans évitement routier, la fermeture de la partie sud de l'avenue Léopold-Robert n'est pas envisageable. Ensuite, les habitudes des automobilistes devraient changer, ce qui peut prendre du temps comme nous le montre l'exemple de Bulle. Enfin, les mesures d'accompagnement doivent être suffisantes pour une bonne gestion des circulations.

La fermeture partielle de l'avenue Léopold-Robert au trafic routier est une mesure passablement contraignante qui dépend totalement de nombreuses autres actions. Un report modal notable, une offre de stationnement très attractive en périphérie avec des liaisons optimales vers le centre-ville ainsi que les contournements routiers doivent obligatoirement se concrétiser pour que ce scénario devienne réalisable.

### Propositions alternatives



**Figure 71.** Un centre-ville déchargé du trafic motorisé, propositions alternatives. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).



Afin de hiérarchiser le réseau routier tout en modérant le trafic, une majorité des axes secondaires ainsi que la rue de la Balance seraient à limiter à 30km/h. Certains axes secondaires tels que l'est de la rue de la Serre et la rue Daniel-Jeanrichard pourraient être mis en zone de rencontre.

Puis, le but recherché ne serait pas forcément de fermer un nombre important d'espaces au trafic motorisé, mais plutôt de limiter l'emprise de l'automobile à travers diverses stratégies telles que l'élargissement des trottoirs ou la suppression de places de stationnement. Une modularité de l'espace devrait être assurée dans le but de modifier le régime de circulation par la suite, comme sur la place de la Gare de Delémont. En transformant les zones 30 en zones de rencontre voire piétonnes à terme, la ville avancerait par étapes vers un urbanisme davantage orienté vers le piéton.

- **Réorganiser le stationnement : un centre-ville libéré du stationnement en surface**

#### Conception idéale

L'offre en parkings couverts serait à renforcer dans le centre-ville et à proximité directe. En plus de l'existant (Métropole centre, Espacité et Pyramide), de nouvelles infrastructures pourraient être réalisées à la rue de la Serre (où un pôle commercial s'implanterait) ainsi qu'au sud des voies ferrées. Des panneaux lumineux seraient placés aux entrées du centre-ville et de la ville dans le but de guider les automobilistes directement vers les parkings.

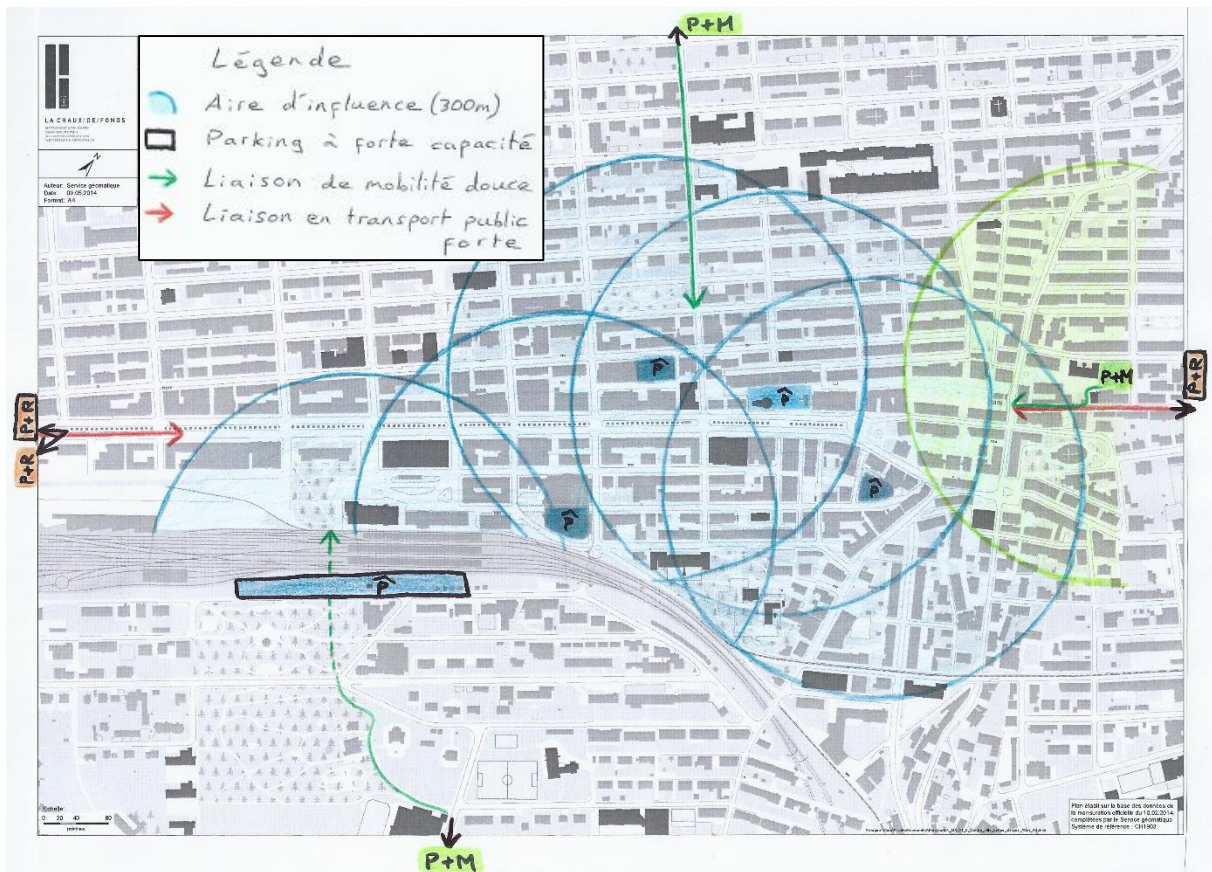
À l'extérieur du périmètre, l'offre en parkings relais devrait également augmenter. Dans le cas de courtes distances, des « Parc and Marche » comme sur la route de la Pâla à Bulle seraient à établir sur les sites suivants : le parking du parc zoologique, des Mélèzes et de la place des Marronniers. Les lieux plus éloignés, à relier avec les transports publics, sont les parkings existants des Eplatures, de la place des Forains et de Polyexpo. La construction de parkings sur plusieurs étages (ou silos) aux Eplatures et aux Forains offrirait une capacité significative en termes de véhicules.



**Figure 72.** Parking relais à Maurepas, en Ile de France. Source : [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr) (consulté le 18.04.2014).

Le développement de parkings permettrait de supprimer une majorité du stationnement sur la voirie. La place du Marché et plusieurs rues seraient ainsi libérées de l'emprise de l'automobile. Des zones bleues resteraient présentes sur la rue du Parc, à l'ouest de la rue de la Serre et sur la place de la Gare, et quelques places de dépose seraient proposées sur la place de la Gare et à divers endroits, notamment sur les futures zones de rencontre comme à Sion. Leur nombre devrait rester faible.





**Figure 73.** Un centre-ville libéré du stationnement en surface, conception idéale : offre en parkings. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Pour commencer, un nouveau concept de stationnement serait à établir. Il est important d'avoir une réflexion associant l'offre du périmètre et l'offre externe afin d'obtenir une politique cohérente à l'échelle de la ville. Les besoins futurs doivent être estimés afin que l'offre corresponde au mieux. Il s'agirait ensuite de trouver des partenaires pour la réalisation et l'exploitation de nouvelles infrastructures. Les enseignes commerciales peuvent jouer ce rôle, comme il est fréquent en ville de Delémont. Une fois mis en service, il serait important d'établir une signalisation claire pour promouvoir l'utilisation de l'ensemble des parkings et de proposer des liaisons optimales jusqu'au centre-ville en transports publics ou pour la mobilité douce.

Finalement, après avoir planifié précisément l'emplacement des zones bleues et des places de dépose, le marquage au sol et les panneaux de signalisation pour les parkings seraient à installer. L'ensemble fonctionne de manière systémique ; la hiérarchisation des réseaux routiers avec les itinéraires qui en découlent, la signalisation ainsi que les stratégies de stationnement sont en interaction. Des réflexions globales en amont sont ainsi essentielles.

### Contraintes et conditions

L'acceptation de la population pour un nouveau concept de stationnement serait essentielle. Il s'agit pourtant d'un sujet sensible au vu du refus populaire de 2010. Une offre suffisante pour les besoins

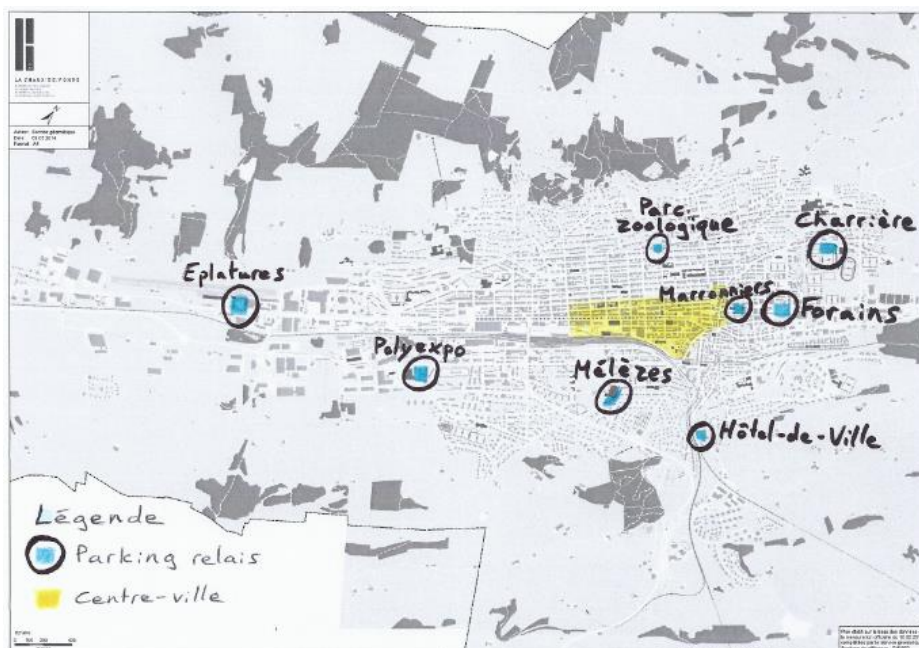
des habitants, pendulaires et visiteurs devrait être assurée pour conserver une accessibilité automobile bonne mais non incitative. Des partenaires devront être trouvés pour que les projets puissent se concrétiser. Ensuite, les liaisons entre les parkings relais et le centre-ville devraient être attractives en termes de transports publics. Les parkings couverts du périmètre et les P+M nécessiteraient des parcours de mobilité douce aménagés. Enfin, les zones bleues et places de dépose ne pourraient être établies définitivement que lorsque le régime de circulation sera modifié et que les éventuels réaménagements de la voirie auront été effectués.

### Propositions alternatives

L'offre en parkings relais serait à développer en promouvant davantage les parkings de la rue de l'Hôtel-de-Ville, de la place des Marronniers et des Eplatures, et en construisant une dalle sur la place des Forains dans le but de doubler sa capacité. Le parking du parc zoologique pourrait également être utilisé pour se rendre au centre-ville, mais la liaison piétonne peu attractive induirait plutôt des déplacements en transports publics. Au besoin, les parkings de Polyexpo, des Mélèzes et du Parc des sports de la Charrière pourront également être définis comme parkings d'échange.

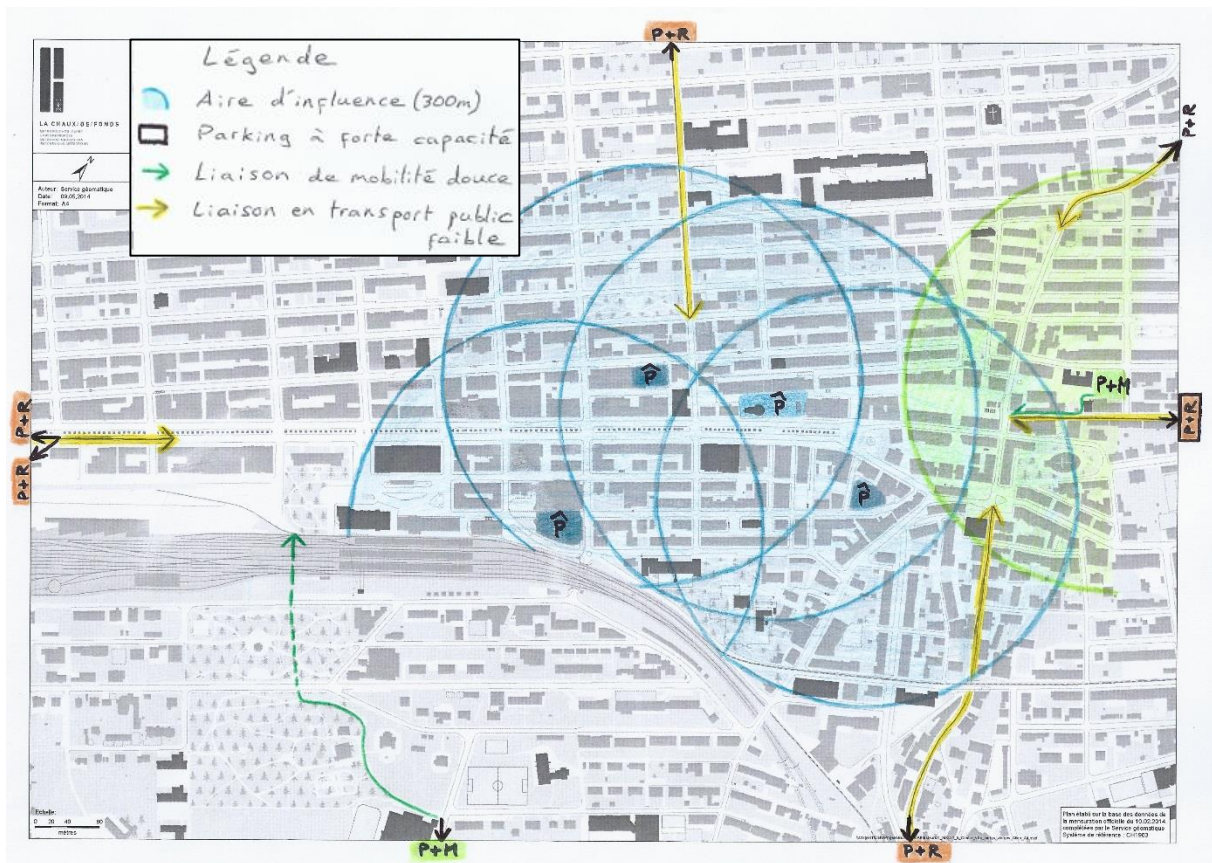
La visibilité des parkings devrait être améliorée au travers de la signalisation afin d'éviter le problème du parking du centre à Bulle qui est sous-utilisé en partie à cause de cela. En outre, un parking supplémentaire dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds, à la rue de la Serre, serait nécessaire pour diminuer l'emprise de l'automobile sur l'espace public. Une politique de compensation similaire à celle de la ville de Delémont serait à mener pour pérenniser l'offre en stationnement tout en diminuant progressivement les places en surface.

Les zones blanches actuellement situées dans le centre-ville ou à proximité directe seraient à remplacer par des zones bleues. Un système de macarons pour les habitants et pendulaires pourrait être instauré dans les zones bleues, avec un prix plus élevé pour les pendulaires afin de les inciter au report modal.



**Figure 74.** Localisation des parkings relais potentiels.  
Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).





**Figure 75.** Un centre-ville libéré du stationnement en surface, propositions alternatives : offre en parking. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

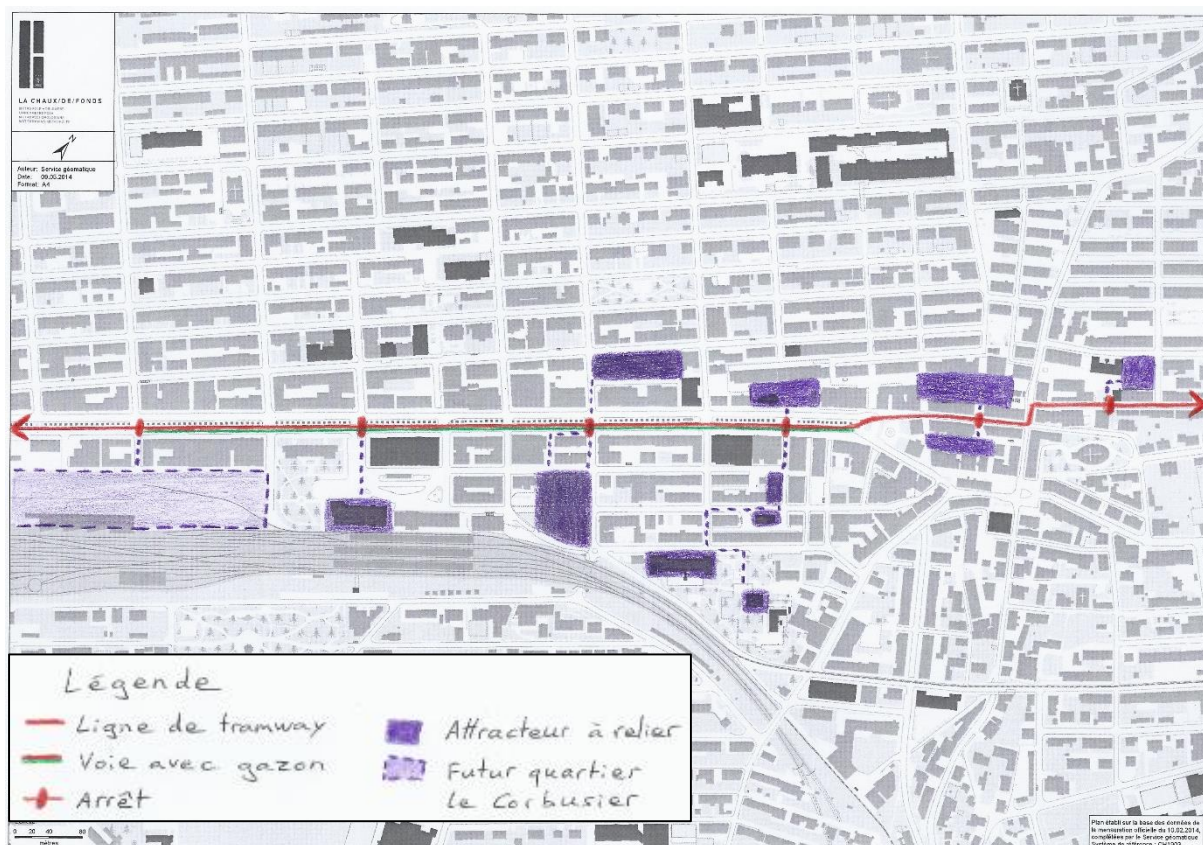
- **Développer les transports publics : *un centre-ville très accessible en transports publics***

#### Conception idéale

Une ligne de tramway relierait les grands parkings relais (Eplatures et Forains) au centre-ville et desservirait une majeure partie de la ville sur l'axe est-ouest. Des arrêts seraient installés à proximité des attracteurs principaux tels que le P+M des Marronniers, l'Hôtel-de-Ville, Espacité, Métropole centre et la gare. Les stations terminus se trouveraient aux parkings relais précités. Le tronçon de la ligne situé sur l'avenue Léopold-Robert et inclus dans le périmètre du centre-ville posséderait un revêtement gazon et serait uniquement affecté à cet usage. Le reste de la ligne serait établi sur les voies de circulation routière. L'ensemble de la ligne serait constitué d'une seule voie, doublée aux stations principales afin de permettre les croisements. En réalité, il ne s'agirait pas d'amener le tramway à La Chaux-de-Fonds, mais plutôt de le réintroduire. Comme par le passé, la ligne sur l'avenue Léopold-Robert se situerait sur la voie sud, à proximité de l'allée arborisée (voir figure 77).

