



Master

2021

Public access

This version of the publication is provided by the author(s) and made available in accordance with the copyright holder(s).

---

Quand le gris chasse le vert : l'ancrage délicat des natures vertes et grises dans les projets d'aménagement urbains à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

---

Vuithier, Alix

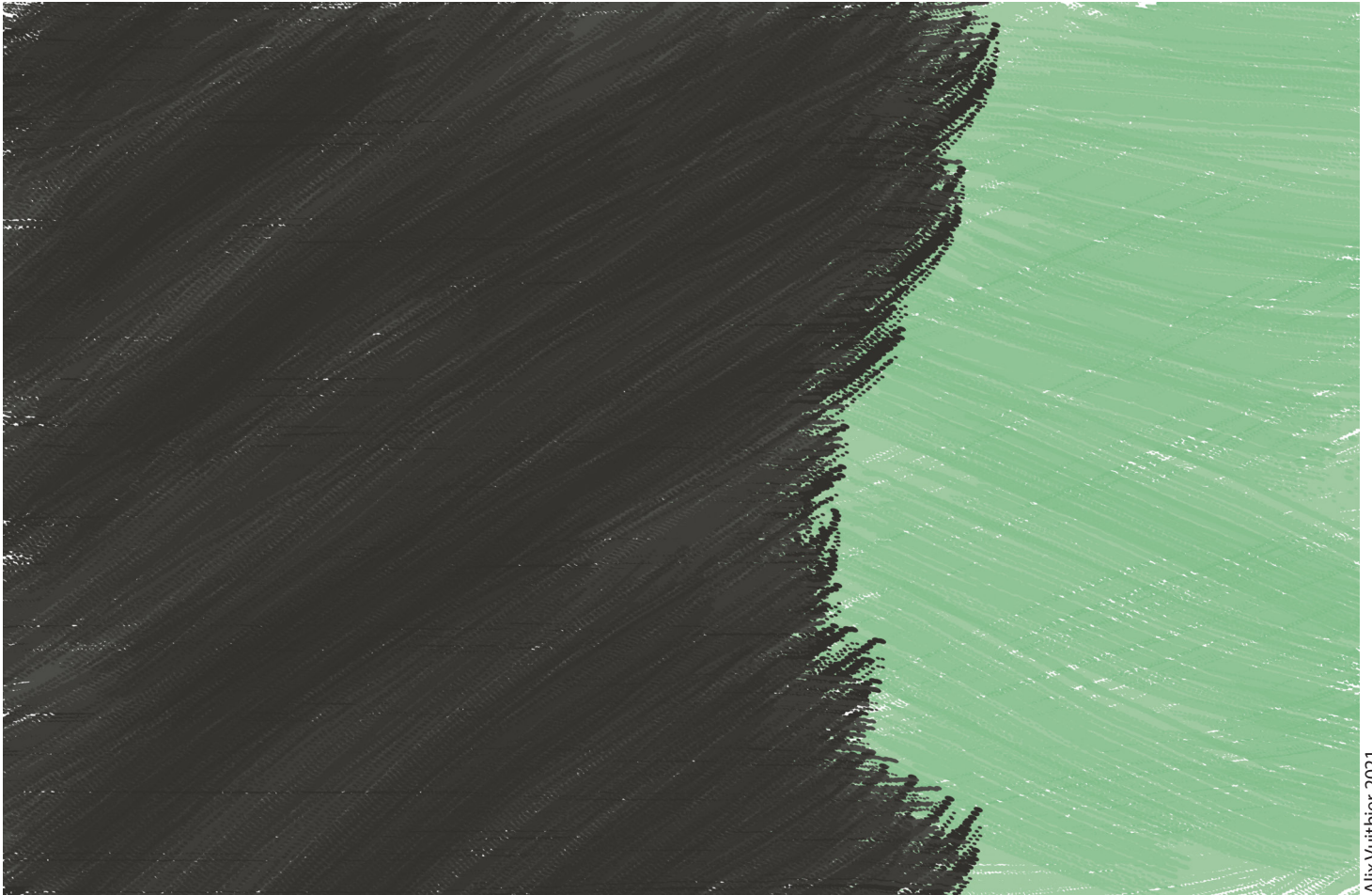
**How to cite**

VUITHIER, Alix. Quand le gris chasse le vert : l'ancrage délicat des natures vertes et grises dans les projets d'aménagement urbains à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Master, 2021.

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:157862>

© This document is protected by copyright. Please refer to copyright holder(s) for terms of use.

Last deposit update in Archive ouverte UNIGE on 16.03.2023 03:19



Alix Vuithier 2021

# Quand le gris chasse le vert

L'ancrage délicat des natures vertes et grises dans les projets d'aménagement urbains à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

Alix Vuithier

Septembre 2021

Faculté des sciences de la société

Maîtrise universitaire en développement territorial

Mention Aménagement du territoire et urbanisme

Directeur : Prof Romain Felli

Expert : Prof Laurent Matthey

Mémoire n° : 122



**UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE**



*À mon grand-papa Maurice Edgar Vuithier (1921-1999),  
Conseiller général de la Ville de Neuchâtel de 1972 à 1980*

**Nombre de caractères : 217'432**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>IX</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>CADRE THÉORIQUE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. CONCEPTUALISATION .....</b>	<b>3</b>
1.1. ÉCOLOGIE POLITIQUE URBAINE.....	3
1.2. PIÉTONNISATION ET VERDISSEMENT URBAIN .....	6
<b>2. MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>9</b>
2.1. LOGICS OF CRITICAL EXPLANATION .....	9
2.2. QUESTION DE RECHERCHE ET PROBLÉMATIQUE.....	12
Question de départ.....	12
Hypothèse de recherche axe social n°1.....	15
Hypothèse de recherche axe social n°2.....	15
Hypothèse de recherche axe politique n°1 .....	15
Hypothèse de recherche axe politique n°2 .....	15
Hypothèse de recherche axe fantasmatique n°1 .....	15
Hypothèse de recherche axe fantasmatique n°2 .....	15
2.3. CORPUS .....	16
<b>ANALYSE .....</b>	<b>17</b>
<b>1. CONTEXTE .....</b>	<b>17</b>
1.1. PRÉSENTATION DES VILLES ÉTUDIÉES .....	17
1.1.1. <i>Développement et urbanisme</i> .....	18
1.2. NEUCHÂTEL 1979 : ZONE PIÉTONNE AU CENTRE-VILLE.....	19
1.3. LA CHAUX-DE-FONDS 2004 : ZONE DE RENCONTRE SUR LE <i>POD</i> .....	20
1.4. NEUCHÂTEL 2013 : ZONE 30 SUR LA PLACE NUMA-DROZ .....	20
1.5. LA CHAUX-DE-FONDS 2020 .....	21
1.5.1. <i>La Chaux-de-Fonds 2019 : Motion pour un Central-Park sur le Pod</i> .....	22
1.5.2. <i>La Chaux-de-Fonds 2019 : Plan directeur partiel des mobilités (PDPM)</i> .....	22
1.5.3. <i>La Chaux-de-Fonds 2020 : Piétonisation de la Place du Marché</i> .....	23
<b>2. FORMULATIONS.....</b>	<b>24</b>
2.1. ÉNONCÉS INTRA PROJET.....	24
2.1.1. <i>Neuchâtel 1979</i> .....	24
2.1.2. <i>La Chaux-de-Fonds 2004</i> .....	28
2.1.3. <i>Neuchâtel 2013</i> .....	31

