

Sous la direction de  
Maxime Felder, Renate Albrecher,  
Vincent Kaufmann et Yves Pedrazzini

# LA SUISSE DE A R B O N À Z O U G

Portrait en 12 villes



# Neuchâtel et Le Crêt-Taconnet: biographie d'un quartier en mutation

Patrick Rérat



## « Prochain arrêt: Neuchâtel »

« Prochain arrêt: Neuchâtel. *Nächster Halt: Neuenburg.* » Bienvenue en gare de Neuchâtel! La géographie se fait avec les pieds, affirmaient certains de mes professeurs. Comprendre une ville impose la même démarche. Je vous propose donc une promenade dans le quartier de la gare, le plateau du Crêt-Taconnet. La visite aborde l'histoire de ce quartier qui peut être considéré comme un palimpseste: c'est un manuscrit sur lequel des traces, mémorielles et matérielles, se superposent, racontant différentes périodes d'urbanisation (Corboz, 2009). Cette excursion est aussi l'occasion de révéler les mutations urbaines de celle qui est devenue en 2021, grâce à sa fusion avec trois communes limitrophes, la troisième ville romande et la onzième à l'échelle suisse.

Pour débiter ce voyage dans le temps, prenez le passage sous-voie puis les escaliers qui vous amènent dans le hall de la gare.

Divers commerces y rappellent qu'une gare n'est plus seulement un lieu de destination ou d'arrivée pour les voyageurs et voyageuses, mais aussi un lieu de consommation grâce aux horaires élargis autorisés par la réglementation fédérale. Votre regard sera attiré par un panneau surplombant le hall et qui égrène les prochains trains au départ de Neuchâtel. Un coup d'œil aux destinations donne une indication de la position de la ville dans le réseau urbain helvétique.

La ligne du Pied-du-Jura la relie aux régions métropolitaines que sont l'Arc lémanique (avec une cadence horaire pour Genève ainsi que pour Lausanne) et Zurich (deux trains par heure; un changement à Bienne permet de rejoindre Bâle). Cette offre est complétée par des liaisons directes vers Berne et Fribourg. La gare de Neuchâtel constitue le lieu de connexion entre ces lignes interurbaines et celles qui irriguent le canton dont elle est le chef-lieu: la ligne du littoral neuchâtelois d'est en ouest, celle desservant le Val-de-Travers (puis Pontarlier et Frasne où s'arrête le TGV Paris-Lausanne), et la ligne qui parcourt la région des Montagnes neuchâteloises, passant par les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Ce dernier axe se distingue par sa vétusté et le rebroussement anachronique de Chambrien qui rallonge sensiblement la durée de déplacement. À l'horizon 2035, il sera remplacé par une ligne directe permettant des trajets plus rapides et plus fréquents entre le haut et le bas du canton<sup>42</sup>.

Quatre grandes fresques ornent le hall. Leur avais-je prêté attention lorsqu'un dimanche soir d'octobre, j'arrivai à Neuchâtel depuis le Jura pour le début de mes études universitaires? Probablement pas. Et il en fut de même les dimanches suivants, trop occupé par les discussions avec les ami-es qui, comme moi, rejoignaient leur logement d'étudiant-e pour la semaine. Deux décennies plus tard, la gare de Neuchâtel devenait non plus la destination, mais le point de départ de mes trajets vers l'Université de Lausanne. En rejoignant le

<sup>42</sup> Cette distinction entre « haut » et « bas » du canton renvoie non seulement à des questions topographiques, mais aussi à des spécialisations économiques (le haut est davantage industriel et notamment horloger; le bas est tourné vers le tertiaire), à des dynamiques démographiques (le bas enregistrant une tendance favorable contrairement aux Montagnes) et des questions d'identité et de sensibilité politique (voir par exemple Da Cunha, Piguët et Rérat, 2006; Hertz et Wobmann, 2014).

flux des pendulaires aux trajets chronométrés, je ne pense pas avoir souvent pris le temps d'observer ces quatre fresques.