L'axe structurant de transport public urbain serait désormais la ligne de tramway, à partir de laquelle le réseau de bus devrait être réorganisé (voir annexe 9 pour le réseau actuel). La gare, parfaitement connectée au tramway, ne regrouperait plus l'ensemble des lignes de bus. Le nouveau réseau resterait le même à l'extérieur du centre-ville, mais serait redessiné dans le périmètre afin d'assurer une connexion avec les arrêts du tramway et d'éviter un trafic trop important de bus sur la voie des

Musées (décrite plus loin), la rue verte ou encore l'avenue Léopold-Robert. Cette alternative entraîne toutefois davantage de ruptures de charge ; les usagers seraient contraints de changer de moyens de transports à une ou plusieurs reprises selon leur destination. Les courtes distances offertes par le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ainsi que les itinéraires de mobilité douce projetés permettraient de parcourir la dernière partie du trajet à pied au lieu de prendre le tramway pour un ou deux arrêts.

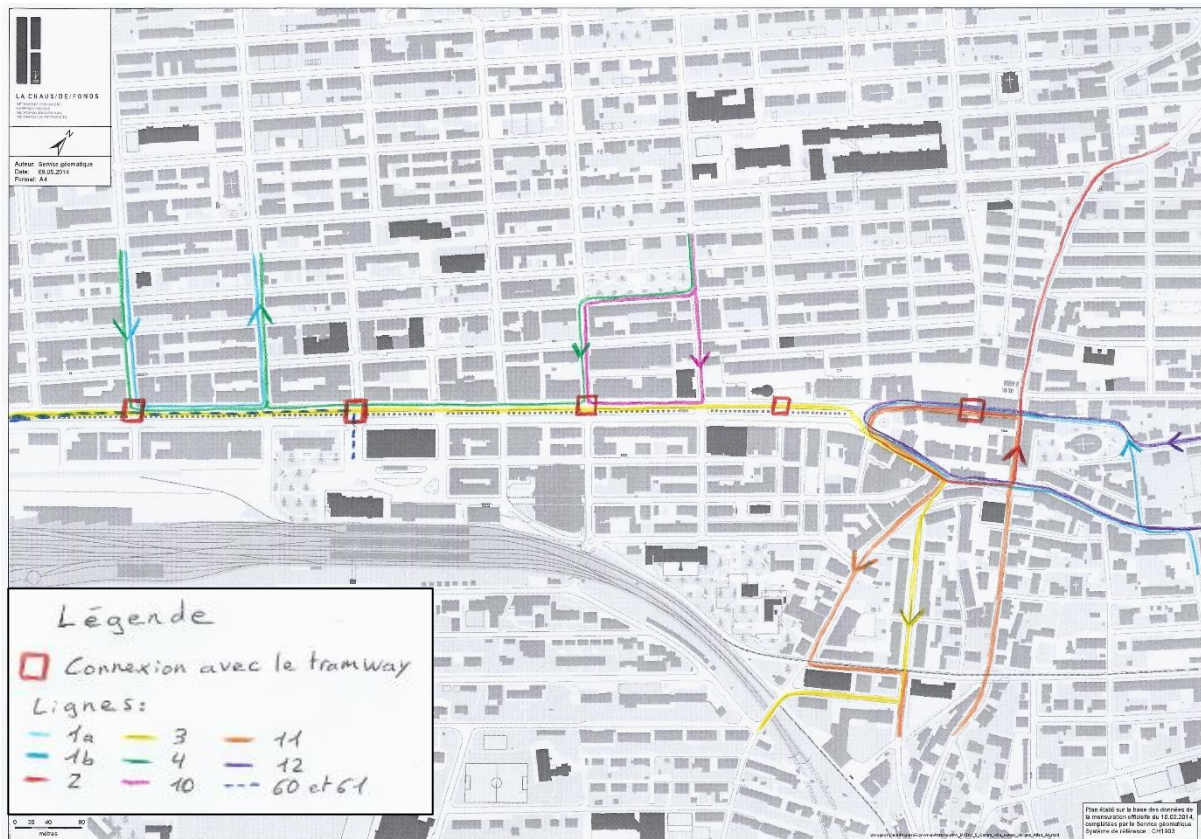


**Figure 76.** Un centre-ville très accessible en transports publics, conception idéale : tramway. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).



**Figure 77.** Le tramway au début du XX<sup>ème</sup> siècle, cartes postales de 1902. Source : T. Jacot (à gauche) et A. Schönbucher (à droite). Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds, DAV, Collections iconographiques.





**Figure 78.** Un centre-ville très accessible en transports publics, conception idéale : réorganisation du réseau de bus. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

La construction d'une ligne de tramway à travers la ville est une action très contraignante en termes de coûts et de transformations. Diverses études et un projet précis élaborés avec des ingénieurs seraient nécessaires préalablement.

Il faudrait ensuite trouver une société ou collaborer avec TransN (Transports publics neuchâtelois) pour construire et exploiter la ligne de tramway. La réalisation s'effectuerait en deux étapes. Tout d'abord, le tronçon est (depuis la place des Forains jusqu'à la gare) pourrait déjà desservir une partie de la ville une fois terminé. Pendant ce temps, les travaux continueraient sur la partie ouest, avant que l'ensemble ne soit exploité.

Afin de réorganiser les transports publics routiers, des discussions et une collaboration étroite avec TransN seraient nécessaires.

### Contraintes et conditions

Premièrement, il s'agirait de trouver une société acceptant de réaliser et exploiter une ligne de tramway, ou de convaincre TransN. Un espace suffisant sur la voirie serait nécessaire à l'implantation de la ligne. La cohabitation avec la circulation routière constitue une bonne solution pour ne pas utiliser de l'espace au détriment de la mobilité douce. Puis, l'implantation de parkings relais à haute

capacité assurerait la cohérence de cette ligne dans le cadre du report modal. Enfin, des accords avec TransN seraient à trouver pour restructurer le réseau de bus.

### Propositions alternatives

En plus de conserver le réseau de bus actuel, la fréquence devrait être renforcée les soirs et jours fériés. La desserte doit impérativement être améliorée sur les lignes 11 (Cerisier-Gare) et 12 (Joux-Perret) qui relient les P+R de la rue de l'Hôtel-de-Ville et de la place des Forains, et dont la fréquence est insuffisante (contrairement aux lignes reliant les Eplatures, Polyexpo et la Charrière).

- **Développer la mobilité douce : un centre-ville dévoué aux déplacements doux**

### Conception idéale

Comme indiqué auparavant, une partie des axes secondaires serait fermée au trafic motorisé, tout comme le sud de l'avenue Léopold-Robert. L'axe structurant du centre-ville devenu partiellement un lieu de rencontre montrerait clairement l'importance donnée à l'espace public, dont la vision sera décrite par la suite. En outre, la place du Marché, interdite à la circulation et au stationnement, deviendrait un espace public convivial de manière constante.

La rue verte décrite dans l'analyse constituerait l'axe structurant de mobilité douce du centre-ville. Véritable lieu de promenade et de détente, elle relierait les espaces publics principaux du périmètre. Comme son nom l'indique, la végétalisation est l'une des actions majeures de la conception. Afin d'assurer une cohabitation optimale entre cyclistes et piétons, une séparation implicite grâce à une variation de revêtement éviterait les marquages au sol (peu esthétiques) et la réalisation de plusieurs voies. Afin d'assurer cohérence et lisibilité au projet, des invariants devraient être présents tout au long de la rue tels que l'éclairage public, un élément du mobilier urbain ou les revêtements.



**Figure 79.** Exemples de rues végétalisées. Sources : <http://grandsprojets.montdemarsan.fr> et [www.grenoble.fr](http://www.grenoble.fr) (consultés le 21.03.2014).

Une voie des Musées compléterait la rue verte, cette fois-ci sur l'axe nord-sud. Il s'agirait d'une liaison entre les pôles culturels du secteur des Musées et du parc zoologique (futur zoo-musée) aménagée en faveur de la mobilité douce, tout en conservant une voie pour la circulation routière sur la rue du Docteur-Coullery.



La passerelle au-dessus des voies ferrées, actuellement en projet, devra se réaliser pour garantir un accès piéton attractif au futur parking situé au sud des voies. En complément à l'ascenseur de la gare, elle relierait le sud de la ville, notamment le complexe des Mèlèzes avec le centre-ville en général, la gare et le quartier Le Corbusier.

Un réseau cyclable continu doit être garanti sur l'ensemble du centre-ville. Les itinéraires suivraient la rue verte, la voie des Musées ainsi que les zones piétonnes. Enfin, l'offre de vélos en libre-service serait à élargir de manière importante afin de répondre aux besoins engendrés par le report modal.



**Figure 80.** Un centre-ville dévoué aux déplacements doux, conception idéale. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Après avoir identifié les rues piétonnes, une conception générale de ces zones, de la rue verte et de la voie des Musées serait à effectuer. Chaque projet devrait ensuite être planifié précisément de manière à correspondre au contexte urbain (largeur de la voirie, disposition des bâtiments, etc.). Ils se réaliseraient ensuite tronçon après tronçon. Il s'agirait de commencer par les rues faciles à fermer au trafic motorisé (n'entraînant pas de grand détour, où il y a actuellement peu de circulation, etc.) pour éviter les changements trop brutaux. Par exemple, la rue Jaquet-Droz pourrait se faire rapidement, contrairement au sud de l'avenue Léopold-Robert, dont le réaménagement serait plus délicat.

Une fois interdit à la circulation routière, l'espace serait à aménager en tant que place ; du mobilier, de la végétation ou encore un éclairage public davantage chaleureux inviteraient les usagers à

emprunter ces axes. De plus, la signalétique piétonne (totems) du centre-ville serait à développer simultanément à la réalisation des axes piétons. La passerelle pourrait se construire dès que possible, indépendamment des autres actions.

L'extension du réseau de vélos en libre-service passerait par des discussions avec les entreprises qui pourraient déboucher sur des partenariats, et par une collaboration étroite avec Velospot.

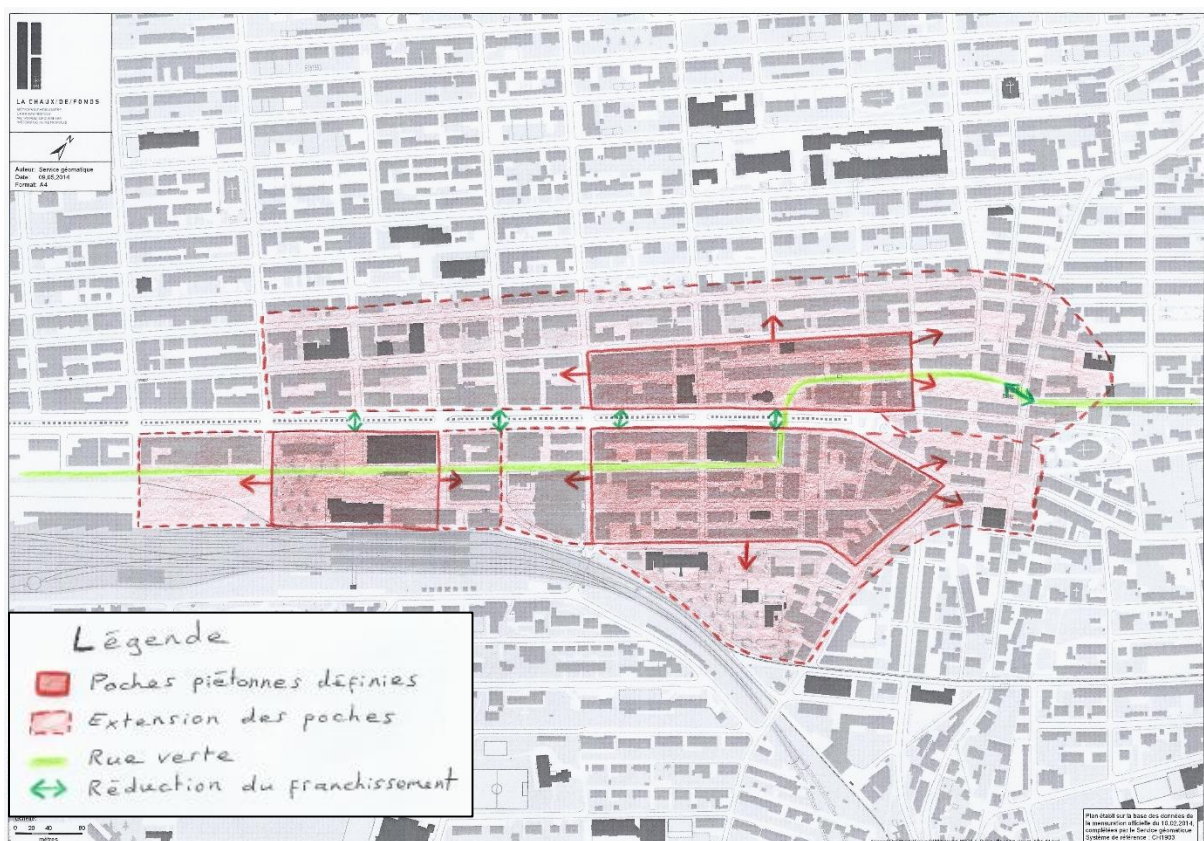
### Contraintes et conditions

Les zones piétonnes créées ne doivent pas prêter aux accès aux aménités urbaines. Des aménagements sur l'espace public permettant aux voitures d'accéder aux rues piétonnes pour livraisons, déménagements ou urgences sont nécessaires. Puis, le développement des parkings permettrait de supprimer le stationnement en surface et de libérer l'espace pour le piéton.

Sur le long terme, les espaces publics de qualité, les axes commerciaux ou encore le renforcement des loisirs et animations, invitant davantage à la marche, seraient nécessaires au bon fonctionnement du concept de mobilité douce.

Enfin, une utilisation suffisante des vélos en libre-service sera indispensable pour permettre au réseau de se développer.

### Propositions alternatives



**Figure 81.** Un centre-ville dévoué aux déplacements doux, propositions alternatives. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).



Trois poches piétonnes ont été identifiées par le Service économique de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Le concept général vise à y limiter (et pas nécessairement supprimer) le trafic motorisé ainsi que le stationnement, et à favoriser les déplacements doux. Au fil du temps, une extension et un regroupement des poches est visé afin de promouvoir progressivement les déplacements doux au détriment du trafic motorisé.

Dans le but de diminuer les effets de franchissements, le trafic devrait être modéré. La limitation de vitesse et les mesures de dissuasion réduisant la charge de trafic rendraient la cohabitation avec les modes doux plus agréable et amélioreraient la perméabilité des parcours de mobilité douce. En outre, sur l'avenue Léopold-Robert, la traversée devrait être dynamisée en requalifiant les îlots centraux.

La rue verte, ne longeant pas uniquement des axes fermés au trafic motorisé, cohabiterait parfois avec l'automobile. La trame verte serait ainsi plus étroite. Des rues à sens unique avec une seconde voie réservée à la mobilité douce peuvent être imaginées ; des arbres séparaient les deux espaces.

La continuité du réseau cyclable serait à améliorer, notamment avec le marquage au sol. L'offre de vélos en libre-service, quant à elle, se développerait progressivement, en fonction des besoins.

- **Requalifier les espaces publics : un centre-ville dominé par des espaces publics de qualité**

#### Conception idéale

Une valorisation et extension des espaces publics du centre-ville sont souhaitables. Afin d'assurer une diversité d'ambiances, les aménagements seraient différents selon les secteurs. Un grand nombre de stratégies seraient à établir pour dynamiser les espaces, pouvant concerner la présence végétale, l'hydrologie, le mobilier urbain, les revêtements, etc. La mise en place d'installations de loisirs pour tous âges est également importante (balançoires, tables de ping-pong, etc.). Par exemple, la place du Marché deviendrait un lieu de rencontre sans voitures et la future rue commerçante du Cygne serait aménagée en tant qu'espace de rencontre. Enfin, la souplesse des aménagements devrait être garantie afin de permettre l'organisation des événements cités auparavant.