2.1.4.	<i>Central Park sur le Pod</i> .....	35
2.1.5.	<i>PDPM 2019</i> .....	38
2.1.6.	<i>Place du Marché 2020</i> .....	41
2.2.	ÉNONCÉS INTER PROJETS .....	47
2.2.1.	<i>Circulation</i> .....	48
2.2.2.	<i>Stationnement</i> .....	50
2.2.3.	<i>Impacts</i> .....	52
2.2.4.	<i>Finances</i> .....	53
2.2.5.	<i>Végétalisation</i> .....	54
2.2.6.	<i>Représentations</i> .....	56
2.2.7.	<i>Rapport fond-forme</i> .....	57
2.2.8.	<i>Gouvernance</i> .....	60
<b>3.</b>	<b>ANALYSE RÉTRODUCTIVE</b> .....	<b>64</b>
	Question de départ.....	64
3.1.	LOGIQUES SOCIALES.....	64
	Hypothèse de recherche axe social n°1.....	64
	Hypothèse de recherche axe social n°2.....	69
3.2.	LOGIQUES POLITIQUES.....	72
	Hypothèse de recherche axe politique n°1 .....	72
	Hypothèse de recherche axe politique n°2 .....	74
3.3.	LOGIQUES FANTASMATIQUES.....	76
	Hypothèse de recherche axe fantasmatique n°1 .....	76
	Hypothèse de recherche axe fantasmatique n°2 .....	78
3.4.	IMPLICATIONS POUR LA QUESTION DE DÉPART .....	80
	Question de départ.....	80
	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>83</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>86</b>
	<b>SOURCES PRIMAIRES</b> .....	<b>86</b>
	<b>SOURCES SECONDAIRES</b> .....	<b>88</b>
	<b>ANNEXE</b> .....	<b>A</b>
<b>1.</b>	<b>LOGICS OF CRITICAL EXPLANATION</b> .....	<b>A</b>
1.1.	NOTIONS DE BASE .....	A
1.2.	DÉFINITION D'UNE LOGIQUE.....	B
1.3.	LES TROIS TYPES DE LOGIQUES.....	C
1.4.	EXEMPLE D'APPLICATION DE LA MÉTHODOLOGIE.....	E
<b>2.</b>	<b>LISTE DES ÉNONCÉS</b> .....	<b>H</b>

3.	STATIONNEMENT AUX CENTRES-VILLE DE NEUCHÂTEL ET DE LA CHAUX-DE-FONDS EN 2021 .....	K
4.	GRILLE D'ANALYSE DES TEXTES .....	L
5.	ILLUSTRATIONS .....	M



## REMERCIEMENTS

La réalisation de mon travail a bénéficié de la contribution, de l'aide et des commentaires de nombreuses personnes. Je souhaite avant tout remercier mon superviseur Romain Felli pour sa disponibilité, son aide précieuse et ses conseils avisés.

Je tiens également à remercier Oğuzhan Can, ancien Conseiller général de la Ville de La Chaux-de-Fonds et Philippe Carrard du service d'urbanisme de la Ville de La Chaux-de-Fonds pour le temps qu'ils m'ont accordé lors d'entretiens exploratoires.

Je remercie aussi les personnes suivantes pour l'aide qu'ils m'ont apporté pour la consultation des archives :

Olivier Girardbille, archiviste de la Ville de Neuchâtel,

Audrey Montandon-Clerc, Agente en Information Documentaire au Service Gestion des collections et patrimoine de la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel,

Sandrine Zaslowsky, Responsable de la Bibliographie et des imprimés neuchâtelois à la Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds,

Thierry Dubois-Cosandier, Responsable des collections iconographiques à la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.

Enfin, je tiens à remercier Luc pour son soutien tout au long de ce travail.



# INTRODUCTION

L'avenir du centre-ville de La Chaux-de-Fonds est au cœur des débats des autorités de la Ville depuis l'acceptation aux niveaux cantonal et fédéral de deux projets de contournement routier de la ville, à l'est (sur la H18) et à l'ouest (sur la H20) en plus du contournement du Locle, prévus à l'horizon 2030. Dans le sillage de la concrétisation de ces axes routiers, la Ville a entamé une mue de son centre-ville et un questionnement sur les modes de déplacement en ville avec une vision « *La Chaux-de-Fonds 2030* », une révision du stationnement en ville et finalement l'élaboration d'un plan directeur partiel des mobilités (PDPM) visant à favoriser un report modal. Dans cet élan pour une ville plus piétonne, deux projets émanant du Parti Socialiste (PS) ont été mis en route.

Le premier a été présenté sous forme de motion déposée par Oğuzhan Can pour le groupe Socialiste en octobre 2019 et demande l'étude de la possibilité de requalifier tout ou une partie de l'Avenue Léopold-Robert (*Le Pod*), l'artère centrale de la Ville, en une trame verte et piétonne. En effet, les travaux de contournement routiers, en parallèle d'améliorations de dessertes en train vers la France et vers Neuchâtel, motivent les propositions de la motion et ouvrent la voie à une réflexion approfondie sur l'avenir du Pod, délesté de sa fonction d'axe routier structurant est-ouest. Le second est un postulat posé par le groupe Socialiste en novembre 2019 demandant l'étude de la piétonisation de la place du Marché, en parallèle des mesures du PDPM au centre-ville. Le rapport du Conseil communal sur ce postulat a été accepté en octobre 2020.

Ces différents projets de pacification du trafic à La Chaux-de-Fonds s'intègrent dans un contexte plus large de projets liés à la place du piéton au centre-ville à La Chaux-de-Fonds et à Neuchâtel. Malgré la création d'une large zone piétonne au centre-ville de Neuchâtel en 1979, les projets ultérieurs, d'ampleurs plus modestes, ont été refusés en référendum dans les deux villes. En 2004, les citoyens de La Chaux-de-Fonds avaient été appelés à se prononcer sur une zone de rencontre sur une portion réduite du Pod. Le projet avait été largement refusé à 78.44%<sup>1</sup> en référendum (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004b). Similairement, à Neuchâtel en 2013, une zone de rencontre qui étendait la zone piétonne était refusée à 61.35%<sup>2</sup> (Ville de Neuchâtel 2013).

---

<sup>1</sup> Le nombre de votes total était 14'558 (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004b), soit une participation d'environ 39% (Chancellerie d'État, NE 2006).

<sup>2</sup> Le nombre de votes total était 10'268, soit une participation d'environ 41% (Ville de Neuchâtel 2013).

Le point de départ de ce travail est la motion d'Oğuzhan Can dont l'objet questionne la relation entre la nature et l'urbain en lien avec la mobilité. Les débats autour d'autres projets urbains actuels et passés à La Chaux-de-Fonds et à Neuchâtel offrent un point de vue analytique important pour comprendre l'accueil fait à la motion Socialiste et ses possibilités de réalisation. Dans cette perspective, ce travail s'intéresse à l'évolution du discours politique autour des projets urbains majeurs des centres-ville des deux villes, en particulier à l'importance de la mobilité et de la nature dans les arguments des soutiens et opposants aux projets. Le but du travail est d'effectuer une analyse comparative des six projets rattachés à quatre contextes spatio-temporels, différents mais connexes, pour détacher les éléments politiques, fantasmatiques et sociaux qui ont facilité ou entravé l'acceptation et la réalisation des projets.

Concrètement, ce travail interroge la relation entre la *nature verte* et la *nature grise* dans les discours des soutiens et opposants aux projets étudiés. La *nature urbaine verte* et la *nature urbaine grise* sont deux concepts issus de l'écologie politique urbaine qui seront présentés par la suite et qui retranscrivent la division esthétique entre des aspects de la durabilité urbaine, verdoyante d'un côté, sociale et technologique de l'autre. Les projets considérés, aux centres-ville de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds, se concentrent principalement sur la promotion de la nature grise, cela souvent aux dépens d'une meilleure insertion de la nature verte. Or, les enjeux futurs pour les villes en lien avec les changements climatiques demandent une meilleure intégration de la nature verte conjointement à la nature grise, pour, entre autres, limiter les îlots de chaleurs, favoriser la biodiversité, améliorer la perméabilité des sols et, plus largement, maintenir ou améliorer la qualité de vie en ville.