Portez-leur pourtant attention ! Elles sont en effet une invitation au voyage dans le temps que décrivent les pages qui suivent. Réalisées par Georges-Henri Dessoulavy à la fin des années 1930 dans un style figuratif, elles célèbrent le lac de Neuchâtel, le Doubs, les loisirs et la villégiature, mais aussi la vie quotidienne. Elles révèlent « une société en train de naître grâce à l'industrialisation, avec de nouvelles catégories sociales accédant à une certaine aisance, [une] nouvelle classe de loisir [...]. Un monde fécondé par l'industrie dont l'industrie est absente » (Wolf, 2014). Si l'on fait abstraction du bateau à vapeur et de la mode vestimentaire des années 1930, les scènes dépeintes de manière idyllique auraient pu avoir lieu quelques décennies plus tôt, lorsque le chemin de fer est arrivé en terres neuchâteloises.

Pour poursuivre la promenade, prenez la direction « HE-ARC » qui vous mène au début du Crêt-Taconnet. Ce quartier est emblématique de l'histoire de la ville, mais aussi des défis auxquels elle est confrontée. Renoncez pour l'instant à vous rendre au bord du lac ou dans le centre historique. Vous pourrez y aller par la suite pour découvrir d'autres facettes de la ville.

## Des fleurs et des trains<sup>43</sup>

Une fois parvenu sur le parvis est de la gare, votre regard sera certainement attiré par la tour de l'Office fédéral de la statistique, haute de 50 mètres et inaugurée en 2004. Nous y reviendrons. Mais pour l'instant, plongeons au début du 19<sup>e</sup> siècle. Le Crêt-Taconnet compte alors trois buttes culminant à 21 mètres au-dessus du niveau actuel de la place. Il offre aux citoyen·es et voyageur·ses un point de vue idéal sur la cité. Des artistes y plantent leur chevalet pour représenter le panorama. La ville s'affranchit de son système défensif médiéval,

<sup>43</sup> L'historique du quartier est basé sur différentes sources (Piguet, 2000 ; Huguenin, 2007 ; Jelmini, 2010 ; Callet-Molin, Piguet et Iori, 2015) et sur le site [www.images-dupatrimoine.ch](http://www.images-dupatrimoine.ch) de la Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel (SHAN).

mais son développement reste cantonné aux parties basses. Du fait de son sol ingrat et de sa topographie, le Crêt-Taconnet n'accueille pas de culture et il est quasiment vierge de construction. Quant à son toponyme, on le doit à un vieux mot neuchâtelois désignant la fleur ordinairement appelée *tussilage* et qui y pousse en abondance.

En 1859, l'arrivée du train révolutionne les transports en terres neuchâteloises. Le Jura industriel et le Franco-Suisse, deux compagnies ferroviaires concurrentes, s'accordent pour implanter une gare sur un important remblai au lieu-dit « Les Sablons ». Cette installation marque le début de l'urbanisation du quartier. La gare se retrouve vite à l'étroit, mais rien ne saurait entraver l'essor du chemin de fer, alors symbole de progrès et de modernisation. De 1879 à 1882, une grande partie du Crêt-Taconnet est arasée pour libérer l'espace nécessaire. Arrachés à la colline, 200 000 mètres cubes de rochers sont acheminés jusqu'au bord du lac. Ils forment les remblais sur lesquels seront érigés les quartiers du Premier-Mars et des Beaux-Arts.

La plateforme qui succède aux buttes du Crêt-Taconnet permet la multiplication des voies de chemin de fer et la construction d'un nouveau bâtiment destiné aux voyageurs. Sur ce nouveau plateau s'implantent également des installations techniques et des entrepôts appartenant aux compagnies de chemin de fer, une poste, des hôtels (dont l'un existe encore sous le nom d'hôtel Alpes et Lac) ainsi que des entreprises (façonnage de fers, fabrique de chapeaux de paille, briqueterie, brasserie, commerce de houille, etc.) qui tirent profit de l'accessibilité ferroviaire.

En 1891, une route est construite dans le flanc du Crêt-Taconnet en direction de l'est. De cette opération datent les imposants murs de soutènement à la courbe ample, véritables socles du plateau, qui aujourd'hui encore bordent la rue du Crêt-Taconnet. Les derniers vestiges de la colline disparaissent au début du 20<sup>e</sup> siècle (illustration 1). Comme dans la plupart des autres villes, une « avenue de la Gare » est aménagée afin de relier le cœur historique de la cité. Un tramway y circule d'ailleurs jusqu'en 1964, année où il est remplacé par des bus, à l'instar de ce qui est observé dans les autres villes suisses.