**Figure 82.** Espaces publics atypiques, Times Square (New York) et Kic Park (Shangai). Source : Van Uffelen, 2013 : 62, 63 et 106.



Des stratégies de « ludification » seraient à établir afin d'encourager les piétons à marcher et à profiter des espaces publics. Ce terme, imaginé par Sonia Lavadinho et Yves Winkin, inclut les mots « ludique » et « fluidification » et fait référence à « la capacité des villes à augmenter les déplacements en modes doux grâce à un recadrage ludique, éphémère ou permanent, des espaces traversés » (2009 : 82). Les actions sont très diversifiées. Il peut s'agir de chaises longues déplaçables, de fontaines changeant de couleur sur demande, de murs avec fonds d'écran personnalisé, d'un gazon comportant différents verts, etc. (2009 : 86). Des installations sortant de l'ordinaire augmentent en effet l'attrait de l'espace public concerné comme le montre les illustrations ci-après.

La requalification des axes et l'élargissement progressif des espaces publics permettraient de joindre ces derniers et finalement de constituer un réseau à travers le centre-ville. Le périmètre serait alors dominé par des espaces publics dédiés aux piétons au détriment de la présence automobile. Les liaisons seraient valorisées grâce à la réalisation de la rue verte, de la voie des Musées, de zones piétonnes, de zones de rencontre, et dans de rares cas, grâce à une limitation à 30km/h.



**Figure 83.** Un centre-ville dominé par des espaces publics de qualité, conception idéale. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).





**Figure 84.** Importance des espaces publics et axes libérés de l’automobile. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

### Mise en œuvre

Une planification directrice des espaces publics du centre-ville assurerait une cohérence entre les différents projets. À partir de ce document, un projet précis par espace serait élaboré. Cela se ferait de manière progressive ; chaque espace constituant une étape. Des concours d’urbanisme pourraient être lancés dans certains cas. Ou alors, la conception pourrait être réfléchie avec la population à travers des ateliers participatifs par exemple, comme il a été fait pour le réaménagement de la place de la Gare.

### Contraintes et conditions

Un nouveau concept de stationnement ainsi que le développement de l’offre en parkings couverts seraient nécessaires pour réduire l’emprise de l’automobile sur l’espace public.

La modération du trafic routier et surtout un report modal important diminueraient la charge de trafic, ce qui permettrait de réaliser davantage d’aménagements de places publiques. Puis, la réorganisation de la circulation routière serait nécessaire pour fermer la partie sud de l’avenue, la place du Marché ou encore les axes où passerait la rue verte.



## Propositions alternatives

Les espaces publics existants pourraient être requalifiés de manière indépendante et progressive. Les ambiances seraient à diversifier au travers d'aménagements variés. La modularité de l'espace serait importante pour l'organisation d'éventuels nouveaux événements ou l'agrandissement des existants. Enfin, un réseau regroupant plusieurs espaces publics pourrait être constitué grâce à la rue verte qui jouerait le rôle de liaison.



**Figure 85.** Un centre-ville dominé par des espaces publics de qualité, propositions alternatives. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

- **Créer une identité propre : un centre-ville clairement défini**

### Conception idéale

Dans le cas présent, il ne s'agit plus tout à fait d'une proposition d'actions, mais plutôt de l'aboutissement, de l'apport de l'ensemble des stratégies.

La restructuration claire des réseaux offrirait une lisibilité permettant de s'approprier plus aisément l'espace. Puis, la valorisation du périmètre et la nouvelle image qui en résulterait engendreraient un renforcement de l'identité et de l'attractivité du lieu. Également la cohérence des actions au travers d'éléments spécifiques tels que les aménagements originaux de l'espace public, la place importante du piéton ou la forte présence de commerces distingueraient le centre-ville et lui donneraient une délimitation plus claire.

Une synergie doit se former entre l'ensemble des stratégies préconisées afin que le centre-ville fonctionne en tant que système. Cela doit également se produire sur les franges et les limites du périmètre, espaces parfois négligés face aux lieux centraux du centre, pour obtenir une cohérence globale.

### Mise en œuvre

Une conception directrice de l'ensemble des actions serait à réaliser en amont afin d'assurer une cohérence entre les différents projets du centre-ville. Puis, une mise en place progressive des projets renforcerait l'identité du lieu au fil des réalisations.

### Contraintes et conditions

Les actions proposées tout au long de ce chapitre devront être concrétisées afin d'obtenir l'effet escompté, c'est-à-dire démarquer le centre-ville de la périphérie et renforcer son attractivité. De manière générale, il serait nécessaire de réduire l'emprise de l'automobile en faveur de la mobilité douce et des espaces publics, augmenter la présence commerciale, offrir davantage de loisirs et d'animations, requalifier les espaces publics et valoriser la dimension culturelle.

Enfin, la définition du centre-ville reste difficile à établir. Les outils préconisés dans cette partie permettent de distinguer plus aisément le centre-ville de la périphérie, sans toutefois créer une limite totalement claire.

### Propositions alternatives

Afin de délimiter de manière plus claire le centre-ville, l'implantation de marqueurs territoriaux est indispensable. Des éléments similaires tels que du mobilier urbain, le traitement du sol ou les plaques d'informations culturelles seraient à placer dans le périmètre. Lyon a par exemple installé des bancs identiques dans l'ensemble de la ville afin de créer une identité urbaine (Da Cunha, 2012). Sur l'avenue Léopold-Robert, des trottoirs élargis jusqu'à la limite du périmètre pourraient être imaginés. L'extrémité ouest du centre-ville deviendrait ainsi claire. De plus, les supports de l'éclairage public pourraient être harmonisés sur l'ensemble du centre-ville, ou du moins dans les espaces piétons (sur la rue verte notamment). Comme Sion l'a conçu, des lampadaires spécifiques marquent la zone de rencontre.

Enfin, la signalétique joue un rôle majeur dans la délimitation d'un territoire. En complément aux totems piétons, la refonte de la signalisation routière du centre-ville de La Chaux-de-Fonds serait une bonne opportunité pour marquer l'espace, à l'exemple de Bulle.

### 4.3. Projets d'aménagement

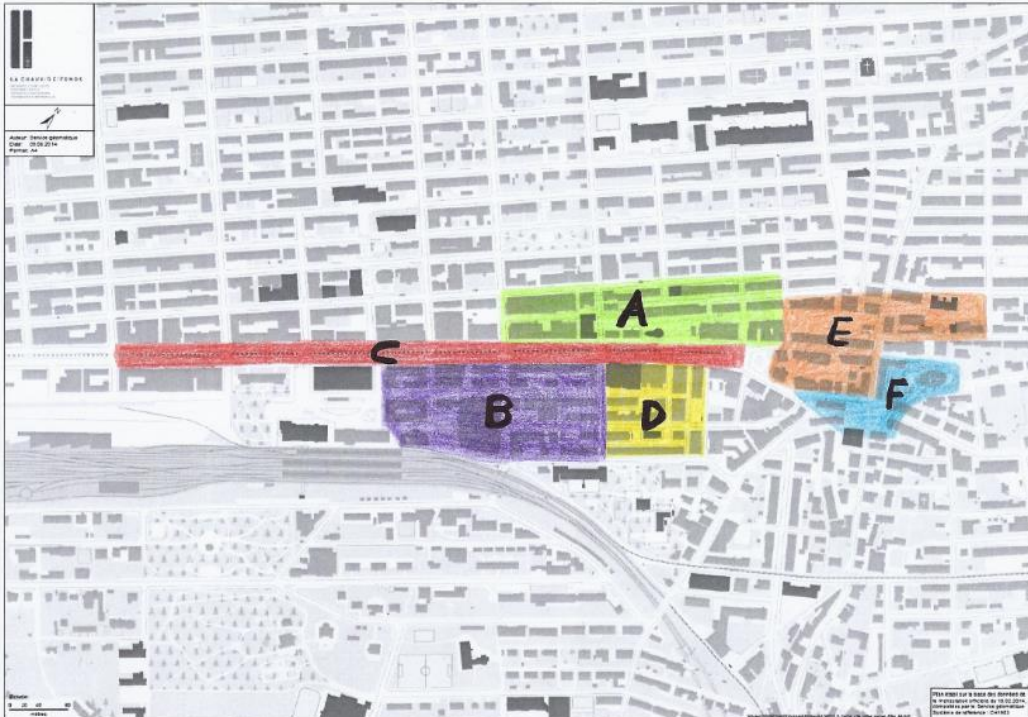


Figure 86. Localisation des secteurs. Fond de carte : Service géomatique, 2014 (modifié).

#### Secteur A.

Dans ce secteur, l'implantation d'un attracteur commercial à la rue de la Serre serait accompagnée d'une dynamisation des rez-de-chaussée sur la rue du Cygne et la rue du Marché dans le but de constituer un axe commercial reliant la future locomotive commerciale avec la place du Marché notamment. Le franchissement de la rue du Docteur-Coullery serait diminué grâce à la voie des Musées et à la modération du trafic routier. Le passage de la rue verte permettrait de valoriser la rue du Marché ainsi que la place Espacité. Cette dernière pourrait être davantage animée grâce à des jets d'eau comme sur la place de la Gare à Delémont par exemple.

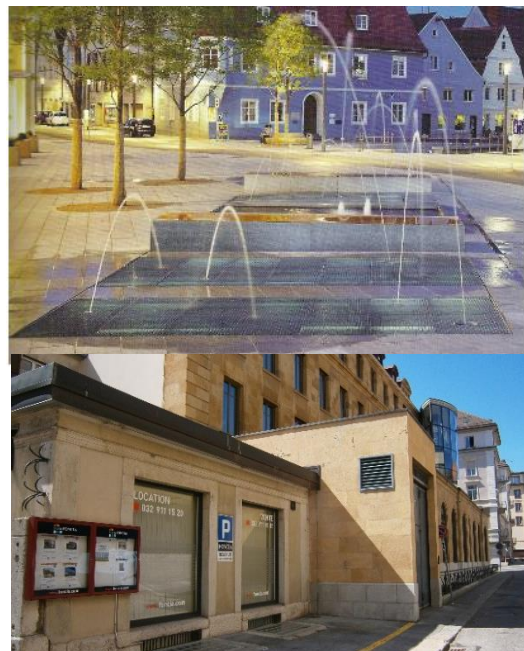
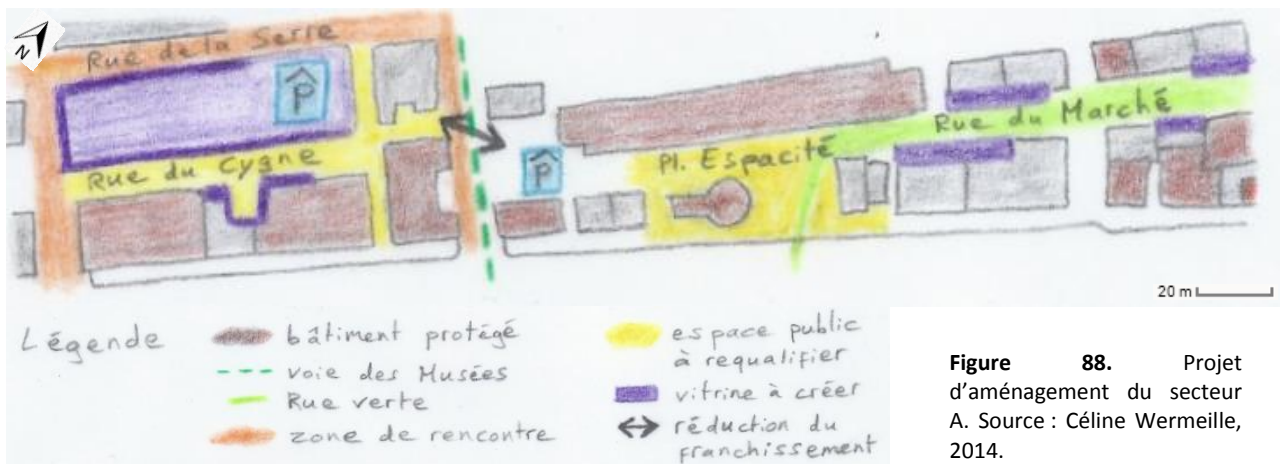


Figure 87. Jets d'eau, Memmingen. Source : Van Uffelen, 2013 : 157. Et vitrines à valoriser sur la rue du Cygne.

## Actions concrètes

- Planter un commerce généraliste ou alimentaire à l'emplacement de l'ancienne Coop City
- Construire simultanément un parking couvert public
- Réaménager l'espace public environnant
- Créer des vitrines sur la rue du Cygne. Tally Weil, Six Angels et Kuoni pourraient créer des vitrines au nord, et Foncia pourrait valoriser les siennes qui existent déjà
- Conserver ainsi les bâtiments protégés de la Banque cantonale et du Conservatoire
- Aménager la rue du Cygne en espace public
- Réaménager la rue du Docteur-Coullery dans le cadre de la voie des Musées
- Fermer la rue du Marché au trafic routier
- Réaliser le tronçon de la rue verte traversant la place Espacité et empruntant la rue du Marché
- Requalifier la place Espacité dans le cadre de la rue verte
- Aménager les rez-de-chaussée à la rue du Marché pour assurer une continuité des vitrines



**Figure 88.** Projet d'aménagement du secteur A. Source : Céline Wermeille, 2014.

## Secteur B.

Les nuisances dues au trafic routier seraient passablement diminuées avec la création d'une zone de rencontre à l'est de Métropole centre et la réalisation de la rue verte. Cette dernière améliorerait la liaison piétonne avec la gare. L'espace public autour du centre commercial, plus particulièrement à l'ouest et au nord serait requalifié. Un projet existe déjà pour la partie au nord ; les propositions de travail sont ainsi en cohérence avec les actions entreprises par la Ville. Puis, la continuité des vitrines serait assurée par un travail sur les rez-de-chaussée dans la majorité des rues du secteur. Des locaux seraient également nécessaires à l'extension de la Migros.



## Actions concrètes

- Réaliser le tronçon de la rue verte entre la gare et Métropole centre
- Réaliser le tronçon dédoublé de la rue verte sur les rues Daniel-Jeanrichard et Jaquet-Droz en direction de l'Espace de l'urbanisme horloger
- Requalifier l'espace public autour du centre commercial, notamment au travers de la rue verte
- Réaménager la rue du Casino, libérée du trafic motorisé, dans le cadre de la voie des Musées
- Réaménager la rue du Roulage uniquement pour la mobilité douce
- Travailler les rez-de-chaussée de la rue Daniel-Jeanrichard en agrandissant les vitrines
- Créer des vitrines sur le tronçon est de la rue Daniel-Jeanrichard
- Remplacer le garage par un bâtiment au rez-de-chaussée dynamique à l'extrême ouest de la rue des Musées
- Proposer des locaux à la Migros
- Améliorer l'attractivité et la sécurité du sous-voie pour les piétons en élargissant le trottoir
- Changer le sens unique la rue de la Tranchée (est-ouest désormais) et la limiter à 30km/h pour assurer la sécurité des piétons
- Aménager une zone de rencontre sur la rue du Midi



**Figure 89.** Projet d'aménagement du secteur B. Source : Céline Wermeille, 2014.



## Secteur C.



Figure 90. Place du Midi, Sion.



Figure 91. Tramway avec gazon, Vauban (Freiburg). Source : [www.sagacites.org](http://www.sagacites.org) (consulté le 30.03.2014).

Alors que la partie nord de l'avenue Léopold-Robert serait limitée à 30km/h sur deux voies, la partie sud serait totalement fermée à la circulation routière. Ce scénario ne sera possible que si les routes de contournements se réalisent ; il s'agit d'une condition implacable. Une place publique y serait alors aménagée. La modularité de l'espace est essentielle afin d'y organiser différents événements. La ligne de tramway passerait au niveau des trottoirs sud des îlots centraux actuels et la voie serait couverte de gazon. Ainsi réaménagée, l'avenue ne constituerait plus un grand franchissement, tout comme la place du Midi à Sion, dont la conception est finalement semblable à ce qui est imaginé pour l'avenue Léopold-Robert. Bien entendu, l'allée centrale arborisée, symbole important du centre-ville, serait préservée.

### Actions concrètes

- Limiter à 30km/h la vitesse sur le nord de l'avenue
- Changer le système de circulation en introduisant un double sens sur la voie nord
- Aménager la partie sud en place publique
- Changement de revêtement où le trafic routier traverse la place publique
- Planter une ligne de tramway avec du gazon, excepté lors de croisement avec le trafic routier

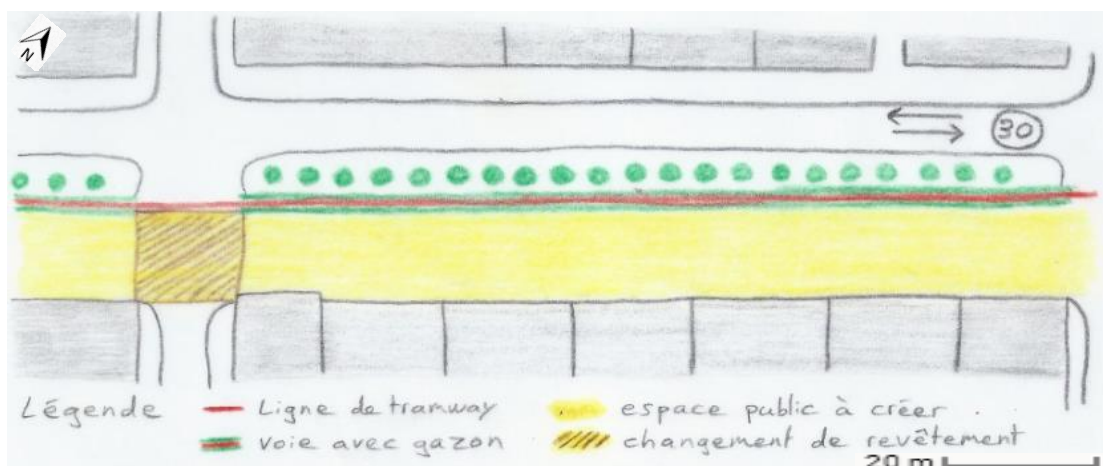


Figure 92. Projet d'aménagement du secteur C. Source : Céline Wermeille, 2014.