Ce travail propose une analyse comparée de projets d'aménagement du centre-ville ayant abouti ou non dans les deux villes majeures du Canton de Neuchâtel. La répartition temporelle et les différences d'ambition en termes de nature verte et de nature grise de ces projets permettent d'étudier la conciliation entre la durabilité urbaine et les différents intérêts, comme l'accessibilité automobile, qui peuvent entrer en conflit avec elle. Ainsi, ce travail met en exergue les difficultés rencontrées lors de l'insertion de la nature grise au centre-ville et des pistes pour y favoriser l'intégration conjointe de la nature verte.

# CADRE THÉORIQUE

## 1. Conceptualisation

Afin d'appréhender la complexité des discours autour des mutations urbaines des deux villes, je vais mobiliser une perspective d'écologie politique urbaine dont l'approche dépasse la dichotomie ville-nature et aborde les transformations socio-naturelles en regard de rapports de pouvoir. La méthodologie utilisée pour l'analyse est basée sur l'approche poststructuraliste de la théorie du discours développée par Jason Glynos et David Howarth (Glynos et Howarth 2007; Howarth, Glynos, et Griggs 2016; Griggs et Howarth 2019; Glynos et al. 2021). Pour ce faire, il sera nécessaire de développer les théories qui me permettront d'analyser la problématisation faite par les acteurs des enjeux d'aménagement, leur processus d'institutionnalisation et l'impact des aménagements. Ainsi, après une introduction au cadre de l'écologie politique urbaine, je vais présenter le contexte théorique de la piétonnisation des centres urbains en Europe et du verdissement urbain.

### 1.1. Écologie politique urbaine

L'écologie politique urbaine (*Urban Political Ecology*, ou UPE) prend ses racines dans l'écologie politique en appliquant à la ville son approche des processus politiques de la construction, de l'utilisation et de la transformation de l'environnement (Rogers, Castree, et Kitchin 2013). Comme l'explique Paul Robbins, l'approche politisée de l'écologie politique, s'oppose à une approche *apolitique* où les relations de pouvoir et les flux de ressources ne sont pas prises en compte dans la genèse des problèmes environnementaux (Robbins 2012). En particulier, Robbins pose l'écologie politique comme réponse à deux formes d'écologie *apolitique* : une vision néomalthusienne de la limite à la croissance et une vision de modernisation économique. La première réduit les problèmes environnementaux à un épuisement des ressources face à une démographie croissante incontrôlée et la deuxième attribue les problèmes écologiques à une mise en place inadéquate de techniques managériales « *modernes* » et vise à l'amélioration de l'efficacité économique comme réponse aux atteintes environnementales (2012).

Cependant, comme le montre Robbins (2012), ces visions négligent l'influence des forces politiques et économiques et sont en réalité implicitement politiques sous le couvert d'une apparente objectivité. Dans la vision néomalthusienne, la démographie s'avère un mauvais prédicteur des crises environnementales, en partie car la répartition de l'utilisation des ressources au sein de la population mondiale est largement inégale. Dans la vision moderniste, la capacité

des technologies et des marchés à prévenir les crises environnementales ou à amener à des améliorations environnementales est contestable selon Robbins au regard des expériences historiques. De plus, la logique de libéralisation du marché a pour principe la dérégulation des conditions de travail et des contrôles environnementaux (2012). Selon Robbins, l'UPE n'est pas plus politique que les deux approches présentées succinctement, mais, à l'inverse de ces dernières, elle reconnaît explicitement ses objectifs normatifs et ses hypothèses de recherche (2012).

Partant de cette approche politique de la production de la nature, l'UPE cherche à comprendre le lien entre le social et l'environnement, les relations de pouvoir qui prévalent dans la production de la nature (Heynen, Kaika, et Swyngedouw 2006). Cette production s'opère dans un contexte conflictuel de relations de pouvoir et de déséquilibre des forces représentées, qui luttent pour créer leur propre environnement matériellement et discursivement (2006). Comme le résume Alex Loftus, l'UPE remet en question la dichotomie urbain-nature (Loftus 2012). Plus fondamentalement encore, elle abandonne la distinction nature-société en affirmant que la nature est produite socialement et matériellement. Pour Neil Smith, si cette idée peut paraître absurde, car la nature peut sembler être à l'opposé des productions humaines, « *avec le progrès de l'accumulation du capital et l'expansion du développement économique, [le] substrat matériel [par lequel le paysage naturel se présente à nos yeux] est de plus en plus le produit d'une production sociale* »<sup>3</sup> (Smith 2008). La volonté d'appropriation universelle inhérente au capitalisme fait de tout élément naturel un potentiel d'usage et de commodification :

*« Aucune partie de la surface de la terre, de l'atmosphère, des océans, du substrat géologique, ou de la couche biologique supérieure ne sont immunisés contre la transformation par le capital. [...] Les êtres humains ont produit toute nature qui leur a été rendue accessible. »*<sup>4</sup>  
(Smith 2008)

La nature ainsi produite réunit son aspect concret et matériel, à valeur d'usage, à sa forme abstraite et sociale, à valeur d'échange (Smith 2008). Dans cette optique, la production de l'espace ne peut ainsi qu'être comprise à partir de la production de la nature (Loftus 2012). Par conséquent, la ville constitue un assemblage socio-naturel –ou écosystème construit– où le naturel est omniprésent au travers de la production de l'espace et de la production de la nature (2012). Ces processus de production sont fortement empreints de pouvoir et la ville est donc un

---

<sup>3</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>4</sup> Traduction de l'auteurice.

environnement qui exprime et reproduit les injustices issues du contexte à partir duquel il a été produit (2012).

Dans le contexte de production de la ville durable, les acteurs recherchent une harmonie entre les éléments matériels et discursifs afin de s'assurer une crédibilité et utilisent pour cela les représentations culturelles de la nature pour associer technologie et vert. Ainsi, David Wachsmuth et Hillary Angelo (2018) parlent des dimensions esthétiques qui reflètent les stratégies et priorités des politiques de durabilité urbaine. Ils distinguent deux représentations de la nature urbaine, matériellement et esthétiquement divergentes mais connectées idéellement. La distinction entre nature verte et nature grise permet d'appréhender l'imaginaire rattaché à l'environnement urbain et les relations de pouvoir qui y prennent place.

La première forme, verdoyante, la *nature urbaine verte*, est exemplifiée par le retour ou l'expansion des arbres, parcs et jardins urbains, l'agriculture urbaine ou les murs végétalisés. La nature verte est la plus tangible des deux, rattachée au vert et au végétal. Par sa matérialité elle est sujette à *l'illusion de la réalité* (Lefebvre 2000) qui est l'illusion d'une simplicité naturelle selon laquelle un objet contient son propre sens symbolique (Wachsmuth et Angelo 2018). Ainsi, suivant l'illusion de la réalité, le rattachement esthétique d'un objet à la nature verte invite à croire à sa durabilité intrinsèque. Cela peut être exemplifié par un bâtiment peint en vert ou un gazon synthétique devant un bâtiment ayant pour but d'imiter la nature verte dans la forme qu'on lui prête, plutôt que dans le fond, lié à la durabilité.

La deuxième forme, basée sur le concept d'espace urbain social et technologique, la *nature urbaine grise*, est représentée par la durabilité découlant des noyaux urbains denses, des réseaux de transports publics, des itinéraires de mobilité douce et de l'efficacité énergétique. La nature grise est donc plus abstraite que la nature verte. Par sa dépendance à la technologie, la nature grise est sujette à *l'illusion de la transparence* (Lefebvre 2000) qui est l'illusion de l'imaginaire technocrate selon laquelle la réalité est complexe mais peut être décryptée par le travail de la pensée (Wachsmuth et Angelo 2018). L'illusion de la transparence peut être illustrée par les constats d'Yves Raibaud sur les plans pour rendre l'agglomération bordelaise plus durable. Se basant sur de grands principes et des cas généraux, les planificateurs y préconisent des mesures comme le télétravail ou les péages urbains, en négligeant que, dans les faits, ces mesures pèsent plus lourdement sur les femmes de par la structure sociétale qui impose un rôle suivant le genre (2015). Ainsi, l'illusion de la transparence suggère le décalage qui peut exister entre la planification telle qu'elle est pensée et sa confrontation à la réalité.