**Illustration 1** Les derniers vestiges du Crêt-Taconnet avec la gare de Neuchâtel en arrière-plan ; vers 1905. Photographie anonyme © Musée d'art et d'histoire de Neuchâtel.

Avec l'industrialisation, le développement du commerce et l'arrivée du chemin de fer, Neuchâtel connaît une croissance soutenue : sa population passe de 7000 habitants en 1850 à 21000 au début de la Première Guerre mondiale. Les vignes qui recouvrent la partie supérieure de la ville laissent place à l'urbanisation une fois les problèmes techniques pour l'approvisionnement en eau résolus.

La deuxième gare de Neuchâtel est remplacée par l'édifice actuel en 1936. Organisés en fer à cheval, les corps de bâtiments abritent les services techniques et administratifs alors que le grand hall et les services aux voyageurs et voyageuses trouvent leur place dans la cour intérieure. Le manque de place incite les architectes à localiser l'entrée principale à l'ouest, perpendiculairement aux voies. À l'extérieur, un placage en calcaire jaune est appliqué au gros œuvre en béton armé et briques. Il fait référence à la pierre d'Hauterive dont la dernière carrière a fermé dans les années 1940. L'utilisation de cette

Pierre jaune caractérise de nombreux bâtiments du cœur de la cité, si bien que, pour Alexandre Dumas, dans ses *Impressions de voyage en Suisse*, la ville ressemble à « un joujou taillé dans du beurre ».

Le quartier du Crêt-Taconnet, comme de nombreux autres secteurs proches des gares, perd de sa substance à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Des entreprises ferment sous l'effet de la désindustrialisation, des entrepôts et des bâtiments sont sous-utilisés, les activités ferroviaires demandent moins d'espace tant pour l'entreposage de marchandises (le transport par camion prend le dessus, les industries produisent en flux tendus pour minimiser les frais), l'entretien du matériel roulant et la gestion du trafic qui est automatisée sont concentrés dans quelques points du territoire national. Une partie importante du quartier devient une friche urbaine. Si un bâtiment industriel en face de la gare est converti pour des usages tertiaires lors de la fermeture de l'usine en 1976, la plupart des autres bâtiments, vétustes et peu fonctionnels, font place à de nouvelles constructions dès le milieu des années 1990. Un projet de quartier pilote en matière de développement durable est conçu et devient emblématique des débats qui commencent à marquer l'urbanisme et le développement territorial au début des années 2000. La friche trahissait jusqu'alors un phénomène de déprise et de déclin. Elle devient une ressource foncière et le Crêt-Taconnet accède au statut de « pôle de développement stratégique en site urbain » dans une ville à l'étroit entre barrières physiques (le lac et la forêt) et institutionnelles (les communes limitrophes).

Vous pouvez poursuivre votre chemin par l'espace de l'Europe qui débute à la gare et traverse, en ligne droite, le plateau du Crêt-Taconnet, afin d'y découvrir les différentes étapes qui jalonnent la régénération de cette friche urbaine.

## **De la friche urbaine au quartier durable<sup>44</sup>**

Le processus commence en 1989 avec la décision d'y implanter l'Office fédéral de la statistique (OFS). Dans sa volonté de décentraliser

<sup>44</sup> Pour le processus de régénération du quartier, voir notamment : Guye, Rérat et Rey, 2002 ; Jakob, 2004 ; Rey, 2007 ; Marchand, 2009.

une partie de son administration, la Confédération lance, en 1985, un appel d'offres auprès des cantons et communes pour accueillir un office fédéral. Neuchâtel manifeste son intérêt pour l'OFS. Parmi les sites pressentis, le choix se porte sur une parcelle suffisamment vaste, située sur le plateau du Crêt-Taconnet et aux mains des CFF, qui sont encore une régie publique. La proximité immédiate du site avec la gare garantit une excellente accessibilité à la région bernoise où est localisée la majeure partie de l'administration fédérale et où résident nombre de fonctionnaires de l'office.