## Secteur D.

La mesure phare de ce secteur serait la réalisation d'un nouveau bâtiment à l'architecture spécifique avec une affectation partiellement commerciale. En effet, un pôle commercial est nécessaire à cet emplacement afin de créer un réseau de commerces au travers du centre-ville. Cette action s'accompagnerait d'une valorisation de l'espace public ; la rue verte ainsi que la réalisation d'un lieu de rencontre renforceraient l'attrait du site. La démolition de bâtiments voisins permettrait une construction imposante ainsi que la constitution d'un espace public de taille importante, faisant écho à la place et la tour Espacité situées de l'autre côté de l'avenue.

Puis, l'Espace de l'urbanisme horloger serait valorisé et spécialisé au travers d'aménagements spécifiques au thème de l'horlogerie. Il s'agirait de mobilier rappelant une montre (table ronde notamment) ou des aiguilles de montre (pour les bancs), ainsi qu'un revêtement symbolisant le mécanisme d'une horloge par exemple. Le passage du doublon de la rue verte participerait également à la requalification.

### Actions concrètes

- Démolir un ou plusieurs bâtiments à proximité directe de l'ancien Corso en considérant le plan de site (ici bâtiments perturbants)
- Réaliser une opération architecturale sur ce site
- Y attirer une locomotive commerciale
- Requalifier l'espace public environnant en y proposant un lieu de rencontre convivial tout en utilisant le passage de la rue verte
- Dynamiser les rez-de-chaussée à l'est de la rue Daniel-Jeanrichard et à la rue du Sapin
- Aménager un espace public sur le thème de l'horlogerie devant l'Espace de l'urbanisme horloger

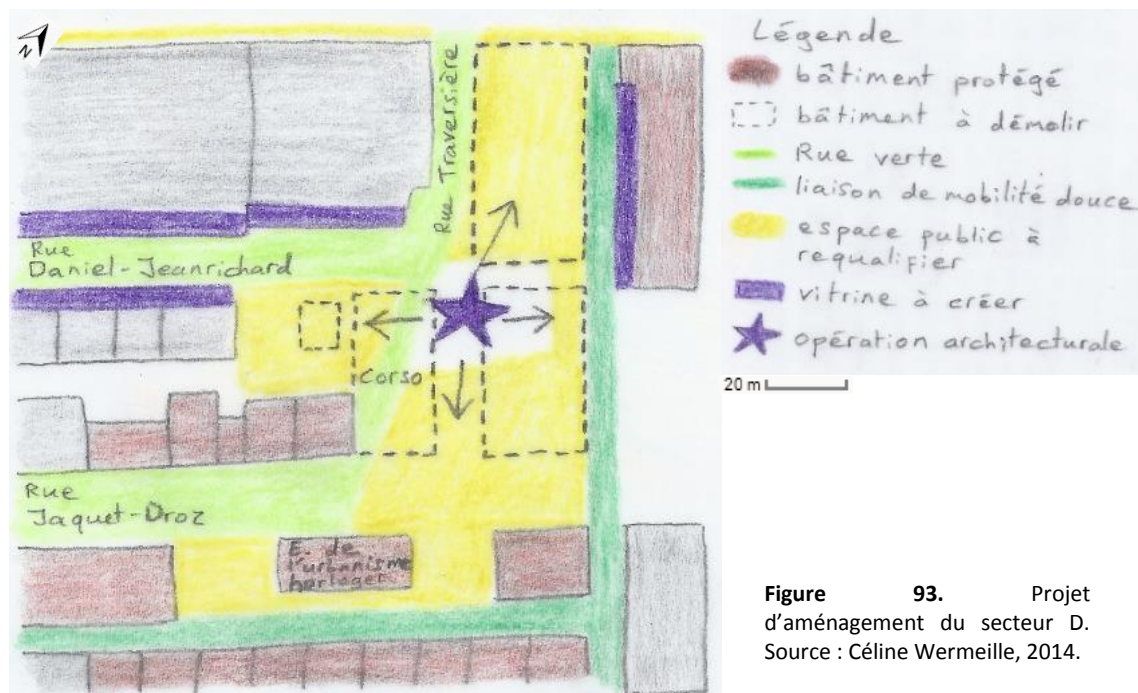


Figure 93. Projet d'aménagement du secteur D.  
Source : Céline Wermeille, 2014.

## Secteur E.

La place du Marché pourrait être fermée à l'automobile. Les terrasses auraient alors la possibilité de s'étendre et de nouveaux aménagements seraient à réaliser. Du mobilier urbain, la mise en valeur de la fontaine centrale et la traversée de la rue verte amèneraient une plus-value à ce lieu. Un aménagement souple permettrait de maintenir le marché sur cette place. Puis, sur la place de la Carmagnole, un espace jeune dynamiserait le site. L'ouverture de bars ou autre établissement de ce type permettraient d'étendre les terrasses sur la place. Tout à l'est, la place des Marronniers deviendrait un P+M. La liaison avec la rue verte serait alors indispensable. Enfin, le franchissement que représente la rue de la Balance serait réduit grâce à la constitution d'une zone limitée à 30km/h.

### Actions concrètes

- Supprimer la circulation routière et le stationnement sur la place du Marché
- Réaménager en fonction du passage de la rue verte et en agrémentant la place de mobilier urbain
- Réaliser simultanément la traversée de la rue verte
- Créer un espace de rencontre contemporain à la place de la Carmagnole
- Y implanter des bars ou autres établissements et étendre les terrasses
- Créer des vitrines où les rez-de-chaussée sont actuellement fermés
- Redéfinir la place des Marronniers comme un P+M et le relier à la rue verte passant sur la rue de la Ronde au travers de la signalétique et d'aménagements
- Limiter à 30km/h la rue de la Balance



Figure 94. Projet d'aménagement du secteur E. Source : Céline Wermeille, 2014.



## Secteur F.

L'établissement d'une zone de rencontre sur la place de l'Hôtel-de-Ville redynamiserait cet espace actuellement peu attractif. Comme alternative, la constitution d'un giratoire, bien que laissant peu

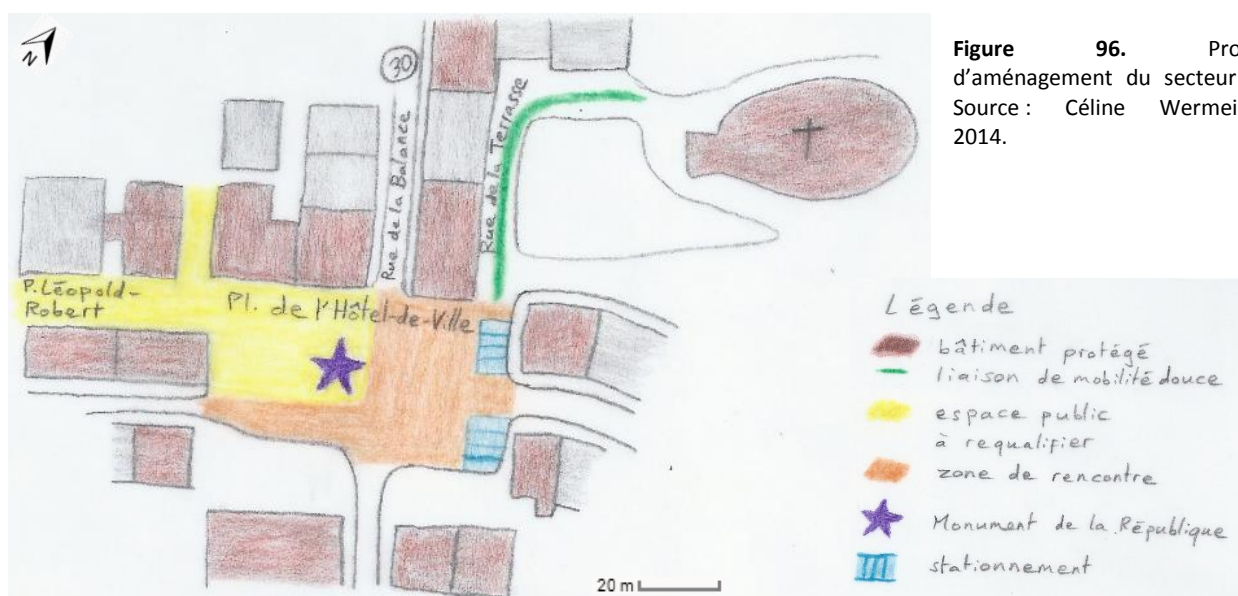


**Figure 95.** Promenade de lumière, Londres, dont la conception pourrait s'appliquer au passage Léopold-Robert. Source : Van Uffelen, 2013 : 20.

d'espaces pour le piéton, permettrait au moins de fluidifier le trafic dans la vieille ville. Sur la partie nord-ouest de la place, un espace public serait proposé. Son accès depuis l'avenue pourrait être rendu attractif grâce à une requalification du passage Léopold-Robert. Ce réaménagement vise notamment à valoriser le Monument de la République qui se situerait sur un espace de qualité. Puis, une majorité du stationnement serait supprimée de la place. En outre, la liaison en direction du Grand Temple deviendrait uniquement piétonne. Enfin, la rue de l'Hôtel-de-Ville, en tant que porte du centre-ville, nécessiterait d'importantes rénovations au niveau des façades, voire des démolitions et reconstructions de bâtiments.

### Actions concrètes

- Mettre la place de l'Hôtel-de-Ville en zone de rencontre, ce qui implique un réaménagement important (langage de place et non de route)
- Déplacer le Monument de la République vers l'ouest
- Créer un espace public au nord-ouest de la place
- Conserver uniquement quelques places de stationnement à durée limitée sur la place
- Requalifier le passage Léopold-Robert
- Supprimer l'accès au trafic motorisé sur la rue de la Terrasse
- Rénover, voire démolir et reconstruire, des bâtiments sur la rue de l'Hôtel-de-Ville



**Figure 96.** Projet d'aménagement du secteur F. Source : Céline Wermeille, 2014.

#### 4.4. Programme de mise en œuvre

Il est nécessaire d'établir un programme de mise en œuvre des actions idéales proposées pour le centre-ville de La Chaux-de-Fonds. L'objectif est de montrer dans quel ordre les projets doivent se réaliser afin d'assurer un bon déroulement de l'ensemble. Dans un premier temps, la stratégie vise à commencer par les actions simples qui donnent des effets positifs et visibles<sup>19</sup>. Il peut par exemple s'agir de petites interventions ponctuelles montrant l'intention des autorités à créer un centre-ville davantage attractif. Ces premières actions doivent éviter de rencontrer des oppositions ; les mesures se rapportant à l'automobile ne sont donc pas conseillées dans la phase initiale.

En débutant avec des aménagements ou implantations faciles à concrétiser, la Ville montrera que les projets fonctionnent et donnera envie à la population de continuer dans cette direction. Cela s'est déroulé à Sion, où les commerçants ont souhaité que leurs rues soient réaménagées après le succès rencontré par la place du Midi (Luyet Girardet, 2013).

Un élément doit enclencher la dynamique. Le réaménagement actuellement en cours de la place de la Gare de La Chaux-de-Fonds peut ainsi constituer le point de départ vers un renouveau du centre-ville. L'amorce de la réalisation du quartier Le Corbusier pourrait également se définir comme tel.

Les listes proposées dans chaque groupe de priorités correspondent généralement à l'ordre de mise en œuvre, bien que parfois des actions puissent être réalisées avec une succession légèrement différente. Les réalisations peuvent bien entendu se chevaucher ; une action ne doit pas nécessairement être achevée pour que la suivante soit lancée. Enfin, une mesure se mettra en place progressivement et ne se situe donc pas dans les listes ci-dessous. Il s'agit du développement du réseau de vélos en libre-service dont les premières stations ont été implantées ce printemps-même.

##### **Priorités 1 : Court terme**

- Continuité du réseau cyclable
- Premier tronçon de la rue verte : Place de la Gare-Métropole centre
- Proposer des nouvelles animations et développer les existantes
- Espace pour les jeunes à la place de la Carmagnole
- Espace intérieur de jeux pour les enfants
- Planter de nouveaux objets culturels
- Requalifier une partie des portes d'entrées et sorties

La continuité du réseau cyclable est une mesure provisoire visant à assurer la sécurité à court terme. Par la suite, les réseaux seront reportés sur les axes de mobilité douce, principalement la rue verte.

Les premières actions permettront de montrer les intentions à la population. Un travail sur les animations et sur les lieux de loisirs pour adolescents et enfants dynamiserait rapidement le centre-ville.

<sup>19</sup> Les informations présentées dans ce paragraphe sont extraites de la rencontre avec Marcos Weil d'Urbaplan Genève, 22.04.2014. Le programme s'en inspire également.



Puis, l'implantation d'objets culturels et de monuments aux portes du centre-ville ou de la ville sont des mesures très visibles et qui demandent peu de changements, ce qui les rend plus faciles à faire accepter. À court terme, il s'agit de déjà en proposer quelques-unes.

### **Priorités 2 : Moyen terme**

- Parking au sud des voies ferrées
- P+M à la place des Marronniers et aux Mélèzes
- Implantation d'une locomotive commerciale à la rue de la Serre et construction d'un parking couvert
- Installation de panneaux lumineux indiquant les parkings du centre-ville
- Réaménagement de la rue du Cygne
- Opération architecturale et implantation d'une locomotive commerciale sur le site du Corso
- Développement d'un réseau commercial en travaillant les rez-de-chaussée
- Réorganisation du système de circulation routière
- Second tronçon de la rue verte : rues Daniel-Jeanrichard et Jaquet-Droz
- Valorisation de l'espace public autour de l'Espace de l'urbanisme horloger

Les actions listées ici sont à concrétiser au plus vite bien qu'elles soient davantage sujettes aux oppositions. La partie précédente prépare en quelque sorte le terrain. Une amélioration de l'offre en stationnement est indispensable dans un premier temps ; ainsi, les habitudes des automobilistes, désormais guidés dans les parkings, pourront changer progressivement.

L'opération architecturale servirait à montrer l'ambition de la ville et sa capacité à réussir de grands projets.

Puis, le développement commercial renforcerait l'attractivité du centre-ville en tant que lieu d'achat. En complément aux loisirs développés majoritairement sur le court terme, la dynamisation commerciale créerait un nombre important d'activités à effectuer au centre-ville. La rénovation des façades au niveau des rez-de-chaussée situés sur le réseau de commerces serait à entreprendre rapidement. Néanmoins, cela peut également se faire lors du réaménagement de l'espace environnant, par exemple la réalisation du tronçon de rue verte concerné, ou ultérieurement. Une valorisation du lieu peut en effet entraîner une dynamique qui encouragerait les propriétaires à rénover, cela s'étant produit à Sion.

La réorganisation du système de circulation permettrait de fermer plusieurs rues du sud de l'avenue Léopold-Robert au trafic motorisé. Aussi, il est cohérent de réaliser le tronçon de la rue verte située dans ce secteur. Passant devant l'Espace de l'urbanisme horloger, la rue verte entraînerait une requalification de l'espace public entourant ce bâtiment.

### **Priorités 3 : Moyen/Long terme**

- Tronçon suivant de la rue verte : rue Traversière-place du Marché
- Réaménager la place du Marché, la rue du Marché et valoriser la place Espacité

- Fermeture de la partie sud de l'avenue Léopold-Robert et réaménagement en tant que place
- Réalisation d'un parking sur plusieurs étages à la place des Forains
- Construction de la ligne de tramway entre la gare et la place des Forains
- Réorganisation du réseau de bus sur la partie est (lignes 1b, 2, 10, 11 et 12)
- Diminuer fortement le stationnement en surface
- Dernier tronçon de la rue verte : place du Marché-place des Forains
- Implanter de nouveaux objets culturels
- Continuer de requalifier les portes d'entrées et sorties
- Réaliser la voie des Musées
- P+M au parc zoologique

Les cinq premières actions devraient être parfaitement coordonnées puisque chacune influence fortement les autres. Leur mise en service doit se suivre pour que l'ensemble continue de fonctionner. Cette phase représente sans doute le plus grand enjeu des aménagements futurs du centre-ville. La réduction importante du stationnement en surface devrait également être entreprise peu après comme il s'agit de l'un des objectifs majeurs des quatre mesures précédentes.

Les nouveaux objets culturels ainsi que les portes sont également indiqués ici. Toutefois, ce sont des actions à réaliser progressivement et indépendamment des autres propositions.

Afin de compléter le réseau de mobilité douce, la voie des Musées, assurant la liaison nord-sud cette fois-ci, serait à réaliser à la suite de la rue verte. Le parking du futur zoo-musée pourrait alors être défini comme un P+M offrant une liaison piétonne optimale avec le centre-ville.

#### **Priorités 4 : Long terme**

- Réaménager la place de l'Hôtel-de-Ville
- Réaliser un parking sur plusieurs étages aux Eplatures
- Construire la ligne de tramway entre la gare et les Eplatures
- Réorganiser le réseau de bus sur la partie ouest (lignes 1a, 4, 60 et 61)
- Organiser la « Fête du centre-ville »

Une fois les grands travaux achevés dans la partie est, l'ouest du centre-ville et de la ville pourraient être entrepris. Egalement dans ce cas-ci, la construction du parking, la mise en place du tramway et la réorganisation des bus devraient être effectuées conjointement. Le parking ne deviendra attractif pour les usagers du centre-ville qu'une fois parfaitement relié à ce périmètre.