## 1.2. Piétonnisation et verdissement urbain

La piétonnisation des centres urbains en Europe découle du positionnement des centres-ville face à l'éclatement de la ville entraîné par l'essor de l'automobile (Ferial 2015). Politique des villes de taille moyenne (100 000 à 500 000 habitants), le piétonnier se diffuse par échange d'expertise et d'expériences avant d'être repris par des villes plus petites et par les métropoles (2015). Le mouvement de piétonnisation des années 1960–1970 est centré autour de la modernisation du centre-ville comme axe commerçant, intégrant au milieu des années 1960 des aspects de patrimonialisation (2015). Ce n'est que dans les années 1970, sous l'impulsion d'une redéfinition de l'« *urbanité* » initiée notamment par Henri Lefebvre, que la rue piétonne est mise en avant comme lieu de rencontre, propice à la flânerie, qui « *doit être aménagée en conséquence et intégrer aussi les préoccupations écologiques* » (2015). Si certains appellent même à une *révolution piétonne* pour que la ville soit conçue pour les piétons (Breines et Dean 1974), c'est la vision de la ville où la piétonnisation s'ajuste à l'automobile qui s'impose avec la diffusion de *Streets for People* (OCDE 1974; cité par Ferial 2020) par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (Ferial 2020).

Cette vision renouvelée de la rue fait écho aux mouvements écologistes critiques des années 1970 qui promeuvent une vision alternative de la société et de l'économie. La ville y est vue comme génératrice de problèmes environnementaux et la ville durable est conceptualisée comme une réponse radicale au *business as usual* (P. Brand 2007). Dans son acception *éco-socialiste*, la ville durable intègre comme idéaux fondateurs l'environnement, la justice sociale et l'équité (Hodson et Marvin 2017) ainsi que la remise au centre du lien social (Blanc et Laigle 2015). C'est finalement une autre vision de la ville qui s'impose, celle du développement durable, représentée notamment par le rapport du Brundtland (1987) où les crises environnementales peuvent être solutionnées sans remettre en question le capitalisme au travers d'un agenda développé et mis en pratique par les instances gouvernantes existantes (Hodson et Marvin 2017). Comme l'observe Isabelle Hajek, « *l'application de la notion de développement durable aux villes au tournant des années 1990* » ressort majoritairement d'acteurs économiques plus intéressés « *par l'impact sur la croissance [économique] des problèmes environnementaux posés par l'expansion urbaine* » que par les préoccupations environnementales des écologues aux origines de la ville durable (Hajek 2015). Ainsi, le dynamisme économique est mis en avant comme vecteur indirect d'écologie et d'améliorations sociales (Hodson et Marvin 2017).

Les actions promues au nom de la ville durable peuvent ainsi relever plus d'une forme de *city branding* pour raviver l'attrait de la ville et son économie que de véritables inquiétudes environnementales et sociales (Reigner, Brenac, et Hernandez 2013). Par conséquent, les aménagements visant à rendre la ville durable sont parfois sujets à controverse car leur accessibilité, leur pertinence et leurs impacts fonciers peuvent aller à l'encontre des améliorations en termes de qualité de vie et d'écologie promues par la ville durable (Angelo 2019; Rice et al. 2020). Ces effets cachés de la promotion de la nature urbaine, qui correspondent à la notion d'*éco-gentrification* (Angelo 2019; Rice et al. 2020), mettent à mal l'idée de justice sociale et d'équité, en restreignant l'accès aux classes les plus aisées. L'action concrète pour la ville durable, qui amène parfois à une *éco-gentrification*, passe principalement par des mesures techniques sur l'environnement physique (P. Brand 2007) qui reposent sur une modélisation des cas généraux d'usages, où l'habitant, le pendulaire ou l'utilisateur suit un comportement type. Ces mesures ne sont donc efficaces que si l'usage type est respecté (Salomon Cavin et Bourg 2010) et reposent ainsi sur un *gouvernement des conduites* –dans le sens donné par Michel Foucault– pour être efficaces, rendant certains usages illégitimes (Boissonnade 2011). L'exemple donné par Thierry Brenac des *rues nues*, tiré du *Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* (Reigner, Brenac, et Hernandez 2013) illustre bien cela (2013) : La rue nue cherche à retirer les éléments séparant matériellement l'espace urbain entre les acteurs (automobiles, vélo, piétons). On retire ainsi les feux lumineux, les surélévations, les trottoirs.

Cependant, le comportement des acteurs ne correspond pas toujours aux prédictions et il en résulte bien souvent une recherche d'encadrement des conduites, par exemple en plaçant certains éléments urbains, bacs à fleurs, ou signalisations au sol séparant les usages dédiés (2013). Les conditions sociétales qui induisent une pratique ne sont pas traitées à la source car l'action se focalise sur la contrainte (par intervention directe, e.g. péage urbain, ou par omission, e.g. mettre moins de place que d'habitants) et non sur un changement sociétal. Le gouvernement des conduites rend illégitime certaines pratiques au sein de la ville durable mais ne remet pas en cause le système qui engendre ou conditionne ces pratiques. Le besoin de déplacement, la pression à l'efficacité (rapidité) ou le respect mutuel dans l'espace public ne sont pas traités directement.

La réponse néolibérale de la ville durable qui a émergé au début des années 1970 est à remettre dans le contexte plus large du verdissement des villes entamé au XIX<sup>e</sup> siècle déjà au moins.

Hillary Angelo retrace succinctement l'histoire du verdissement des villes qui prend successivement le rôle de processus élitiste et civilisationnel au XIX<sup>e</sup> siècle, de Fordisme à large échelle au XX<sup>e</sup> et de « *greenwashing neoliberal et développement de parcs spectaculaires* » au XXI<sup>e</sup> (Angelo

2021). Pour Angelo, durant toutes ces périodes, le verdissement des villes est un « *moyen de transformer les villes, socialement et spatialement* »<sup>5</sup> en utilisant une symbolique reconnue tant par les acteurs du verdissement que par la population comme bénéfique pour le bien commun (2021). Ainsi, si la piétonnisation et le verdissement ont pu avoir des motivations différentes, ils contribuent tous deux à construire des communs urbains (Angelo 2021 ; Villani et Talamini 2021) dans un contexte où la rue en tant que commun a laissé place à « *un espace public dominé par l'avènement de l'automobile* »<sup>6</sup> (Harvey 2013). Ce processus de constitution de communs urbains s'intègre dans les rapports de forces inhérents à la production de l'espace. De ce fait, ce processus est sujet à l'appropriation par des intérêts particuliers, avec pour conséquence d'entraver la réelle formation de biens communs partagés au-delà d'un cercle restreint (2013).

---

<sup>5</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>6</sup> Traduction de l'auteurice.

## 2. Méthodologie

Je vais employer la méthodologie des *Logics of Critical Explanation* développée par Jason Glynos et David Howarth et qui se fonde sur l'analyse de discours post-structuraliste (2007). Je vais expliciter brièvement la méthodologie des logiques afin de me concentrer sur l'application de la méthode à mon sujet d'analyse. Une explication étendue des *Logics of Critical Explanation* se trouve en annexe. Ensuite, je détaillerai la problématique, ma question de recherche et mes hypothèses de recherche. Enfin, je présenterai le corpus rassemblé sur les six projets et motion et qui a été analysé avec la méthodologie des logiques.