L'Office des constructions fédérales lance un concours en deux volets : architectural avec un nouveau bâtiment devant répondre aux besoins de l'OFS et à quelques fonctions des CFF, et urbanistique avec des réflexions sur le redéveloppement du secteur. Le lauréat du concours est le bureau Bauart dont le projet privilégie un bâtiment long et, dans un second temps, une tour.

Le premier bâtiment, long de 242 mètres, est construit entre 1993 et 1998. Rectiligne le long des voies CFF, il suit la courbure de la rue du Crêt-Taconnet, réminiscence de l'ancienne colline. Entièrement vitrée, la partie orientale du bâtiment devait être occupée temporairement lors des recensements décennaux de la population. La croissance des activités de l'Office en a décidé autrement. Grâce à la surélévation sur pilotis, une perspective sur le lac et les Alpes est conservée. Côté sud, la taille et la conception de l'entrée principale cachent une exigence du programme d'origine rapidement abandonnée : cet endroit devait abriter un centre de colis postaux acheminés par camion.

À son inauguration, le bâtiment est reconnu, nationalement et internationalement, dans sa conception, sa réalisation et son fonctionnement, comme exemplaire en regard du développement durable. Les principales mesures concernent la déconstruction des anciens entrepôts afin de valoriser les déchets, le choix des matériaux de construction (basé notamment sur des analyses de cycle de vie), la diminution de la consommation d'énergie (système de ventilation naturelle utilisant, en été, le rafraîchissement nocturne ; chauffage réutilisant la chaleur des serveurs informatiques), la production d'énergie renouvelable (capteurs solaires thermiques en toiture), la récupération de l'eau de pluie, etc.



Sur la base de cette première expérience, les réflexions se poursuivent sur la vocation à donner au quartier et avec l'élaboration de plusieurs documents urbanistiques (conception directrice du secteur et plans de quartier). Le concept d'Ecoparc et l'idée de réaliser un quartier pilote en matière de développement durable émergent de ces démarches. Intéressé par ce projet ainsi que par le lancement concomitant d'un Agenda 21 local, je fais une offre spontanée à la Ville de Neuchâtel et réalise un stage à la section de l'urbanisme. Parmi mes tâches figure la rédaction d'un document présentant les éléments à intégrer pour faire de cette friche un quartier pilote en matière de développement durable (on ne parle pas encore d'écoquartier). Quelques mois plus tard, le temps d'un semestre Erasmus à Berlin, je deviens le premier employé de l'association Ecoparc qui est portée sur les fonds baptismaux. Elle réunit notamment le bureau Bauart, la Ville, le Canton, l'OFS et elle a pour but d'accompagner les prochains développements du quartier. J'y consacre mon mémoire de licence intitulé « De la friche urbaine au développement durable. Étude de durabilité du quartier Ecoparc à Neuchâtel ». Je rejoins quelques mois plus tard l'Université de Neuchâtel, où mes activités de recherche m'amènent fréquemment à recourir et à analyser les données mises à disposition par... l'Office fédéral de la statistique (illustration 2).

Les autres bâtiments du quartier Ecoparc, réunis sur un site de quatre hectares entre la rue du Crêt-Taconnet et les voies de chemin de fer, sont eux aussi conçus par Bauart. L'un des atouts de cet ancien espace d'entrepôts est la proximité de la gare et du centre-ville, deux caractéristiques à même de réduire la place de la voiture au profit des transports en commun et des mobilités actives.

La seconde construction, la tour de l'OFS, est inaugurée en 2004 et donne un signal fort pour ce nouveau pôle urbain. Sa hauteur – 50 mètres – résulte d'un consensus politique. Le projet est en effet accueilli avec une certaine réticence – et ce, par plusieurs oppositions – qui s'est toutefois largement estompée avec le temps et l'habitude. La tour se distingue par son plan (le rectangle allongé à la base est remodelé en un hexagone irrégulier) et par une « double peau », la première permettant des ouvertures pour assurer l'arrivée d'air frais tandis que la seconde protège de la pluie.