#### 4.5. Conclusion des propositions d'actions

Les scénarios confirment les hypothèses de recherche puisqu'ils montrent qu'au travers de diverses mesures se rapportant à l'espace public, à l'offre de consommation ou à l'accessibilité, l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds pourrait être renforcée. En ce qui concerne les espaces publics, il résulterait de leur extension, valorisation et mise en réseau, un centre-ville riche en lieux de rencontre conviviaux et sans nuisances dues au trafic routier. Le dynamisme commercial du périmètre serait amélioré grâce à l'implantation de locomotives commerciales et à la constitution d'axes aux rez-de-chaussée animés. La mesure phare se rapportant à l'accessibilité serait la mise en service d'une ligne de tramway desservant la ville d'est en ouest. Un renforcement important de l'offre en parkings permettrait de renoncer à une majorité de l'offre de stationnement en surface. La circulation routière serait également réorganisée afin de céder davantage d'espace à la mobilité douce.

La réalisation de ces stratégies offrirait un centre-ville dynamique et attractif sous tous les angles. Les actions proposées peuvent sembler ambitieuses, mais il faut parfois oser. Les exemples de Bulle, Delémont et Sion montrent qu'il est possible d'entreprendre d'importantes mutations du centre-ville et d'obtenir des résultats tout à fait satisfaisants. Le cas de la place du Midi est certainement le plus intéressant à ce niveau-là. Le processus relatif à sa concrétisation a été long et semé d'embûches, ce qui n'a pas découragé les autorités qui ont conservé leur détermination jusqu'au bout. En plus de constituer une place conviviale aujourd'hui passablement fréquentée, elle a été l'élément déclencheur de toute une série de réaménagements qui ont changé l'image du centre-ville de Sion, désormais reconnu nationalement comme un espace de grande qualité. Une telle opération et un résultat similaire est ainsi tout à fait envisageable à La Chaux-de-Fonds.

Comme l'ont démontré les conditions et contraintes, il existe une interaction importante entre les propositions. Certaines mesures doivent impérativement se réaliser pour que d'autres puissent ensuite voir le jour ; montrant ainsi qu'elles fonctionnent en synergie. Toutefois, la concrétisation d'un projet dépend également du financement, du portage politique et de l'acceptation par la population. Afin d'éviter ces obstacles, un programme clairement établi avec une ambition claire et transparente est essentielle. Dans tous les cas, le maître mot est la communication. Elle doit faire partie intégrante de chaque projet ; il s'agit d'une mesure transversale. Afin de toucher un public large ou ciblé selon le cas, diverses formes de communication peuvent être adoptées<sup>20</sup>. Il peut s'agir de conférences, forums, articles dans les journaux et sur internet, ou encore de visites dans les écoles.

La problématique des oppositions est une contrainte non négligeable à La Chaux-de-Fonds comme ailleurs. La communication constitue une première étape vers la concertation et l'acceptation de la population. La participation citoyenne, stratégie toujours plus mobilisée dans les démarches urbanistiques, représente une seconde étape. L'exemple de la place de la Gare de La Chaux-de-Fonds

---

<sup>20</sup> Informations extraites de la rencontre avec Marcos Weil, 22.04.2014.

sera à garder à l'esprit lorsque d'autres grands projets seront initiés. Une collaboration étroite avec la population, notamment au travers d'ateliers participatifs, a permis de faire accepter le projet et de le concrétiser.

Ce chapitre propose une conception directrice, document qu'il est essentiel de réaliser en amont de tout projet. Elle offre une vision future globale en indiquant les directions à suivre pour y aboutir. En outre, une fois validée par les autorités, elle constitue un document de référence pour l'ensemble des aménagements sur une durée de quinze ans. Elle permet d'appuyer les projets et de justifier les demandes de crédit. Cette base est indispensable à la légitimation des intentions ainsi qu'à la cohérence des stratégies sur un territoire défini, le centre-ville dans le cas présent.

## **5. SYNTHÈSE DES RESULTATS**

D'après les hypothèses de recherche, des actions portant sur l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité influencent l'attractivité du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Les hypothèses admettent qu'en agissant sur ces leviers, l'attrait du périmètre pourra être renforcé. L'analyse ainsi que le développement de stratégies ont permis d'identifier les aspects concernés ainsi que les actions à réaliser. Pour conclure ce travail, la carte et les tableaux de synthèse ci-après présentent ces éléments par axe de recherche de manière succincte.

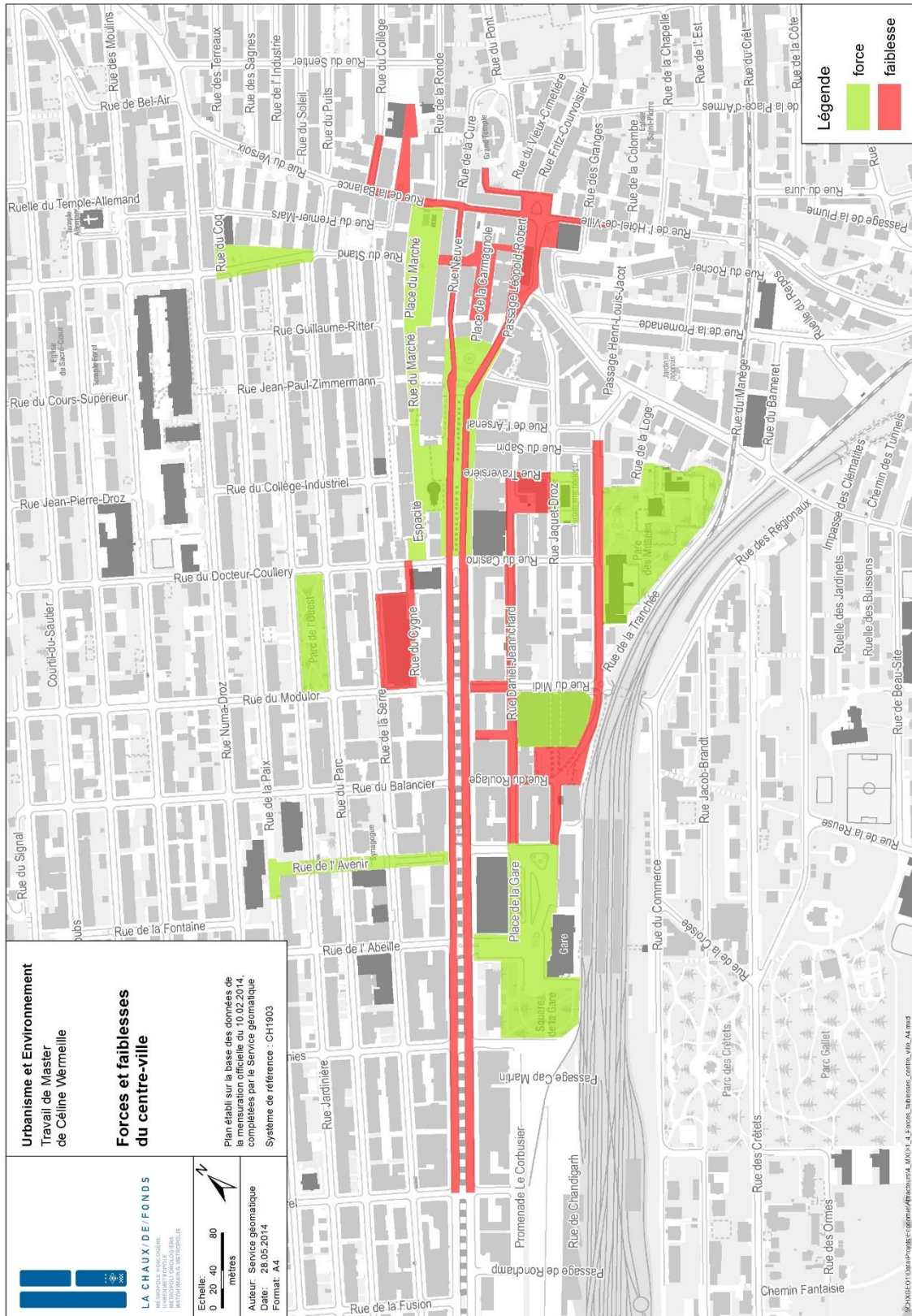


Figure 97. Forces et faiblesses du centre-ville. Source : Service géomatique, 2014.



Espaces publics		
Forces et Potentiels	Faiblesses	Solutions
	Centre-ville gris	Rue verte Valorisation de l'espace public autour de l'Espace de l'Urbanisme Horloger Espace pour les jeunes à la place de la Carmagnole Réaménager la place de l'Hôtel-de-Ville Réaménager la place du Marché, la rue du Marché Valoriser la place Espacité
	Environnement minéral	Rue verte Requalification d'espaces publics
	Manque d'éléments ludiques et d'animations	Espace pour les jeunes à la place de la Carmagnole Espace intérieur de jeux pour les enfants Requalification d'espaces publics
	Manque d'entretien des façades	Rénovation et réaménagement des rez-de-chaussée
Présence patrimoniale importante et spécificité de l'urbanisme horloger	Valorisation du patrimoine insuffisante	Implanter de nouveaux objets culturels Requalifier les portes d'entrées et sorties Opération architecturale Valorisation de l'espace public autour de l'Espace de l'Urbanisme Horloger
Lieu symbolique	Manque d'identité propre du centre-ville	Ensemble des actions proposées

Figure 98. Tableau de synthèse, espaces publics. Source : Céline Wermelle, 2014.

Offre de consommation		
Forces et Potentiels	Faiblesses	Solutions
	Diversité commerciale insuffisamment développée	Nouvelles implantations commerciales
	Structure linéaire du centre-ville	Implantation d'une locomotive commerciale à la rue de la Serre et au Corso Réaménagement de la rue du Cygne
	Discontinuité en trois systèmes d'achat	Implantation d'une locomotive commerciale à la rue de la Serre et au Corso Réaménagement de la rue du Cygne
	Manque de "locomotives" commerciales	Développement d'un réseau commercial en travaillant les rez-de-chaussée Implantation d'une locomotive commerciale à la rue de la Serre et au Corso
Métropole centre comme attracteur commercial		Permettre à Métropole centre de se développer
Marché comme attracteur		
Réseau Centre-Ville		Développer les activités du réseau
	Horaires hétérogènes des commerces	Harmonisation des horaires ou information
	Concurrence commerciale avec la périphérie	Miser sur la diversité d'activités du centre-ville
	Contraintes à l'implantation de commerces	Réduire les contraintes
	Loisirs situés en périphérie	Espace pour les jeunes à la place de la Carmagnole Espace intérieur de jeux pour les enfants
	Terrasses à élargir	Réorganisation du système de circulation routière Diminuer fortement le stationnement en surface Réaliser la voie des Musées
Offre culturelle riche et diversifiée	Évènementiel à développer	Proposer des nouvelles animations et développer les existantes Organiser la "Fête du centre-ville"

Figure 99. Tableau de synthèse, offre de consommation. Source : Céline Wermeille, 2014.

Accessibilité		
Forces et Potentiels	Faiblesses	Solutions
	Manque de connexion interne et externe	Réalisation de la rue verte et de la voie des Musées Ligne de tramway et réorganisation du réseau de bus
	Portes d'entrées et sorties peu accueillantes	Requalifier les portes d'entrées et sorties Réaménager la place de l'Hôtel-de-Ville
	Franchissement de l'avenue Léopold-Robert	Réorganisation du système de circulation routière Fermeture de la partie sud de l'avenue Léopold-Robert et réaménagement en tant que place
	Forte présence automobile et encombrements	Parking au sud des voies ferrées, Parkings relais, Parking à la rue de la Serre Installation de panneaux lumineux indiquant les parkings du centre-ville Fermeture de la partie sud de l'avenue Léopold-Robert et réaménagement en tant que place Ligne de tramway et réorganisation du réseau de bus Diminuer fortement le stationnement en surface Réaménager la place de l'Hôtel-de-Ville Réaliser la rue verte et la voie des Musées
	Manque de hiérarchie du réseau routier	Réorganisation du système de circulation routière Refonte de la signalisation routière
	Facilités à stationner en surface	Parking au sud des voies ferrées, Parkings relais, Parking à la rue de la Serre Installation de panneaux lumineux indiquant les parkings du centre-ville Ligne de tramway Diminuer fortement le stationnement en surface
Réseau de transports publics satisfaisant		
Gare dans le centre-ville		
	Desserte en bus réduite le soir et les jours fériés	Améliorer la fréquence le soir et les jours fériés
Potentiel de marchabilité dû à la taille restreinte		Réalisation de la rue verte et de la voie des Musées
Réaménagements récents en faveur du piéton	Refus de projets en faveur du piéton	Renforcer la communication
Projets futurs en faveur de la mobilité douce		
Totems et itinéraires piétons		
Vélos en libre-service		Développement du réseau de vélos en libre-service
	Manque de continuité des itinéraires cyclables	Continuité du réseau cyclable Réorganisation du système de circulation routière Réalisation de la rue verte et de la voie des Musées

Figure 100. Tableau de synthèse, accessibilité. Source : Céline Wermeille, 2014.

## 6. CONCLUSION

L'objectif de ce travail était de dresser un état des lieux du centre-ville de La Chaux-de-Fonds en termes d'attractivité, à partir duquel des scénarios pour l'avenir ont pu être proposés. La phase analytique met en évidence les atouts ainsi que les enjeux de cet espace. Des cas de référence, les centres-villes de Bulle, Delémont et Sion, ont permis d'approfondir les problématiques relevées dans le cas de La Chaux-de-Fonds. Cette méthode s'est révélée très intéressante à mobiliser ; les enjeux des centres-villes sont souvent analogues, bien que chacun possède un contexte propre. Les stratégies établies dans les trois autres villes de Suisse romande ont apporté des éléments indispensables pour réaliser la seconde partie de la recherche, c'est-à-dire les propositions d'actions.

L'analyse présente un centre urbain au potentiel important, mais insuffisamment exploité. Les atouts du site sont nombreux et divers. Toutefois, des problématiques demeurent et empêchent l'épanouissement de cet espace. Parmi elles, l'environnement trop minéral et l'absence de continuité entre les espaces publics réduisent la convivialité du centre-ville. Au niveau des commerces, la concurrence avec la périphérie ainsi que le manque d'attracteurs commerciaux n'offrent pas le dynamisme commercial souhaité. L'emprise de l'automobile, de nos jours récurrente dans les centres-villes, demeure la préoccupation majeure. Le stationnement en surface ainsi que la charge de trafic routier nuisent à la qualité de vie en ville. Finalement, les itinéraires de mobilité douce nécessitent un développement significatif. Un encouragement au report modal est indispensable. Ce sont donc bien des composants de l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité qui, tout en interagissant, influencent l'attractivité du centre-ville chaux-de-fonnier ; confirmant ainsi la première hypothèse de recherche.

Les enjeux de La Chaux-de-Fonds rejoignent les préoccupations passées et présentes des villes de Bulle, Delémont et Sion. Les diverses stratégies établies montrent qu'il est possible de résoudre les problèmes, et surtout quelle démarche adopter pour y parvenir. Les projets envisagés ont également été passablement utiles pour esquisser des solutions à La Chaux-de-Fonds.

Les propositions montrent comment un centre-ville idéal et donc très attractif pourrait se construire au fil des années. La (re)mise en service d'un tramway ainsi que le développement des aires piétonnes rendrait cet espace beaucoup plus attirant. En effet, la présence automobile et ses nuisances seraient réduites au maximum, sans toutefois interdire complètement l'accès à ce mode de transport. La rue verte constitue certainement l'action majeure pour l'avenir du centre-ville. Une trame verte structurante donnerait de la substance à l'espace et jouerait le rôle de liaison entre les lieux d'intérêt. Les implantations commerciales ainsi que la constitution d'axes aux rez-de-chaussée animés seraient également des atouts majeurs pour dynamiser le périmètre. Puis la requalification des espaces publics, support de l'action sociale urbaine, attirerait un nombre croissant d'usagers et inciterait les passants à y séjourner au lieu de simplement transiter.

Comme l'a démontré l'analyse, La Chaux-de-Fonds possède un caractère de ville-musée en raison de son urbanisme fortement influencé par l'industrie horlogère au XIX<sup>ème</sup> siècle. Ce potentiel est à exploiter afin de réellement donner à cet espace, du moins dans le centre-ville où les objets

patrimoniaux se concentrent, une dimension culturelle importante. Finalement, l'ensemble des stratégies engendrerait une identité spécifique du centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Les actions établies délimiteraient clairement l'espace. La plus-value du lieu entraînerait également un sentiment d'attachement et un renforcement de l'appropriation par la population. Aussi, il s'agit de travailler sur les différents composants de l'espace public, l'offre de consommation et l'accessibilité de manière conjointe afin d'obtenir un centre urbain attractif, comme le stipule la seconde hypothèse de recherche.

Le centre-ville, lieu de référence dans l'esprit de la population, constitue certainement l'espace urbain le plus important sur lequel agir. Les dimensions y sont multiples et complexes, tout comme les enjeux. Centre historique, géographique et symbolique de la ville, il est au cœur du développement urbain. La prospérité d'une ville passe d'abord par le bon fonctionnement de son centre-ville. C'est pourquoi la qualité de cet espace est fondamentale.

Bien que paraissant extrêmes, les actions proposées dans ce travail permettraient de construire un centre-ville idéal. L'avènement de l'automobile ayant sabré les centres-villes, des stratégies sont à établir dans le but de rendre cet espace au piéton et de favoriser les échanges sociaux. Les villes de Bulle, Delémont et Sion sont parties avec des problèmes similaires à ceux rencontrés à la Chaux-de-Fonds et ont réussi à changer le visage de leurs centres urbains. Une évolution de ce type est alors tout à fait envisageable. Avec une ambition claire et des stratégies solides, un centre-ville idéal à la Chaux-de-Fonds pourra devenir réalité.