### 2.1. Logics of Critical Explanation

La méthodologie des logiques a pour but d'offrir au chercheur en sciences sociales et politiques un outil pour interpréter et expliquer un phénomène social sans recourir à des lois causales (Glynos et Howarth 2007). Glynos et Howarth se sont appuyés sur les travaux de Michel Foucault, Ernesto Laclau et Chantal Mouffe, et Jacques Lacan pour établir leur méthodologie et ses fondements philosophiques. Les logiques, qui sont au centre de la méthodologie, sont des « *unités explicatives* » qui guident la recherche empirique (voir l'annexe pour une explication détaillée) (Glynos et al. 2021). La méthodologie des logiques permet l'analyse de la généalogie du discours, structurée autour de trois axes : social, politique et fantasmatique (Glynos et Howarth 2007). Leur approche fait appel à l'analyse de logiques qui permettent d'appréhender une pratique sociale, son institutionnalisation et son origine idéelle. Ainsi les trois axes –social, politique et fantasmatique– répondent respectivement aux questions « *quelle pratique* », « *comment est-elle institutionnalisée* » et « *pourquoi est-elle promue* »<sup>7</sup> (2007). Parmi les logiques politiques, la *logique d'équivalence* et la *logique de différence* revêtent un rôle important. La première consiste en le rassemblement de demandes sociales diverses autour d'un signifiant commun. La seconde cherche à rompre les liens d'équivalences entre demandes afin d'avaliser les plus commodes et de rendre illégitimes les plus radicales (Mert 2015; Glynos et Howarth 2007; Laclau et Mouffe 1985).

La méthodologie procède en trois phases. La première consiste à établir **le contexte** d'énonciation du discours. La deuxième, **la formulation**, consiste en la problématisation du phénomène empirique. Les données empiriques sont présentées pour dégager la formulation par les acteurs des pratiques investiguées. Précisément, la formulation des enjeux liés au projet urbain,

---

<sup>7</sup> Traduction de l'autrice.

les conceptions de la ville (et en particulier des formes de nature en ville) qui se dégagent du discours, la compréhension des implications du projet et la lutte politique des acteurs sont étudiées. La troisième phase, *l'analyse réductrice*, consiste à relier les formulations des acteurs avec la théorie selon mes axes d'analyse et mes hypothèses de recherche. Cela formera la base permettant d'évaluer ma question de recherche. Les étapes détaillées pour compléter ces trois phases seront maintenant présentées suivies par l'introduction du corpus utilisé pour chaque projet.

Suivant Griggs et Howarth (2019), la méthodologie utilisée dans ce travail repose sur la construction d'*énoncés*, basé sur le sens donné par Foucault, qui synthétisent les propos essentiels du discours. Un *énoncé* est une *fonction énonciative* mais n'est pas simplement une proposition avec une valeur de vérité (vrai ou faux) car « *la même phrase avec le même sens peut constituer des énoncés différents* » (Dreyfus et Rabinow 1984), autrement dit, sa valeur de vérité peut différer suivant le lieu de son énonciation. Ainsi, selon Foucault, « *l'identité de l'énoncé est relative et oscille selon l'usage qu'on fait de l'énoncé et la manière dont on le manipule* » (Foucault 1969; cité par Dreyfus et Rabinow 1984). L'énoncé dépend donc du groupe de signes qui le compose mais n'a pas de sens fixé. En cela, il est une *fonction énonciative* qui donne une règle d'existence, des contingences de sens, mais dont le sens dépend d'un contexte historique et localisé.

Foucault s'intéresse en particulier à un type d'énoncés (renommés *actes de discours sérieux* par Dreyfus et Rabinow (1984)), ceux qui ont la prétention d'être conformes à la réalité, dans un contexte institutionnalisé où la vérité et le mensonge sont socialement importants. Les actes de discours sérieux forment un système, ce qui permet d'étudier un énoncé de ce système dans un contexte et d'analyser « *tout ce qui fait que les gens, à une époque donnée, accordent une valeur de sérieux à certains actes de discours* »<sup>8</sup> (1984).

Griggs et Howarth (2019) donnent un exemple d'application de la méthodologie des logiques, basé sur les énoncés, analysant la politique d'aviation au Royaume-Uni. Ils procèdent en trois étapes. Premièrement, ils construisent une généalogie des éléments et processus clés, rattachés aux changements dans le discours sur la pratique à partir de documents charnières pour la formulation de la politique d'aviation depuis les années 2000. Deuxièmement, ils effectuent une lecture répétée des textes pour identifier les différentes problématisations de la pratique qui ont

---

<sup>8</sup> La conception d'*énoncé* pour Glynos, Howarth et Griggs (Glynos et al. 2021; Griggs et Howarth 2019) se distingue par le fait qu'ils ne conçoivent pas, contrairement à Foucault, de séparation entre les pratiques discursives et non discursives (Glynos et al. 2021).

structuré le terrain de l'argumentation et pour identifier la construction de demandes spécifiques et leur éventuel rattachement. Cette étape, en lien avec la première, permet la sélection d'énoncés qui prennent une fonction énonciative. Ils analysent ensuite l'insertion de ces énoncés dans un réseaux d'énoncés et s'ils constituent des actes de discours sérieux. Troisièmement, ils sélectionnent trois énoncés qui caractérisent les discours dominants sur le changement de la pratique : l'énoncé « *a balanced approach* » retranscrit la vision du *Labour party* d'une croissance du trafic aérien inéluctable mais causant des nuisances qui place le gouvernement comme médiateur entre demandes environnementales et demandes aéronautiques ; l'énoncé « *a genuinely sustainable framework* » reflète la position prise par la coalition *Conservative-Liberal Democrats* menée par David Cameron qui s'oppose à l'extension de l'aéroport de London Heathrow (ajout d'une troisième voie et d'un sixième terminal) promis par le gouvernement *Labour*, en plaçant le trafic aérien et sa limitation comme moyen d'action contre les changements climatiques ; enfin, l'énoncé « *deliver the maximum connectivity bang for each of our carbon bucks* » reflète le changement de cap complet de Cameron qui amorce un retour vers un régime d'expansion de l'aviation cependant limité par des objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub>.

En me basant sur l'exemple qui vient d'être présenté, l'exemple donné en annexe (section 1.4, page E) et sur les textes de Glynos et Howarth (Glynos et Howarth 2007; Glynos et al. 2021), j'ai adapté la méthodologie utilisée au contexte étudié. Ce faisant, je mobilise des outils d'analyse de discours présenté par Boréus et Bergström (2017) pour la sélection initiale des textes (en plus des critères donnés par Griggs et Howarth) et pour les principes de conduite de l'analyse des textes. Cela consiste en une justification pour le choix des textes étudiés, la lecture répétée et consciencieuse des textes sélectionnés et la prise en compte de l'intersubjectivité en faisant preuve de transparence, en justifiant les résultats, notamment par l'utilisation de citations directes des textes, et en maintenant une cohérence dans l'analyse.

Après la sélection et la lecture répétée des textes principaux, ma méthode consiste à dégager pour chaque texte les éléments rattachés à chaque axe (fantasmatique, politique et social) au moyen d'une grille d'analyse (cf. tableau 4 en annexe). Cette grille permet d'assurer une certaine cohérence en gardant la même perspective d'analyse pour les différents textes. À partir de ces grilles et toujours en référence aux textes sources, je rassemble pour chaque projet les arguments connexes sous un énoncé qui synthétise le propos.

De cette manière, partant d'environ 400 citations, 97 énoncés primaires ont été dégagés pour les six projets (cf. tableau 1). Ces énoncés primaires ont ensuite été rassemblés indépendamment une première fois intra projet et une seconde fois inter projets pour créer un réseau d'énoncés. À

chaque fois, les énoncés primaires ont été rassemblés sans thème, mais itérativement par rassemblés par similarité de sens. Ainsi, les thèmes sont apposés après catégorisation pour ne pas biaiser la classification et forcer les énoncés dans une catégorie prédéfinie. Cette procédure permet de dégager un double réseau d'énoncés qui sera ensuite analysé pour identifier les logiques sous-jacentes à chaque projet et comparer l'émergence, la persistance ou l'absence de ces logiques entre projets. En replaçant ensuite ces logiques dans les trois axes d'analyse, la pertinence des hypothèses de recherche et *in fine* de la question de recherche pourra être évaluée.