**Illustration 2** Plateau du Crêt-Taconnet vu de l'est (2010). Photographie : Bauart<sup>45</sup>.

Deux immeubles industriels sont transformés, l'un en lofts en propriété par étage, l'autre en bureaux, et pour lesquels Bauart joue aussi le rôle de promoteur. Une maison individuelle déjà présente dans le quartier est rénovée. Quatre immeubles, pour un total de 80 logements en location, sont bâtis par l'assurance Helvetia.

Le long des voies de chemin de fer, deux bâtiments de la Haute école Arc (HE-Arc) sont construits. Le premier, financé par le canton de Neuchâtel, abrite la Haute école de gestion et le conservatoire et propose différentes synergies entre les deux établissements (comme un auditoire pouvant à la fois accueillir des conférences et des concerts). Le second, inauguré en 2011 et appartenant à CFF Immobilier, héberge la direction et les autres filières de formation du site neuchâtelois de la HE-Arc. La passerelle du Millénaire apporte une dernière touche en 2013 en connectant la gare à la colline du Mail et à la Faculté des sciences.

<sup>45</sup> <https://bauart.ch/projets/quartier-ecoparc-neuchatel> (consulté le 25.08.2023).

## **Un quartier emblématique des défis d'une ville moyenne**

Dans cette histoire du quartier du Crêt-Taconnet apparaissent en filigrane trois enjeux centraux pour une ville moyenne comme Neuchâtel : la densification et l'urbanisme durable ; l'attractivité économique et résidentielle ; le rapport aux dynamiques métropolitaines.

Le quartier fait l'objet d'un des premiers projets de régénération de friche urbaine d'envergure alors que la densification et l'urbanisation vers l'intérieur arrivent sur le devant de la scène à la fin des années 1990. L'étalement urbain est alors mis à l'index en raison de la consommation de sols, des coûts d'infrastructure ou de la dépendance automobile. En réaction à la ville étalée est préconisé le modèle de la ville compacte devant amener une triple économie : une économie de sols non urbanisés, une économie dans les coûts d'urbanisation et une économie d'énergie liée aux déplacements (grâce à un usage accru des transports publics et des mobilités actives qui sont moins compétitifs dans les tissus peu denses et éloignés des centralités).

Le paradigme de l'urbanisme durable implique de réfléchir non seulement à la localisation des projets urbains, mais aussi à leur conception. Le quartier Ecoparc fait figure de pionnier sur les questions énergétiques et programmatiques. Les normes et cadres de référence ont évolué depuis et certains aspects novateurs sont devenus courants. D'autres préoccupations seraient davantage prises en considération actuellement comme les stationnements pour vélos (manquants à certains endroits du quartier et partiellement rajoutés par la suite) et la lutte contre les îlots de chaleur. La place devant la HEG et le conservatoire est ainsi très minérale et les espaces de végétation sont limités par une surface qui devait rappeler l'emplacement des wagons. L'artificialisation du sol, permettant d'éviter un écoulement rapide des eaux en contrebas, limitait toutefois les possibilités de renaturation du site.

Les débats dans le domaine de l'urbanisme se sont progressivement déplacés du « pourquoi » au « comment » densifier. Ils soulèvent la question de l'attractivité économique et démographique des territoires. En termes de gouvernance, la Ville de Neuchâtel

a adopté trois postures (Rérat, 2010) : régulatrice (en utilisant les outils traditionnels de l'urbanisme comme le plan d'affectation ou le plan de quartier), interventionniste (de manière mesurée en procédant à un échange de terrain et à la création d'un espace public) et médiatrice (en mettant en place les conditions-cadres pour favoriser les contacts et négociations entre les parties concernées). Cette triple posture doit permettre à une ville de faire face aux défis de la restructuration économique (désindustrialisation, tertiarisation) et de son attractivité pour les investisseurs, la population et les activités économiques. Les logements créés l'ayant été sur le marché libre, les loyers sont plus élevés que dans le parc existant et ont attiré essentiellement des catégories socio-économiques supérieures. Ainsi, 64 % des habitant-es détiennent un titre universitaire en 2007 (contre 24 % dans la population de la ville), ce qui participe à une forme de gentrification (Rérat, 2012)<sup>46</sup>.