## 7. BIBLIOGRAPHIE ET TABLES DES ILLUSTRATIONS

### 7.1. Bibliographie

#### OUVRAGES

Bertrand, D., Depresle, B., Joutard, P. et Vanoni, D. (2008). *Renouveler la ville. Les nouveaux défis des professionnels de l'aménagement*. Paris : Editions du Moniteur.

Bassand, M. (2004). *La Métropolisation de la Suisse*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) (2003). *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics?* Lyon : Auteur.

Donnadieu, G. et Karsky, M. (2002). *La systémique, penser et agir dans la complexité*. Paris : Editions de liaisons.

Génélot, D. (1992). *Manager dans la complexité, réflexions à l'usage des dirigeants*. Paris : Editions Insep Consulting.

Gérondeau, C. (1969). *Les transports urbains*. Paris : Presses Universitaires de France.

Haëntjens, J. (2008). *Le pouvoir des villes ou l'art de rendre désirable le développement durable*. Avignon : Editions de l'Aube.

Houzé, P. (1998). *La vie s'invente en ville. Quel commerce pour les villes ?* Paris : Editions Economica.

Ingallina, P. (2010). *Nuovi scenari per l'attrattività della città e dei territori. Dibattiti, progetti e strategie in contesti metropolitani mondiali*. Milan : FrancoAngeli/Urbanistica.

Joly, F. (1999). *La cartographie*. Collection Que sais-je ? Paris : Presses universitaires de France.

Le Fur, A. (2000). *Pratiques de la cartographie*. Collection Synthèse, série « géographie ». Paris : Armand Colin.

Le Gallou, F. (1993). *Systémique. Théorie et applications*. Paris : Editions Tec Et Doc.

Masbounji, A. (Dir.) (2013). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville*. Paris : Editions Le Moniteur.

Merlin, P., Choay, F. (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses Universitaires de France.

Passalacqua, A. (2010). *La bataille de la route*. Paris : Descartes et Cie.

Pinon, P. (1992). *Composition urbaine*. Paris : Ed. STU.

Quivy, R., Van Campenhoudt, L. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales (4<sup>e</sup> éd. rév.)*, Paris : Dunod.

Saint-Julien, T. (Dir.) (1999). *Atlas de France. Services et commerces*. Volume 10. Paris : La Documentation Française.

Rossi, A. (1995). *Concurrence territoriale et réseaux urbains. L'armature urbaine de la Suisse en transition*. Zurich : Hochschulverlag AG an der ETH Zurich.

Sueur, J.-P. (1999). *Changer la ville. Pour une nouvelle urbanité*. Paris : Editions Odile Jacob.

Thomas, R. (2010). *Marcher en ville : faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris : Editions des archives contemporaines.

Van Uffelen, C. (2013). *Architecture et espaces urbains*. Paris : Editions Citadelles et Mazenod.

## CHAPITRES D'OUVRAGES

Borja, J. (2007). L'attractivité : les conditions locales de la réussite globale. In Plan, Urbanisme, Construction et Architecture (Eds), *L'attractivité des territoires : regards croisés* (pp. 37-39). Paris : PUCA.

Ingallina, P. (2007). L'attractivité des territoires. In Plan, Urbanisme, Construction et Architecture (Eds), *L'attractivité des territoires : regards croisés* (pp. 9-17). Paris : PUCA.

Roncayolo, M. (2007). Réflexions autour de la notion d'attractivité. In Plan, Urbanisme, Construction et Architecture (Eds), *L'attractivité des territoires : regards croisés* (pp. 43-45). Paris : PUCA.

Thiard, P. (2007). Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing et retombées. In Plan, Urbanisme, Construction et Architecture (Eds), *L'attractivité des territoires : regards croisés* (pp. 47-48). Paris : PUCA.

Zepf, M. (2004). Action publique, métropolisation et espaces publics - Les enjeux du débat. In Collection des sciences appliquées de l'INSA de Lyon (Eds), *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains* (pp. 1-12). Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

## ARTICLES

Bonard, Y., Da Cunha, A., Colace, F., Cudry, P., Dind, J.-P., Freiburghaus, M., Grout, C., et al. (2007). La requalification des espaces publics : enjeu de l'urbanisme durable. *Vues sur la ville*, 19, 1-8.

Chalas, Y. (2010). Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 11, 23-41.

Da Cunha, A. (2010). Introduction : Centralités, urbanisme durable et projet. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 11, 5-21.

Da Cunha, A., Kaiser, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine: la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines? *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 9, 13-56.

Damon J., Cusin , F. (2010). L'attractivité des villes : définitions, enjeux et mesures. Les villes face aux défis de l'attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines. *Futuribles*, 367, 25-46.

Dind, J.-P. (2009). La qualité urbaine : quelle grille de lecture ? Quels principes de conception ? *Urbanités, Laboratoire du droit à la ville* [Page Web]. Disponible sur : <http://urbanites.rts.ch/laboratoire-du-droit-a-la-ville/la-qualite-urbaine-quelle-grille-de-lecture-quels-principes-de-conception/> (consulté le 6.02.2013).

Dumolard, P. (1999). Accessibilité et diffusion spatiale. *Espace géographique*, 28 (3), 205-214.

Fabry, N. (2009). Clusters de tourisme, compétitivité des acteurs et attractivité des territoires. *Revue internationale d'intelligence économique*, 1, 55-66.

Lavadinho, S., Winkin, Y. (2009). Comment « ludifier » nos villes? *Urbanisme*, 366, 81-86.

Lavadinho, S., Lensele, B. (2010). Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 11, 113-146.

Lavadinho, S. (2011). Urbanisme commercial : la révolution *new look*? *Urbanisme*, 377, 49-56.

Lavadinho, S. (2012). Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 13, 87-114.

Masbounji, A. (2008). Bilbao, nouvelle Mecque de l'urbanisme. *Réalités industrielles*, 17, 45-48.

Pasaogullari, N., Doratli, N. (2004). Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta. *Cities*, 21 (3), 225-232.

Poirot, J., Gérardin, H. (2010). L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel. *Mondes en développement*, 149, 27-41.

Regazzoni, F. (2010). La création de nouvelles centralités urbaines : production de la ville durable ? Le cas de Turin. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 11, 163-180.

Santini, A., Guinand, S., Bonnard, Y., Dind, J.-P., Da Cunha, A., Thomann, M. (2009). La qualité urbaine. *Vues sur la ville*, 22, 1-8.

Schwarz, J. (2008). Accessibilité automobile et fréquentation des commerces du centre-ville : impacts de l'introduction d'un péage urbain sur le commerce du centre-ville de Lausanne. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, 7, 67- 82.

Thibaud, J.-P. (2008). Je, Tu, Il. La marche aux trois personnes. *Urbanisme*, 359, 63-65.

Tissot, S. (2012). Les centres-villes : modèles, luttes et pratiques. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 195, 5-11.

Van der Poel, C. (2012). Sion, entre ville et paysage. *Dossier de TRACES, bulletin technique de la Suisse romande*, 19, 1-16.

Ville de Bulle (2012). Territoire. *Le Bulletin*, 18, 2-5.

Ville de Bulle (2009). Le point sur les travaux en centre-ville. *Le Bulletin*, 8, 2-3.

Ville de Bulle (2007). Les dossiers : Bulle vit ses mutations urbaines. *Le Bulletin*, 1, 4-9.

## RAPPORTS

AUBRY Lauriane, 2010, *Flux piétons en centre-ville de La Chaux-de-Fonds, résultats du comptage piétons de 2010*, Rapport de stage sous la direction de Nicolas Vuilleumier et de Yanick Stauffer, La Chaux-de-Fonds : Service d'Urbanisme et de l'Environnement.

BESSON Roger, PIGUET Etienne, RÉRAT Patrick, SÖDERSTRÖM Ola, 2008, « *Back to the city ?* » *Étude de l'évolution démographique et de l'attractivité résidentielle des villes suisses*. Neuchâtel : Institut de géographie et Fonds national de la recherche scientifique.

BOTH Jean-François, DA CUNHA Antonio, 2004, *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.

BRÜLSAUER Urs, HASLER Paul Dominik, OREILLER Xavier et COCHAND Gael, 2012 (février), *Delémont, Analyse de ville*. Berne/Lausanne : Réseau Vieille Ville VLP-ASPAN.

Commune de Bulle, 2011 (juin), *Concept de gestion du stationnement*. Bulle : Team +.

Commune de Bulle, 2008 (juin), "*Flâneur d'Or 2008*" *Dossier de participation*. Bulle : Team +.

DONNADIEU Gérard, DURAND Daniel, NEEL Danièle, NUNEZ Emmanuel et SAINT-PAUL Lionel, 2003, *L'approche systémique : de quoi s'agit-il ? Synthèse des travaux du Groupe AFSCET " Diffusion de la pensée systémique "*. Paris : Association française de science des systèmes.

Flâneur d'Or et Mobilité piétonne, 2009 (janvier), *Rapport du Jury Flâneur d'Or 2008. Prix des aménagements piétons*. Zürich : Mobilité piétonne.

HASLER Paul Dominik et OREILLER Xavier, 2012 (juin), *DELEMONT : Stratégie de valorisation de la Vieille Ville*. Berne : Réseau Vieille Ville, VLP-ASPAN.

Office fédéral du développement territorial ARE, 2006, *Effets territoriaux du tunnel de la Vue-des-Alpes – Analyse ex post, résumé*. Berne : Office fédéral du développement territorial ARE.

Transitec, 2010, *Etude de trafic et aménagements urbains, rapport technique*. La Chaux-de-Fonds : Service d'urbanisme et de l'environnement.

Université de Neuchâtel, Institut de sociologie, 2008, *Gestion de l'espace public et nouveaux aménagements urbains à La Chaux-de-Fonds : entre aspirations et réalité quotidienne*. Neuchâtel : Université de Neuchâtel.

Ville de La Chaux-de-Fonds, 2013, *Données annuelles de l'emploi*. La Chaux-de-Fonds : Service économique.

Ville de La Chaux-de-Fonds, 2012, *Dessine-moi une ville ! Synthèse de la phase participative*. La Chaux-de-Fonds : Service de l'urbanisme et de l'environnement.

Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010, *Résultats comptage piétons 2010*. La Chaux-de-Fonds : Service économique.

Ville de La Chaux-de-Fonds, 2010b, 8 septembre, *Rapport du Conseil communal relatif à la création du Réseau Centre-Ville et en réponse à la motion de M. Laurent Iff et consorts "Stoppons la fermeture des petits commerces en ville"*. La Chaux-de-Fonds : Conseil communal. Disponible sur: [http://www.chaux-de-fonds.ch/images/Autorites/conseil\\_general/2010/20101025\\_cg\\_20101025\\_04.pdf](http://www.chaux-de-fonds.ch/images/Autorites/conseil_general/2010/20101025_cg_20101025_04.pdf) (consulté le 16.12.2012).

Ville de La Chaux-de-Fonds, 2008, 2 avril, *Rapport du Conseil communal à l'appui d'une demande de crédit urgent de CHF 500'000.- relatif à la construction d'un giratoire au carrefour de la Grande-Fontaine et à l'appui d'une demande de crédit de 2'175'000.- relatif au changement du collecteur et au réaménagement de l'avenue Léopold-Robert entre le carrefour de la Grande-Fontaine et le carrefour Léopold-Robert/Casino*. La Chaux-de-Fonds : Conseil communal. Disponible sur: [http://www.chaux-de-fonds.ch/images/Autorites/conseil\\_general/2008/20080422\\_cg\\_20080422\\_02.pdf](http://www.chaux-de-fonds.ch/images/Autorites/conseil_general/2008/20080422_cg_20080422_02.pdf) (consulté le 16.12.2012).

Ville de Monthey, 2005, novembre, *Plan directeur des espaces publics du centre-ville de Monthey*. Sion : ALPA urbanisme et aménagement du territoire. Disponible sur: [http://www.monthey.ch/documents/plan\\_directeur\\_centre\\_ville\\_p.pdf](http://www.monthey.ch/documents/plan_directeur_centre_ville_p.pdf) (consulté le 30.08.2013).

## **AUTRES**

Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN) (2012). *Disparition des commerces. Faut-il agir ? Stratégies pour valoriser le centre des localités*. Bienne : Auteur.

Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN) (2007). *Revaloriser les centres urbains ou de quartiers*. Delémont : Auteur.

Bibliothèque de la Ville (2012). *Bâtiments emblématiques de La Chaux-de-Fonds*. La Chaux-de-Fonds : Auteur.

Da Cunha, A. (2013), *Métropolisation, formes urbaines et mobilité. Trame urbaine et espaces publics*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.

Da Cunha, A. (2013b), *Métropolitain et figures de l'urbain : centralités, mixités*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.

Da Cunha, A. (2013c), *Métropolitain et figures de l'urbain : centralités, mixités*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.



Da Cunha, A. (2012), *Développement durable et changements urbains : vers un urbanisme durable*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.

Develey, L. (2012), *Si on marchait à Morgarten ? Etude de la marchabilité et des facteurs incitant à la marche dans un quartier chaux-de-fonnier*. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de Géographie. =(mémoire)

Guinand, S. (2013), *Régénération urbaine, patrimoine et tourisme*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.

Jaquier, H. (2006), *Delémont Prix Wakker 2006*. [Présentation PowerPoint]. Delémont : Service de l'urbanisme et de l'environnement.

Lavadinho, S. (2011a), *Le renouveau de la marche urbaine. Terrains, acteurs et politiques*. Lyon : Ecole Normale Supérieure de Lyon.

Léchet, G. (1997). *Espace urbain et développement régional : le cas de l'Arc Jurassien*. Université de Neuchâtel, Faculté de droit et des sciences économiques.

Patrimoine suisse (2013). *Prix Wakker 2013 à Sion (VS)*. Zurich/Sion : Auteur.

Patrimoine suisse (2013b). *Découvrir le patrimoine. Sion Prix Wakker 2013*. Zurich: Auteur.

Patrimoine suisse (2006). *Découvrir le Patrimoine. Delémont Prix Wakker 2006*. Zurich : Auteur.

Racine, J.-B. (2013), *Le paysage à l'épreuve de l'urbain : paysage, géographie et éthique : invitation à la réflexion*. [Matériaux pour les cours]. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie et durabilité.

Rey, F. (2011). *Influence des réaménagements des espaces publics sur les pratiques sociales des usages. Le cas de la rue des Remparts et de la rue du Grand-Pont de la ville de Sion*. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de Géographie.

Schmid, J. (2013). *Velospot : Le concept de vélos en libre-service de la ville de Bienne*. [Matériaux pour les cours]. Ville de Bienne : Département de l'urbanisme.

Ville de Delémont, 2003, mars, *Plan directeur: Modération de la circulation*. Delémont : Service de l'Urbanisme et de l'Environnement.

## PAGES WEB

NOTREHISTOIRE.CH, Bulle. <http://www.notrehistoire.ch/group/bulle/photo/48795/> (consulté le 13.02.2014).

Patrimoine Suisse, Prix Wakker : <http://heimatschutz.ch/index.php?id=1038&L=1> (consulté le 14.08.2013).

Publibike : <https://www.publibike.ch/fr/home.html> (consulté le 07.02.2014).

Sion, commerces et services : <http://www.scs-sion.ch/> (consulté le 15.10.2013).

Sion Tourisme : <http://siontourisme.ch/index.php/fr/accueil> (consulté le 20.08.2013 et le 03.02.2014).

Patrimoine mondial de l'UNESCO, La Chaux-de-Fonds, Le Locle : <http://www.urbanisme-horloger.ch/> (consulté le 08.01.2014).

Urbaine.ch, Quartier Le Corbusier : <http://www.urbaine.ch/projets/detail/project/Project/quartier-le-corbusier/> (Consulté le 07.04.2014).

Valaisroule ! Vélos libres : <http://www.valaisroule.ch/fr/sion.html> (consulté le 07.02.2014).

Ville de Bulle : <http://www.bulle.ch/fr/> (consulté le 03.02.2014).

Ville de Bulle, Le Bulletin : <https://secure.i-web.ch/gemweb/bulle/fr/actualites/bulletin/> (consulté le 05.10.2013).

Ville de Delémont : <http://www.delemont.ch/> (consulté le 14.09.2013 et le 03.02.2014).

Ville de La Chaux-de-Fonds : <http://www.chaux-de-fonds.ch/index.php> (consulté entre le 27.12.2013 et le 03.05.2014).

## **LOGICIELS**

NML, Newis Map Light, version 1.01.016, Service géomatique de La Chaux-de-Fonds.

Quantum GIS, version 1.8.0.