**Tableau 1 :** Décompte des énoncés dégagés par types et par projets

Type d' énoncé/ Projet	Neuchâtel 1979	La Chaux-de-Fonds 2004	Neuchâtel 2013	Central Park sur le Pod	PDPM 2019	Place du Marché 2020	Total
Primaire	24	18	15	10	14	16	97
Intra projet	6	5	5	5	5	5	31
Inter projet	—	—	—	—	—	—	26

## 2.2. Question de recherche et problématique

Afin de contextualiser la question de la relation entre la nature et l'urbain en lien avec la mobilité, je vais prendre une approche d'écologie politique urbaine (EPU) et, dans cette perspective, mobiliser les notions de *nature verte* et *nature grise* de David Wachsmuth et Hillary Angelo (2018). Je mobiliserai ces notions pour référer aux différentes représentations de natures urbaines dont certaines dimensions de la mobilité. L'article de Wachsmuth et Angelo conclut sur une ouverture qui demande de quelle manière les représentations radicales et progressistes de la durabilité urbaine peuvent-elles être défendues. Sur cette ligne, je postule une première question de départ relative à la motion :

### QUESTION DE DÉPART

DANS QUELLE MESURE LES DISCOURS SUR LES NATURES VERTES ET GRISES ÉNONCÉS PAR LES SOUTIENS ET OPPOSANTS DÉCLARÉS AUX PROJETS ENTRENT-T-ILS EN COMPÉTITION POUR S'INSÉRER EN CONTEXTE URBAIN ?

Les débats autour de six projets ou motions passés et actuels à Neuchâtel et à La Chaux-de-Fonds répartis sur quatre contextes spatio-temporels distincts sont étudiés. En plus de trois

projets indépendants de création de zone piétonne ou zone de rencontre dans les deux villes entre 1979 et 2013, trois objets connexes débattus entre octobre 2019 et novembre 2020 font partie des cas d'étude. Je ferai référence aux projets par le nom de la ville et l'année d'acceptation ou refus du projet, ou dans le cas des trois objets à la Chaux-de-Fonds 2019–2020 par une description succincte (en gras dans la liste suivante) :

1. **Neuchâtel 1979** : *La création d'une zone piétonne au centre-ville de Neuchâtel en 1979 (pas de référendum)*
2. **La Chaux-de-Fonds 2004** : *La création d'une zone de rencontre sur une partie de l'Avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds en 2004 (refusée par référendum)*
3. **Neuchâtel 2013** : *La création d'une zone de rencontre sur la place Numa-Droz à Neuchâtel en 2013 (refusée par référendum)*
4. **La Chaux-de-Fonds 2019–2020** : *Trois objets liés à l'aménagement de la Ville de La Chaux-de-Fonds en lien avec la construction des routes de contournement dès 2019*
  - a. **Central Park sur le Pod** : *La motion pour l'étude du réaménagement partiel ou total de l'Avenue Léopold Robert en espace piétonnisé et végétalisé*
  - b. **PDPM 2019** : *Le plan directeur partiel des mobilités de la Ville de La Chaux-de-Fonds en 2019 (pas de référendum direct, mais référendum lancé contre le contournement H18)*
  - c. **Place du Marché 2020** : *La création d'une zone piétonne sur la place du Marché (référendum non abouti)*

Par simplicité, je référerai à l'objet de la motion Socialiste pour le réaménagement partiel ou total du Pod (*Central Park sur le Pod 2019*) comme un projet. En effet, même si la motion demande uniquement une étude de faisabilité, elle propose, comme les autres projets urbains, une vision singulière du centre-ville.

Le choix s'est porté sur ces six projets qui proposent des aménagements majeurs sur le centre-ville des deux plus grandes villes du Canton de Neuchâtel car il permet de mettre en exergue, sur une période de temps étendue et dans deux villes comparables partageant un même contexte cantonal, les différents discours sur le centre-ville et sur les natures en ville. La ville de Neuchâtel ayant été une ville pionnière au niveau des aménagements piétons avec la réalisation de sa zone piétonne en 1979, il était pertinent de s'intéresser à l'histoire et à l'évolution de ces aménagements dans ce contexte régional. Ainsi, ce choix permet d'analyser l'évolution du discours sur la construction du centre-ville et sur les natures en ville dans le contexte neuchâtelois à partir de projets présentant une diversité temporelle avec quatre contextes répartis sur plus de quarante ans et, dans le contexte le plus récent à La Chaux-de-Fonds entre 2019 et 2020, trois projets

présentant chacun des ambitions différentes en termes de nature grise et de nature verte. Ces projets ont suscité un débat au-delà des Conseils généraux des deux villes avec une implication plus large de la population, des commerces, des associations et des partis politiques, ce qui offre un corpus d'analyse important et cohérent entre projets.

Dans ces quatre contextes, je vais chercher à comprendre, à travers les discours, quels types de natures urbaines sont promus, pour quelle concrétisation et quels impacts dans la pratique (logiques sociales), comment ils sont promus (logiques politiques) et pourquoi (logiques fantasmatique). Par type de natures urbaines, on considérera les notions de natures vertes et grises développées par Wachsmuth et Angelo. En particulier, je m'intéresserai aux représentations qui ont porté le projet mais également aux éléments qui ont freiné l'avancée de ces projets ou l'implémentation des politiques, et à ce qui a permis de lever ces réticences.

Dans un deuxième temps, j'analyserai les changements dans la structure discursive entre les quatre contextes étudiés. Je chercherai à identifier les éléments qui se répètent, se transforment, émergent et disparaissent en lien avec la production de la nature. Je porterai ensuite une attention particulière aux similarités et différences discursives dans le traitement des trois objets de La Chaux-de-Fonds 2019–2020. Les trois objets offrent des visions de la ville complémentaires. Le *PDPM 2019* propose une pacification du centre-ville, le projet de la *Place du Marché 2020* propose une piétonisation d'un espace restreint du centre-ville et *Central Park sur le Pod 2019* propose une végétalisation et pacification (au moins partielle) du centre-ville. Débattus dans le même contexte spatial et temporel, l'étude de ces trois objets offre une perspective importante sur la vision politique de la place des natures au centre-ville.

De manière générale, je chercherai à voir si certaines représentations des natures urbaines présentent des freins au projet chez certains acteurs et les relations de pouvoir liées. Je chercherai aussi à voir si certaines représentations de la nature dominant dans les résultats des projets issus des conciliations des différents acteurs. Ainsi, je m'intéresserai aux éventuels compromis dans les représentations des natures urbaines pour arriver à une conciliation en lien avec des relations de pouvoir.

Partant de ces objectifs, je formule des hypothèses de départ selon les trois types de logiques de ma méthodologie. Au niveau des logiques sociales, je vais m'intéresser aux pratiques caractéristiques du projet et à la place des natures grises et vertes dans ces pratiques. Les projets étudiés traitant de piétonisation et de pacification des espaces de circulation sont principalement axés autour de la nature grise. Ainsi, je vais chercher à comprendre dans quelle mesure la hiérarchie des usages de l'espace public est remise en question par les projets. De plus, je vais

m'intéresser également à la localisation des interventions dans l'espace urbain qui se situent principalement au centre-ville. Mes hypothèses sont par conséquent :

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE SOCIAL N°1**

LE PROJET CHANGE LA HIÉRARCHIE DES USAGES DE L'ESPACE URBAIN

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE SOCIAL N°2**

LE PROJET CONCENTRE SES INTERVENTIONS SUR LE CENTRE. AU DÉTRIMENT DE LA PÉRIPHÉRIE

Au niveau politique, je vais m'intéresser aux éléments majeurs qui facilitent ou freinent les projets en articulant mes hypothèses autour des logiques de différence et des logiques d'équivalence développées par Ernesto Laclau et Chantal Mouffe (1985). Ainsi, je fais l'hypothèse que les logiques d'équivalence se structurent autour des enjeux de circulation alors que les logiques de différence amènent les meneurs du projet à négocier un compromis ménageant les objectifs. Les deux hypothèses de l'axe politique sont donc les suivantes :