Développer des capacités locales de négociation devient central pour les villes afin de mettre en place les conditions-cadres favorables à une dynamique de projet (qui s'est déroulé sur plus de vingt ans), d'attirer des investisseurs souvent localisés dans les grands centres urbains (actifs dans toute la Suisse, ils sont potentiellement très mobiles), mais aussi de gérer la plus-value générée par le changement d'affectation et la construction. Le quartier montre aussi l'émergence d'acteurs « ancreurs » (Theurillat, 2011) qui portent le projet dans ses différentes étapes, de la planification à la recherche d'investisseurs extérieurs au canton (les CFF, des assurances, etc.). Un cabinet d'architecture a ici joué ce rôle qui est désormais de plus en plus occupé par des entreprises générales spécialisées dans le développement de nouveaux quartiers.

Les débats sur la densification intègrent de plus en plus les notions d'intensité urbaine ou de ville des trajets courts. Selon le modèle de la ville du quart d'heure, les principales fonctions urbaines – habitat,

<sup>46</sup> Ces chiffres sont tirés de ma thèse de doctorat qui m'a incité à m'intéresser à nouveau au Crêt-Taconnet. Après avoir perdu des habitant-es entre le début des années 1970 et la fin des années 1990, les villes suisses – grandes et moyennes – enregistrent une nouvelle phase de croissance (la « réurbanisation »). Les nouveaux quartiers érigés sur d'anciennes friches sont emblématiques de cette attractivité renouvelée.

travail, approvisionnement, santé, éducation, loisirs – devraient être organisées dans un rayon de quinze minutes à pied ou à vélo. Il s’agit non seulement de densifier – par la construction de logements notamment –, mais aussi d’augmenter l’usage des lieux, de valoriser les potentialités du tissu urbain, de rendre la proximité et la vie en ville attractives. Plusieurs initiatives récentes – sans qu’elles soient coordonnées ou présentées comme telles – s’inscrivent dans ce mouvement. Des projets visent à valoriser la proximité de la forêt et du lac (réaménagement des Jeunes-Rives en parc public, liaison entre Serrières et le lac, etc.). Des espaces de *coworking* ont été inaugurés et pourraient s’adresser aux pendulaires de la ville. Le port, longtemps dévolu aux seules activités portuaires, abrite désormais plusieurs bars et il est devenu le cœur de la vie nocturne en période estivale. Pionnière avec l’aménagement d’une zone piétonne en 1979, la Ville a pérennisé l’extension des terrasses autorisée dans un premier temps lors de la pandémie. Elle a commencé à utiliser du mobilier urbain temporaire – s’inspirant de l’urbanisme tactique – pour renforcer l’attractivité de certains secteurs. La politique du vélo reste toutefois encore peu développée. Si l’on trouve quelques bandes cyclables, les pistes (avec séparation physique du trafic motorisé) sont quasiment inexistantes. La pente n’explique pas tout alors que les vélos à assistance électrique sont en plein essor et que les axes parallèles au lac restent peu aménagés<sup>47</sup>.

Un troisième enjeu est celui de la métropolisation (Bassand, 2004). Ces dernières décennies ont été marquées par le renforcement économique et démographique des grands centres urbains du Plateau et par une concentration des ressources. Si la ville de Neuchâtel, par sa taille et sa localisation, ne fait pas strictement partie d’une des régions métropolitaines suisses, elle l’est davantage que les autres villes du canton. Le développement du Crêt-Taconnet illustre les

<sup>47</sup> Entre la rédaction du chapitre et l’impression du livre, la Ville de Neuchâtel a réaménagé une partie de la voirie du quartier. La rue du Crêt-Taconnet, qui était une zone 30, est devenue une zone de rencontre (20 km/h) et autorise désormais les vélos à la descente. Le secteur devant la gare a été transformé en sens unique afin de réguler le trafic automobile. Des installations provisoires (bancs, arbres en pot, etc.) lui confèrent un certain caractère de place publique. Ces mesures sont en test pendant une année et ont déjà fait l’objet de nombreux débats.

enjeux de la double dynamique métropolitaine (fonctionnement en réseau sur la base d'une compétition/collaboration interurbaine et de l'accessibilité ferroviaire) et cantonale (fonctionnement dans un territoire institutionnel avec une préoccupation d'équité régionale).