## **7.2. Table des illustrations**

### **PROBLÉMATIQUE**

**Figure 1.** Le système urbain suisse selon le nombre d'habitants

**Figure 2.** Pôles de La Chaux-de-Fonds, déterminés par le commerce de détail

**Figure 3.** Des notions en interaction

**Figure 4.** Des axes de recherche en synergie

**Figure 5.** Périmètre du Réseau Centre-Ville de La Chaux-de-Fonds correspondant au périmètre d'étude

**Figure 6.** Structure simplifiée du centre-ville : axes et pôles

### **ANALYSE**

**Figure 7.** Ville de La Chaux-de-Fonds et périmètre d'étude

**Figure 8.** Schéma du centre-ville de La Chaux-de-Fonds

**Figure 9.** Ville de Bulle et périmètre étudié

- Figure 10.** Schéma du centre-ville de Bulle
- Figure 11.** Ville de Delémont et périmètre étudié
- Figure 12.** Schéma du centre-ville de Delémont
- Figure 13.** Ville de Sion et périmètre étudié
- Figure 14.** Schéma du centre-ville de Sion
- Figure 15.** Place des Brigades-Internationales et ABC
- Figure 16.** Espace des Remparts, Sion
- Figure 17.** Espaces verts dans et à proximité du centre-ville
- Figure 18.** Terrasses végétalisées sur la rue des Remparts, Sion
- Figure 19.** Présence végétale sur la place de la Gare de Delémont et la Grand-Rue de Bulle
- Figure 20.** Traitements du sol sur les rues du Marché de Bulle, du 23-Juin de Delémont, des Remparts et du Grand-Pont de Sion
- Figure 21.** Jets d'eau illuminés sur la place de la Gare à Delémont
- Figure 22.** Animation de façade à l'entrée de la vieille ville, Delémont
- Figure 23.** Fontaine sur la Grand-Rue, Bulle
- Figure 24.** Symboles du centre-ville : l'avenue Léopold-Robert vers 1970, la Grande-Fontaine avec la tour Espacité et la place de l'Hôtel-de-Ville
- Figure 25.** Symboles du centre-ville de Bulle : le château et le Tilleul
- Figure 26.** Rue de Lausanne et place du Midi, Sion
- Figure 27.** Place de la Gare et rue du 23-Juin, Delémont
- Figure 28.** Signalétique piétonne, Bulle
- Figure 29.** Raisons de la fréquentation du centre-ville. Source : Céline Wermeille, 2014
- Figure 30.** Centre commercial entre le secteur gare et la vieille ville, Delémont
- Figure 31.** Boucles d'achat déterminées par le comptage piéton
- Figure 32.** Ancienne Coop City, rue de la Serre
- Figure 33.** Métropole centre
- Figure 34.** Coop City devant la place du Midi, Sion
- Figure 35.** Logo du Réseau Centre-Ville
- Figure 36.** Attracteurs du centre-ville
- Figure 37.** Vitrines vides sur la rue de la Balance
- Figure 38.** Implantation commerciale sur un parking à Delémont
- Figure 39.** Les galeries du Midi, Sion
- Figure 40.** Attracteurs externes au centre-ville
- Figure 41.** Terrasses à Sion et Bulle
- Figure 42.** Espace de l'urbanisme horloger
- Figure 43.** Cinéma open-air dans la cour du château, Delémont

- Figure 44.** Avenue de la Gare, Sion
- Figure 45.** Portes de la ville et du centre-ville
- Figure 46.** Avenue Léopold-Robert
- Figure 47.** Grand Rue de Bulle et Place du Midi de Sion
- Figure 48.** Proposition de giratoire sur la place de l’Hôtel-de-Ville
- Figure 48.** Plan de charge de trafic en vieille ville
- Figure 49.** Borne située à la sortie du centre-ville, Bulle
- Figure 50.** Stationnement sur la Grand Rue, Bulle
- Figure 51.** Distribution spatiale des parkings de la ville, des centrés aux externes
- Figure 52.** Parkings de commerces, Delémont
- Figure 53.** Gare de Bulle
- Figure 54.** Zones de rencontre au Grand Pont et aux Remparts, Sion
- Figure 55.** Places du Marché et de la Carmagnole
- Figure 56.** Rue de Vevey, Bulle
- Figure 57.** Rue du 23-Juin, Delémont
- Figure 58.** Tracés piétons et projet de rue verte
- Figure 59.** Réaménagements déjà effectués sur la rue de l’Avenir
- Figure 60.** Totems piétons : Chaux-de-Fonds et Delémont

## **PROPOSITIONS D’ACTIONS**

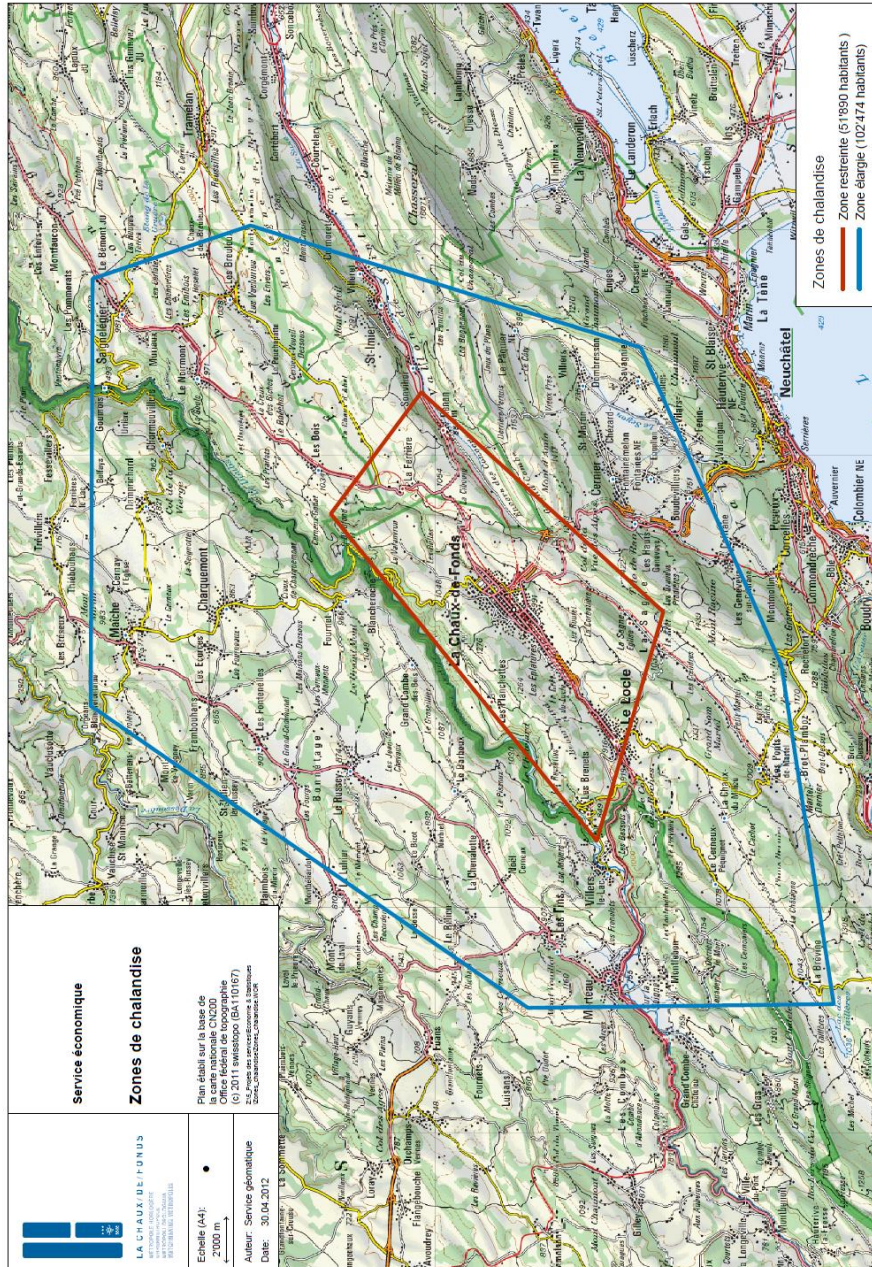
- Figure 61.** Propositions d’adaptation du périmètre du centre-ville
- Figure 62.** Rainbow Park, Londres
- Figure 63** Marché bio, New York
- Figure 64.** Un centre-ville musée, conception idéale
- Figure 65.** Exposition temporaire devant l’ABC, La Chaux-de-Fonds
- Figure 66.** Continuité des vitrines sur la Grand-Rue à Bulle et la rue du Grand-Pont à Sion
- Figure 67.** Exemple de rez-de-chaussée animés
- Figure 68.** Un centre-ville doté d’un réseau de commerce, conception idéale
- Figure 69.** Un centre-ville doté d’un réseau de commerce, propositions alternatives
- Figure 70.** Un centre-ville déchargé du trafic motorisé, conception idéale
- Figure 71.** Un centre-ville déchargé du trafic motorisé, propositions alternatives
- Figure 72.** Parking relais à Maurepas, en Ile de France
- Figure 73.** Un centre-ville libéré du stationnement en surface, conception idéale : offre en parkings
- Figure 74.** Localisation des parkings relais potentiels.
- Figure 75.** Un centre-ville libéré du stationnement en surface, propositions alternatives : offres en parkings

- Figure 76.** Un centre-ville très accessible en transports publics, conception idéale : tramway
- Figure 77.** Un centre-ville très accessible en transports publics, conception idéale : réorganisation du réseau de bus
- Figure 78.** Le tramway au début du XX<sup>ème</sup> siècle, cartes postales de 1902
- Figure 79.** Exemples de rues végétalisées
- Figure 80.** Un centre-ville dévoué aux déplacements doux, conception idéale
- Figure 81.** Un centre-ville dévoué aux déplacements doux, propositions alternatives
- Figure 82.** Espaces publics atypiques, Times Square (New York) et Kic Park (Shangai)
- Figure 83.** Un centre-ville dominé par des espaces publics de qualité, conception idéale
- Figure 84.** Importance des espaces publics et axes libérés de l'automobile
- Figure 85.** Un centre-ville dominé par des espaces publics de qualité, propositions alternatives
- Figure 86.** Localisation des secteurs
- Figure 87.** Jets d'eau, Memmingen. Vitrines à valoriser sur la rue du Cygne
- Figure 88.** Projet d'aménagement du secteur A
- Figure 89.** Projet d'aménagement du secteur B
- Figure 90.** Place du Midi, Sion
- Figure 91.** Tramway avec gazon, Vauban (Freiburg)
- Figure 92.** Projet d'aménagement du secteur C
- Figure 93.** Projet d'aménagement du secteur D
- Figure 94.** Projet d'aménagement du secteur E
- Figure 95.** Promenade de lumière, Londres, dont la conception pourrait s'appliquer au passage Léopold-Robert
- Figure 96.** Projet d'aménagement du secteur F
- Figure 97.** Forces et faiblesses du centre-ville
- Figure 98.** Tableau de synthèse, espaces publics
- Figure 99.** Tableau de synthèse, offre de consommation
- Figure 100.** Tableau de synthèse, accessibilité



## 8. ANNEXES

### Annexe 1 : Zones de chalandise



Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, mars 2011, *Zones de chalandise*. La Chaux-de-Fonds : Service économique.



## Annexe 2 : Photographies des limites du centre-ville et des portes du centre-ville et de la ville

Les limites du centre-ville : les rue du Versoix, du Parc, de Pouillerel et les voies ferrées.



Les portes du centre-ville : les rues de l'Hôtel-de-Ville, du Collège, Fritz-Courvoisier et l'avenue Léopold-Robert (une photographie de la rue du Versoix se trouve déjà dans les limites).



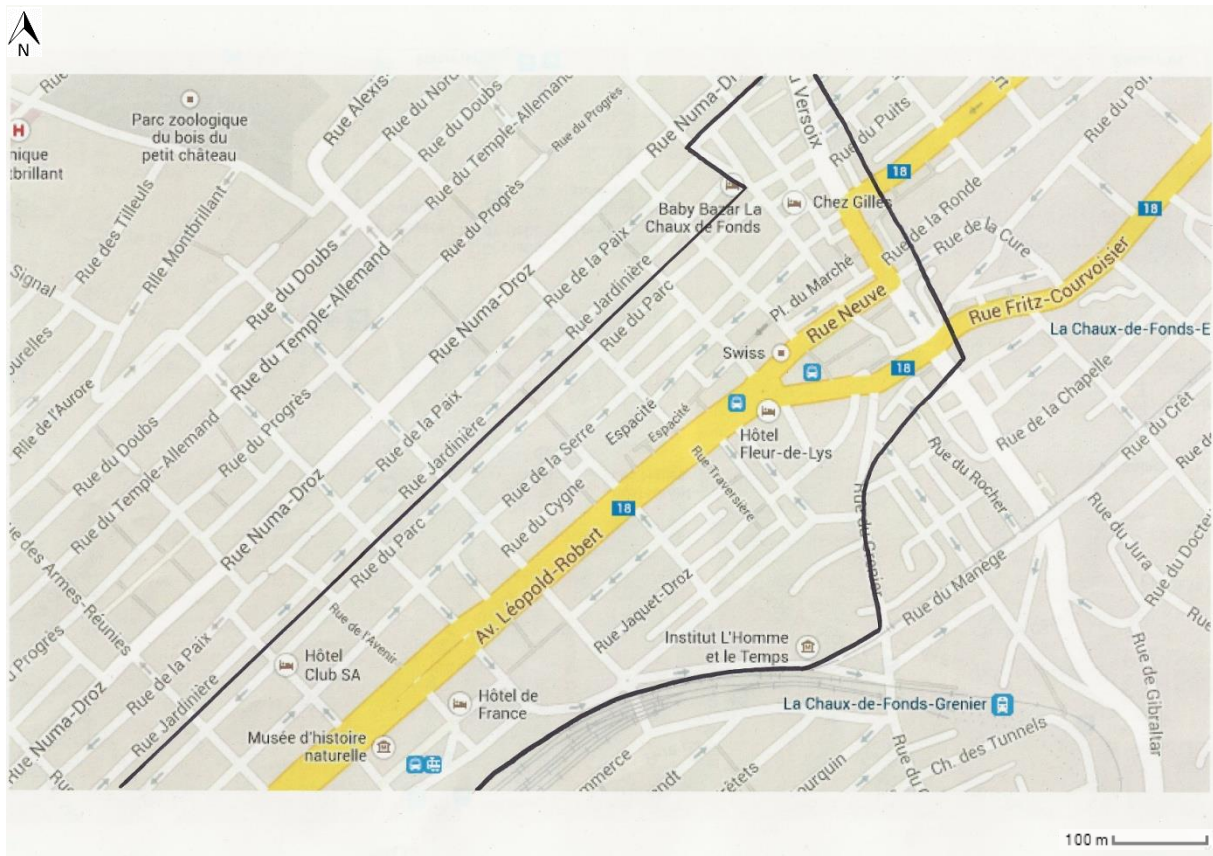


Les portes de la ville : le Bas-du-Reymond, la rue du Collège, le stade de la Charrière et le Crêt-du-Loche.

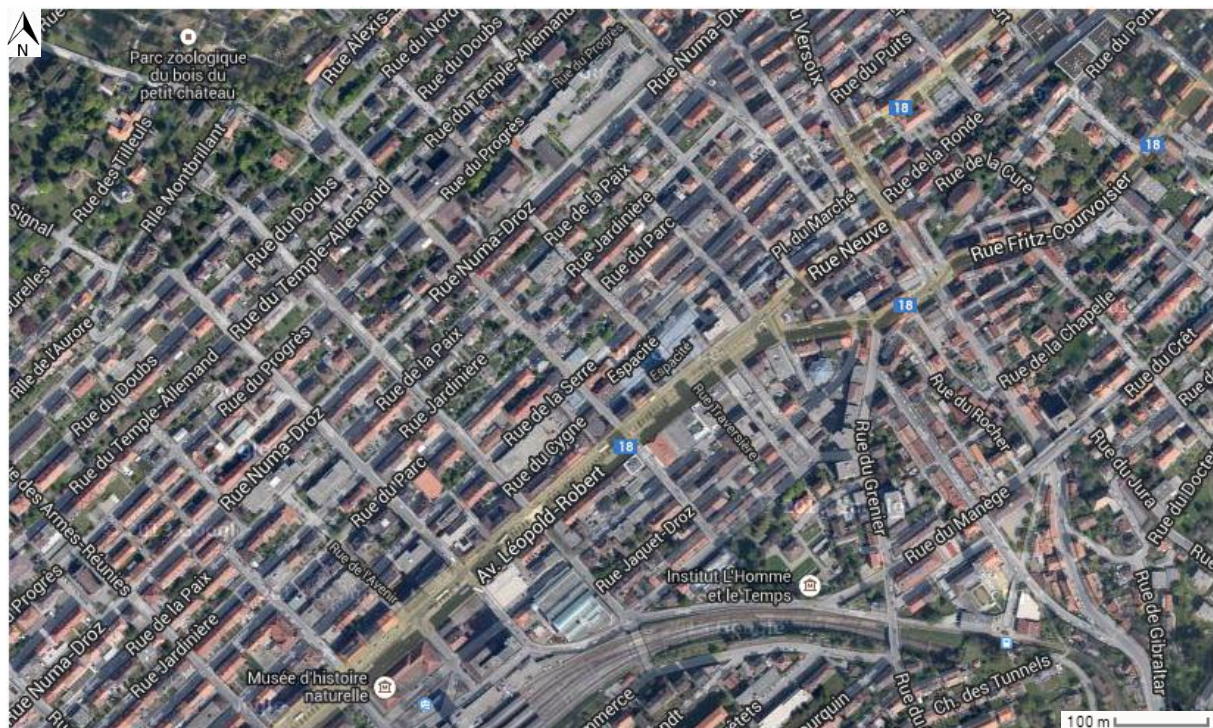




### Annexe 3 : La Chaux-de-Fonds : Plan avec périmètre étudié et othophoto du centre-ville



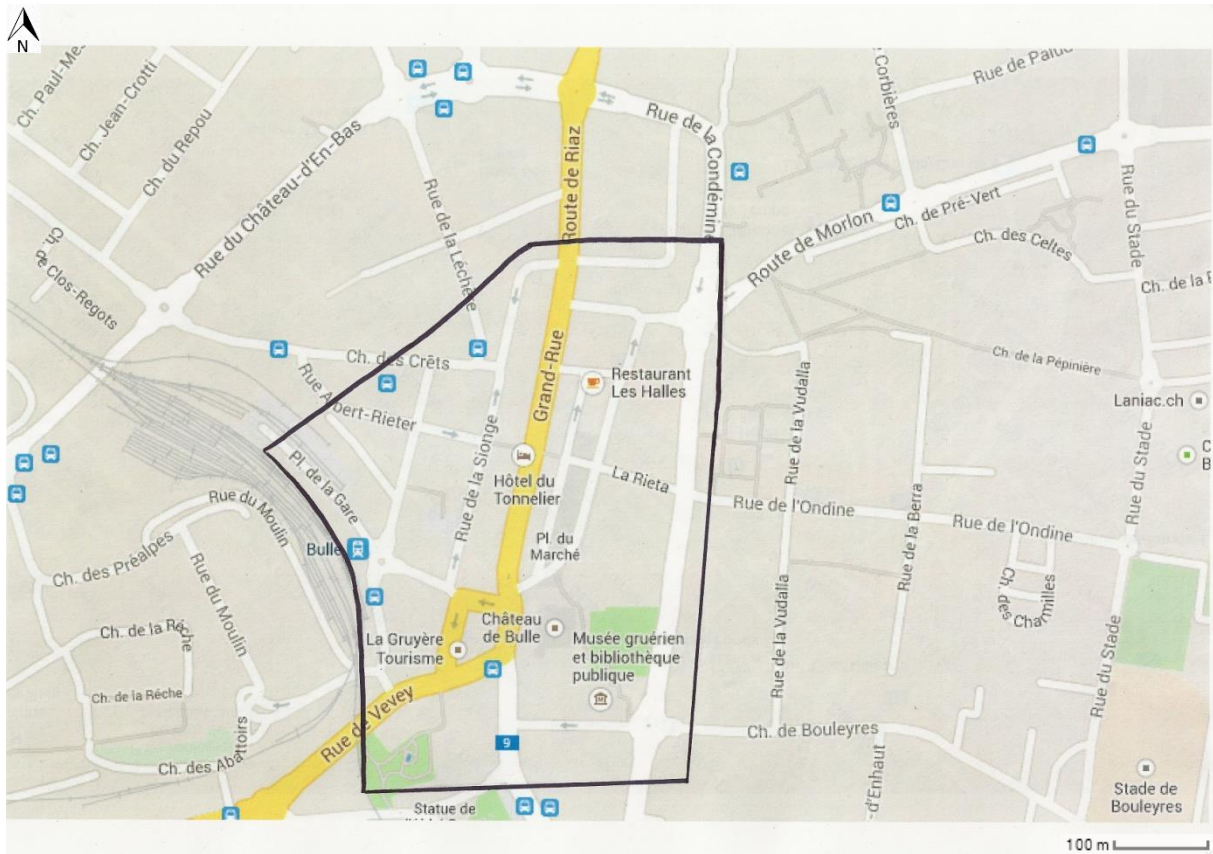
Source : Google Maps 2014, modifié.