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE POLITIQUE N°1**

L'IMPACT DES AMÉNAGEMENTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT AUTOMOBILES EST CENTRAL DANS L'OPPOSITION AU PROJET

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE POLITIQUE N°2**

LES AUTORITÉS SE RÉSERVENT UN LEVIER DE NÉGOCIATION QUI NE REMET PAS EN CAUSE LES AMBITIONS DU PROJET

Au niveau fantasmatique, je vais m'intéresser aux raisons qui motivent le projet afin de comprendre les éléments qui y contraignent la place de la nature. Je fais l'hypothèse que le centre-ville est vu comme un espace de consommation avant tout, ce qui y limite la place de la nature. De plus, je vais chercher à comprendre la place que prend la nature verte dans le projet. Je fais l'hypothèse que la nature verte se trouve en bas de la hiérarchie des usages de l'espace urbain, sous la nature grise, et que la remise en question de cette hiérarchie laisse une ouverture pour que la nature grise s'y installe mais maintient la nature verte comme subsidiaire ne pouvant revêtir qu'une fonction d'apparat. Mes hypothèses sont donc les suivantes :

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE FANTASMATIQUE N°1**

LA PLACE DE LA NATURE EST LIMITÉE PAR LA CONSIDÉRATION DU CENTRE-VILLE COMME UN ESPACE DE CONSOMMATION AVANT TOUT

#### **HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE FANTASMATIQUE N°2**

LA NATURE VERTE DANS LE PROJET RELÈVE PLUS DE L'APPARAT QUE D'UNE RÉELLE VOLONTÉ DE LUI FAIRE UNE PLACE EN VILLE

### 2.3. Corpus

Le corpus est constitué de documents sélectionnés parmi les documents officiels disponibles sur le site internet des deux villes et dans les archives de la Ville de Neuchâtel et de la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel pour les deux projets Neuchâtel 1979 et Neuchâtel 2013, dans les archives de la Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds pour le projet La Chaux-de-Fonds 2013 ainsi que dans les archives de L'Express, L'Impartial et ArcInfo pour les trois périodes. Pour La Chaux-de-Fonds 2019–2020, en plus du site internet de la Ville, les articles plus récents publiés sur ArcInfo, RTS et RTN (la radio régionale) ont été consultés. Deux entretiens exploratoires avec l'urbaniste de la ville de La Chaux-de-Fonds, Philippe Carrard, et avec le motionnaire du Central Park sur le Pod, Oğuzhan Can, ont été menés pour La Chaux-de-Fonds 2019-2020.

De ces recherches, une sélection de documents pour établir le contexte historico-social a été faite. Dans un deuxième temps, une sélection plus homogène entre projets a été faite. Ainsi, le corpus d'analyse est constitué pour chaque projet du procès-verbal du ou des séances du Conseil général de la Ville ainsi que du ou des rapports du Conseil communal et les éventuels prises de position des associations concernant le projet. Pour les projets où un référendum a été déposé, le matériel de campagne (flyers, affiches, feuilles de signatures pour référendum, prises de position dans la presse des soutiens et opposants de partis politiques ou de comités) et le cas échéant le matériel de vote.

# ANALYSE

Suivant la méthodologie présentée précédemment, l'analyse commence par l'établissement d'un contexte historico-social pour tous les projets, suivi par deux phases : une première phase de formulation suivie d'une analyse rétroductive. La première phase consiste en la caractérisation des discours autour des aménagements à partir d'une abstraction de la compréhension du problème par les acteurs. La seconde consiste en une analyse itérative de ces discours selon les trois axes suivants : logiques sociales, logiques fantasmatisques et logiques politiques. Ainsi, je vais présenter le contexte des deux villes étudiées et des projets choisis. Les figures 1 et 2 montrent une carte de situation pour les centres-ville de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds avec le périmètre de chaque projet, l'emplacement des cœurs historiques, des parkings alentours et de la gare, les axes majeurs et le trafic moyen journalier récent. Ensuite, je vais procéder à l'analyse des formulations avant d'entamer l'analyse rétroductive selon les trois axes des logiques.

## 1. Contexte

### 1.1. Présentation des villes étudiées

La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel sont les deux plus grandes villes du Canton de Neuchâtel. Leur population est de taille similaire : 33 373 pour la commune<sup>9</sup> de Neuchâtel et 37 472 pour la commune de La Chaux-de-Fonds en 2019 (État de Neuchâtel 2020). La ville de Neuchâtel se situe dans la région *Littoral*, qui comprend 16 communes au bord du Lac de Neuchâtel et totalisant une population de 94 276 habitants en 2019. La Chaux-de-Fonds quant à elle se situe à 1 000 mètres d'altitude, dans la région des Montagnes neuchâteloises qui compte 10 communes, dont la troisième ville du Canton, Le Locle, pour un total de 52 781 habitants en 2019 (2020). L'industrie horlogère est bien implantée dans la région des Montagnes neuchâteloises, en particulier à La Chaux-de-Fonds, avec une proportion d'horlogers dans la population historiquement haute, autour de 50% au XIX<sup>e</sup> siècle, entre 30 et 40% jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle et environ 20% au début du XXI<sup>e</sup> siècle (Jeanneret et al. 2007). Si la région des Montagnes a gagné des habitants jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la taille de sa population fluctue depuis, avec en particulier une diminution dans les années 1970 (État de Neuchâtel 2020). À l'inverse, la région

---

<sup>9</sup> En 2021, la commune de Neuchâtel s'est agrandie suite à la fusion avec les communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Valangin (Ville de Neuchâtel 2021a) atteignant une population d'environ 45 000 habitants (État de Neuchâtel 2020).

du Littoral, malgré quelques périodes de stagnation notamment dans les années 1970, voit sa population augmenter depuis 1850 et est la région la plus peuplée du canton depuis la moitié du XX<sup>e</sup> siècle (2020).

### 1.1.1. *Développement et urbanisme*

Quand bien même la ville de Neuchâtel est le chef-lieu du Canton, la taille de La Chaux-de-Fonds, – longtemps troisième ville de Suisse romande et commune la plus peuplée du Canton – son identité horlogère et son histoire culturelle nourrissent une rivalité « *haut-bas* », chacune des deux villes ayant une ambition de rayonnement régional (Bysaeth 2017). De part la topographie de leur site, les deux villes ont suivi des trajectoires de développement différentes. La figure 3 montre la densité de population des deux villes et de leurs alentours, illustrant l'état du développement urbanistique des deux villes en 2019. Neuchâtel s'est développée autour de son château, entre lac et montagne, cultivant la vigne sur les pentes de la ville. Cette dernière comprend aujourd'hui encore des vestiges des vignobles, les *clos* (Jelmini 2010), pour beaucoup remplacés par des habitations, mais dont les murs d'enclos subsistent par endroits, bordant les ruelles pentues. Le centre historique, situé au pied et sur le flan est de la colline du Château est traversé par la rue du Seyon, où coulait jusqu'en 1843 la rivière du même nom (Jelmini 2010). L'espace libéré par le détournement de la rivière inspire l'architecte Achille-François-René Leclère pour y créer une place qui accueillera la statue de David de Pury (Jelmini 2010). Quelques années plus tard, la ville gagne encore des terres sur le lac avec la correction des eaux du Jura en 1879. Le trafic autour du centre-ville est important avec 9'300 véhicules par jour au nord en 2020, ~15'000 au sud, ~11'000 à l'est et ~14'000 à l'ouest par le tunnel de Prébarreau (Bureau technique - Ville de Neuchâtel 2020) percé en 1981 (Jelmini 2010) et qui fait le lien nord-sud à travers la colline du château. En 1993, les tunnels de contournement passant sous la ville sont inaugurés (2010) captant un trafic moyen de ~40'000 véhicules par jour en 2020 (Bureau technique - Ville de Neuchâtel 2020).