Les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle étaient trop éloignées de Berne pour espérer décrocher l'implantation de l'OFS. Une candidature cantonale unique a été déposée pour cette activité métropolitaine (importance de l'accessibilité par rapport à Berne et aux autres villes) qui pouvait contribuer à hisser la région dans une catégorie supérieure. En contrepartie, le Service cantonal des contributions, un service lié à un territoire institutionnel, sans enjeu central d'accessibilité et sans concurrence externe, a déménagé de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds. La HE-Arc – qui fonctionne en réseau avec les cantons de Berne, Jura et Neuchâtel et qui entre en concurrence avec des établissements d'autres villes – devait, elle, respecter des normes de la Confédération (campus principal, masse critique par filière, etc.) qui ont conduit, avec la pression des deux autres cantons il est vrai, à une concentration à Neuchâtel au détriment d'autres villes moins bien connectées au réseau urbain suisse. Dans ce contexte de concurrence exacerbée entre villes et cantons, l'accessibilité joue un rôle clé et pénalise fortement les Montagnes neuchâteloises par rapport au chef-lieu et à son agglomération. Il en résulte un équilibre difficile à trouver entre un renforcement de la ville de Neuchâtel dans le réseau urbain suisse et un équilibre entre le haut et le bas du canton. Associée aux principes de densification et d'urbanisme durable, cette double logique de concentration-décentralisation a marqué le redéveloppement du quartier du Crêt-Taconnet.

## Références

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Callet-Molin, V., Piguët, C. et Iori, S. (2015). *Neuchâtel avant-après*. Neuchâtel: Alphil.
- Corboz, A. (2009). *L'espace et le détour : entretiens et essais sur le territoire, la ville, la complexité et les doutes*. Lausanne: Éditions L'Âge d'homme.
- Da Cunha, A., Piguët, E. et Rérat, P. (2006). *Atlas du canton de Neuchâtel*. Hauterive: G. Attinger.

- Guye, A., Rérat, P. et Rey, E. (2002). Ecoparc Neuchâtel : une contribution au développement urbain durable, *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie*, 45-46, p. 185-202.
- Hertz, E. et Wobmann, F. (dir.) (2014). *Complications neuchâteloises : histoire, tradition, patrimoine*. Neuchâtel : Alphil.
- Huguenin, R. (2007). *L'émergence des transports publics en ville de Neuchâtel*. Neuchâtel : Alphil.
- Jakob, M. (2004). *Quartier Ecopark : Bauart #1*. Bâle/Boston : Birkhäuser.
- Jelmini, J.-P. (2010). *Neuchâtel 1011-2011 : mille ans, mille questions, mille réponses*. Hauterive : G. Attinger.
- Marchand, B. (2009). *Quartier Ecoparc : Bauart #2*. Bâle/Boston : Birkhäuser.
- Piguet, C. (2000). *Inventaire suisse d'architecture 1850-1920 (INSA) – Neuchâtel*. Berne : Société d'histoire de l'art en Suisse.
- Rérat, P. (2010). *Habiter la ville : évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuchâtel : Alphil.
- Rérat, P. (2012). Choix résidentiel et gentrification dans une ville moyenne : profils, trajectoires et motivations des habitants des nouveaux logements à Neuchâtel (Suisse), *Cybergeo : revue européenne de géographie*, 579 : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.24931> (consulté le 25.08.2023).
- Rey, E. (2007). Quels processus pour la création d'un quartier durable ? L'exemple du projet Ecoparc à Neuchâtel, *Urbia : Les cahiers du développement urbain durable*, 4, p. 123-145.
- Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, site [Imagesdupatrimoine.ch](http://Imagesdupatrimoine.ch), accédé en novembre 2021.
- Theurillat, T. (2011). La ville négociée : entre financiarisation et durabilité, *Géographie, économie, société*, 13(3), p. 225-254.
- Wolf, L. (2014). Un voyage en train du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, *Le Temps*, 29 décembre.