Source : Google Maps 2014.



Annexe 4 : Bulle : Plan avec périmètre étudié et othophoto du centre-ville



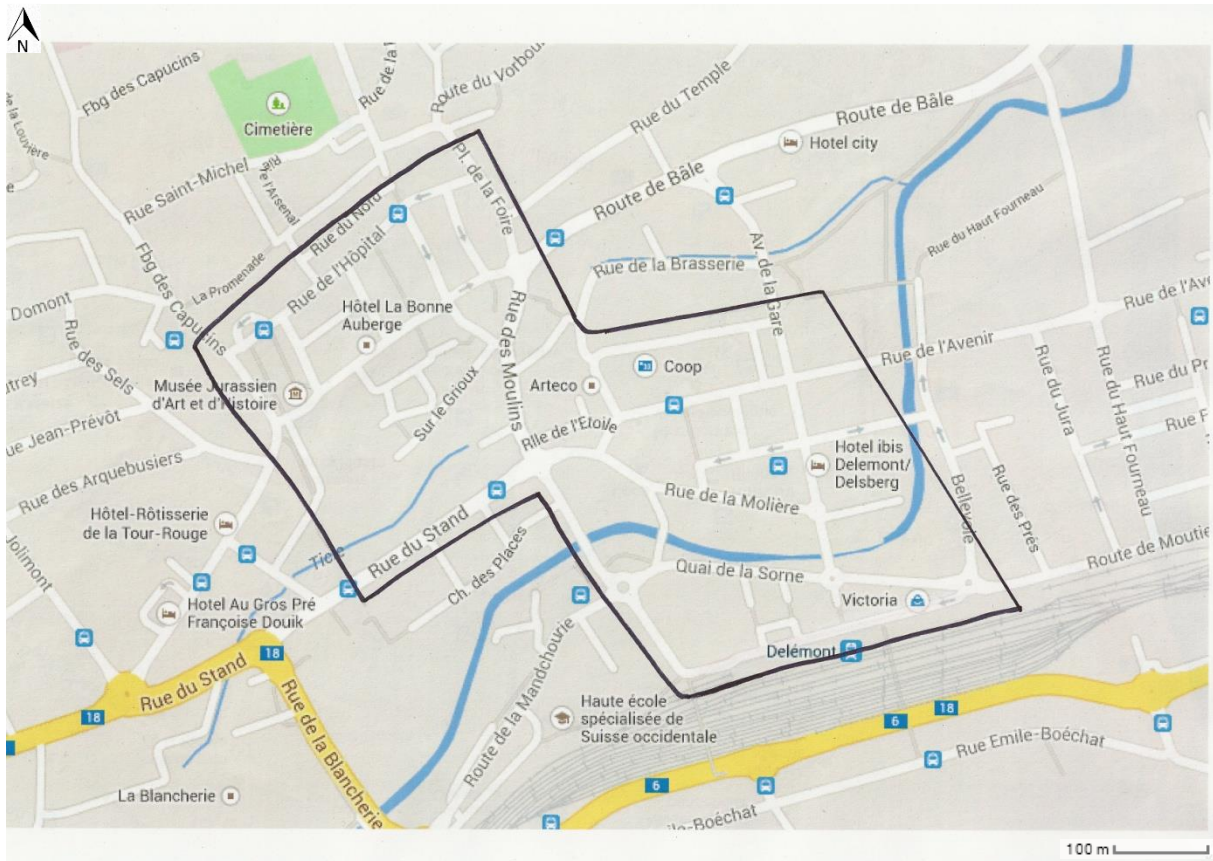
Source : Google Maps 2014, modifié.



Source : Google Maps 2014.



Annexe 5 : Delémont : Plan avec périmètre étudié et othophoto du centre-ville



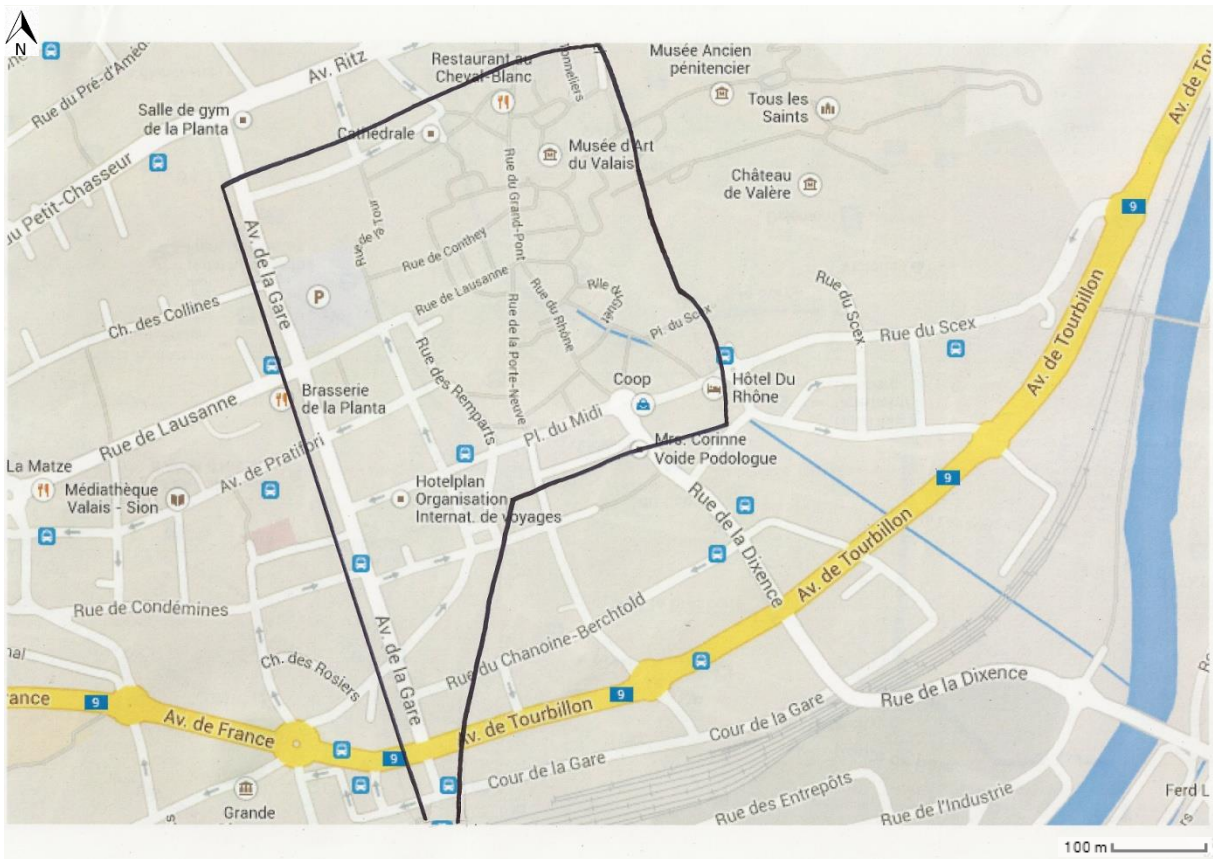
Source : Google Maps 2014, modifié.



Source : Google Maps 2014.



Annexe 6 : Sion : Plan avec périmètre étudié et othophoto du centre-ville



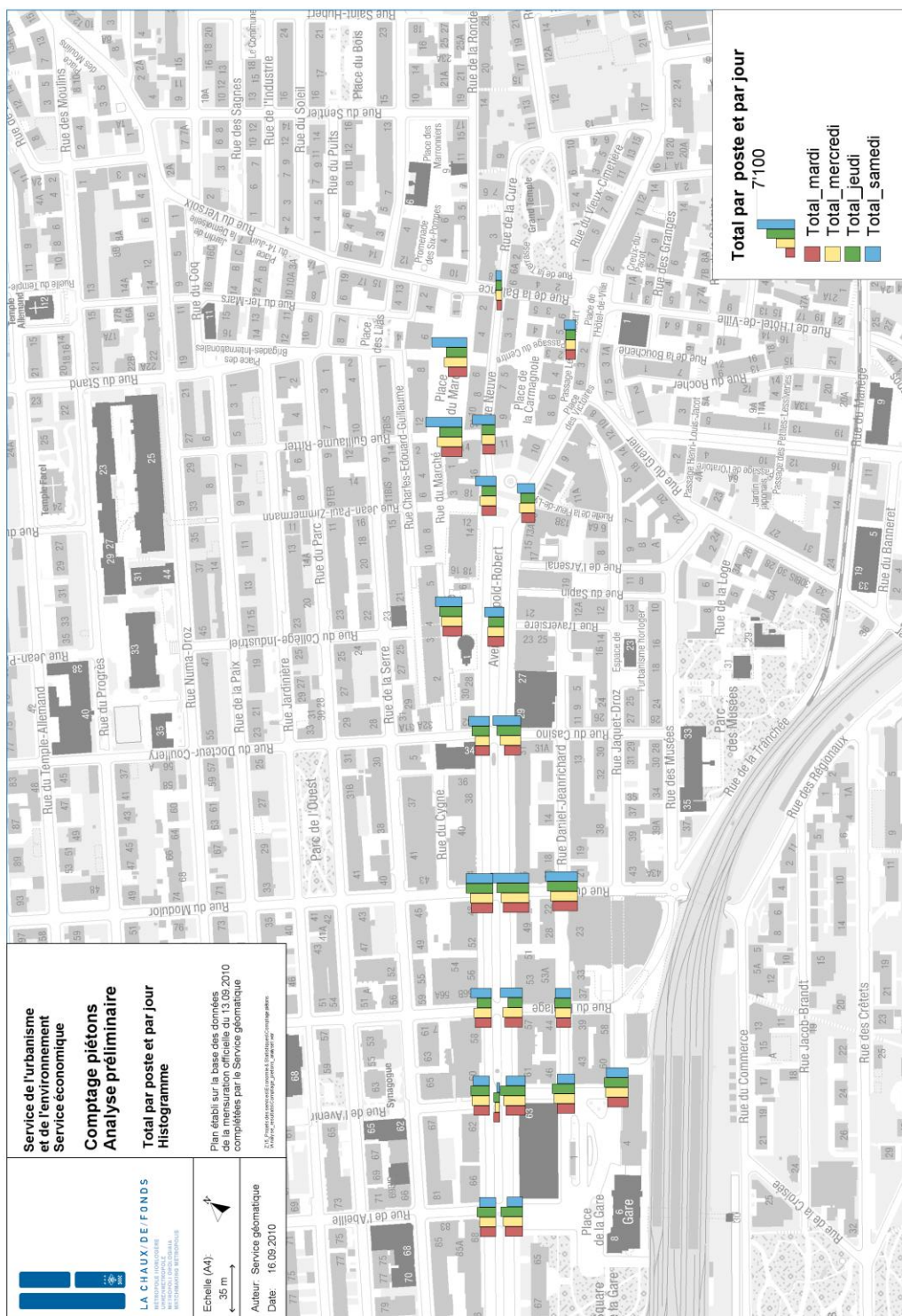
Source : Google Maps 2014, modifié.



Source : Google Maps 2014.



# Annexe 7 : Résultats du comptage piétons



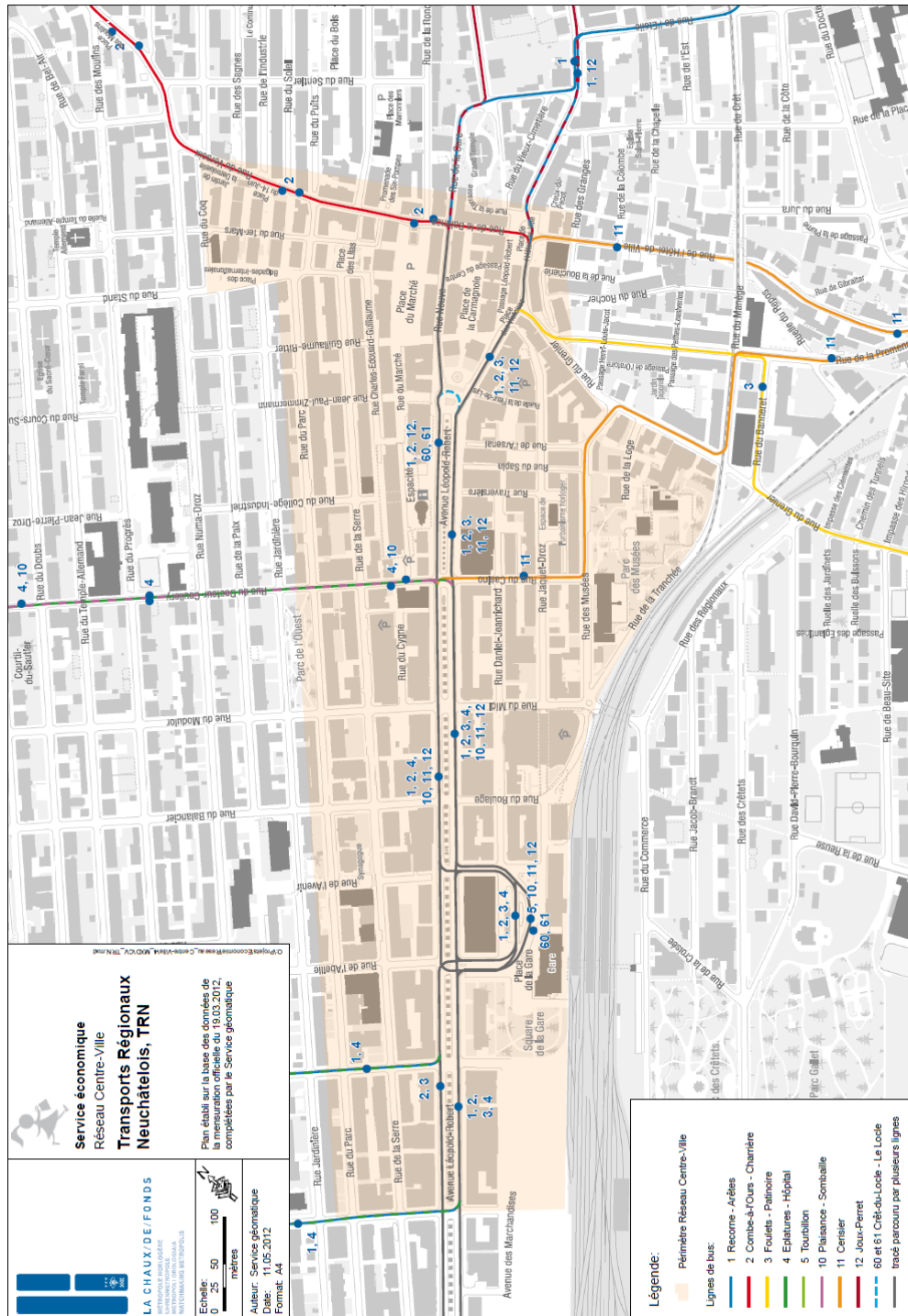
Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, septembre 2010, *Comptage piétons, Analyse préliminaire*. La Chaux-de-Fonds : Service d'urbanisme et de l'environnement, Service économique.

## Annexe 8 : Plan d'aménagement de la rue de l'Avenir



Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, août 2010, *Aménagement des rues de l'Avenir et de la Fontaine*.  
 La Chaux-de-Fonds : Service d'urbanisme et de l'environnement.

# Annexe 9 : Réseau actuel de transports publics routiers



Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, mai 2012, *Transports Régionaux Neuchâtelois, TRN*. La Chaux-de-Fonds : Service économique.