La ville de La Chaux-de-Fonds surprend par son implantation à 1000 mètres d'altitude au milieu des pâturages et des forêts du Jura. L'urbanisme de La Chaux-de-Fonds est marqué par la trame orthogonale imposée lors de la reconstruction de la ville après l'incendie qui a ravagé son centre en 1794 et le statut de ville industrielle qui dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle a fait muter son architecture (Jeanneret et al. 2007). La ville est parsemée d'usines et d'ateliers liés à l'horlogerie. Mêlés aux immeubles résidentiels dans des petits ateliers ou séparés dans des usines modernes, l'horlogerie imprègne l'urbain. À tel point qu'avec sa voisine Le Locle, La Chaux-de-Fonds a été classée au patrimoine mondial de l'UNESCO pour son urbanisme horloger (Office fédéral de la culture 2009). Après l'incendie de la fin du XVIII<sup>e</sup>, la ville s'est principalement développée vers l'est, et

sur le flan nord et ensoleillé de la vallée. De ce fait, le centre historique en étoile est largement excentré à l'est (Jeanneret et al. 2007). La large avenue Léopold-Robert, qui traverse la ville depuis l'ouest jusqu'au centre historique, concentre une large partie du trafic urbain –avec un trafic journalier moyen de ~23'000 véhicules par jour en 2019 (Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel 2019). Au nord de l'avenue se trouve la rue Numa-Droz qui reçoit un trafic important –avec ~7'600 véhicules par jour (Transitec 2019)– car elle traverse la ville d'est en ouest avant de rejoindre l'axe nord-sud passant par le centre historique et qui concentre ~8'000 véhicules par jour suivant le tronçon avec un pic à ~12'000 au niveau du centre historique. Le flux de véhicules venant de l'est de la ville et du Jura représente ~6'000 véhicules par jour dans chaque direction (Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel 2019).

## 1.2. Neuchâtel 1979 : Zone piétonne au centre-ville

Le 4 avril 1978, le Conseil général de la ville de Neuchâtel acceptait un crédit pour l'aménagement du centre-ville en zone piétonne et aucun référendum n'a été lancé contre lui. La transformation du centre-ville a été initiée dans la continuité d'un plan établi en 1972 de « *sauvegarde de la vieille ville* » qui vise à donner la priorité aux piétons, aux transports publics et au trafic local. Le budget de ce plan sera en partie alloué à l'extension de la zone piétonne en 1979 (Junier et al. 1972; Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). La circulation est ainsi progressivement interdite dès 1973, avant l'extension de la zone piétonne à l'ensemble du cœur historique de la vieille ville en 1979 (Jelmini 2010). Ce processus de piétonnisation n'est pas bien accueilli au départ par les commerçants du centre qui craignent pour la pérennité de leurs magasins (2010). Au moment du vote d'avril 1978, seul le parking du Seyon, au nord de la zone piétonne est en activité. La participation de la ville dans le fonctionnement de ce dernier sera renforcée en 1979 (Knoepfler et Borghini 1979) avant la construction de parkings au sud et à l'est de la zone. Depuis sa création, la zone piétonne tolère les livraisons et le passage des bus et taxis sur la rue du Seyon, sur la place Pury, sur la rue des Epancheurs et sur la rue Saint-Honoré<sup>10</sup> (Borghini et al. 1978). Concernant la végétalisation de l'aménagement, un premier marronnier est planté sur la rue du Château en mai 1979 agrémenté par des bacs à fleurs (*L'Express* 1979a). Il sera rejoint par un

---

<sup>10</sup> Depuis plusieurs années les autorisations accordées pour livraison et stationnement dans la zone piétonne ont augmenté (jusqu'à 1000 autorisations annuelles d'accès), y compris en dehors des heures de livraison, ce qui sape le principe de la zone. Pour cette raison les autorités de la ville ont installé en août 2021 des bancs amovibles pour fermer la zone aux véhicules en dehors des heures de livraison (Jeannet et Delacour 2021) et ont décidé de réduire le nombre d'autorisation délivrées par la ville (Hofer 2021).

hêtre à la place du Coquillon puis par six marronniers plantés au nord du Temple du Bas en 1982 (*L'Express* 1982).

### **1.3. La Chaux-de-Fonds 2004 : Zone de rencontre sur le Pod**

Le projet de zone de rencontre sur l'avenue Léopold-Robert est le résultat d'un long processus de consultation de la population pour concevoir un espace pacifié au centre-ville. Initié par la motion du groupe Libéral en 1998 demandant la création d'une zone piétonne et les interventions subséquentes au Conseil général pour la modération du trafic, un *forum civique* sur cinq rencontres est lancé en automne 2001 pour étudier la convivialité et la mobilité à La Chaux-de-Fonds (Kerloc'h 2005). Le processus de consultation de la population aboutit à la constitution d'un plan directeur de la mobilité accepté par le Conseil général en 2002 et à l'appel d'offre pour l'aménagement d'une zone de rencontre (2005). Le projet retenu par le Conseil communal et le groupe d'expert qu'il a sélectionné est porté par Philippe Langel et Serge Grard du *Groupe d'étude d'architecture et d'urbanisme « G d'eau »* (Augsburger et Stähli-Wolf 2003; G d'EAU 2003). Celui-ci propose de réduire chaque côté de l'avenue à une seule voie, partagée par les transports publics et les véhicules individuels, d'élargir les trottoirs et de supprimer le giratoire au niveau de la *fontaine monumentale*, à l'extrémité de l'avenue, ce qui permet de joindre le parc de la fontaine à l'allée centrale arborée (Augsburger et Stähli-Wolf 2003; G d'EAU 2003). Les zones destinées aux piétons, y compris les traversées piétonnes, sont marquées par un asphalte coloré dans la zone de rencontre (G d'EAU 2003). Faisant écho à la fontaine, deux points d'eau sont disposés sur le centre de l'artère dans la même ligne que les arbres. Le centre du projet et de sa controverse réside dans la modification du Pod, mais le projet inclus également la transformation de la rue des Musées en zone de rencontre (G d'EAU 2003). Le projet a été accepté par le Conseil général en 2003 mais, soumis en référendum en 2004, il a été refusé par la population par 78.44% de non (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004b).

### **1.4. Neuchâtel 2013 : Zone 30 sur la place Numa-Droz**

Le projet de zone 30 sur la place Numa-Droz à Neuchâtel fait partie du projet d'agglomération adopté en 2008 par le Conseil général de la ville (Sandoz et Voirol 2012). Située à la jonction de la rue de la Place-d'Armes à l'est, de la rue de l'Hôtel-de-ville au nord et de l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars à l'est, la place Numa-Droz occupe une position centrale dans le trafic routier passant par le centre-ville. Elle relie également à la vieille-ville piétonne le bâtiment de la poste, le port et le collège latin. Ce dernier abrite la bibliothèque publique et un lycée, avec au sud la promenade du quai Osterwald au bord du lac. L'aménagement existant de la place, réglé par des feux de signalisation,

a été installé en 1982 (Magenat 1982). Un avant-projet, restreint à la place Numa-Droz uniquement, a été présenté en 2009 à la suite duquel un débat politique a amené à intégrer dans l'aménagement la Place du Port, voisine de la place Numa-Droz (Sandoz et Voirol 2012; Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). L'aménagement, élargi aux deux places, a été mis au concours et a été remporté par *Paysagestion* et leurs associés avec le projet « *Neuch'Forever* » (Sandoz et Voirol 2012). Ce projet prévoyait la transformation du carrefour actuel réglé par des feux par un large rond-point rectangulaire au centre de la place. Les lignes de bus passant par la rue Saint-Honoré auraient été redirigées sur la rue de la Place d'Armes depuis la Place Pury et le parking au sud de la place Numa-Droz aurait été supprimé. La végétalisation de la place aurait compris l'installation de parterres végétalisés et de mâts végétalisés par des plantes grimpantes, préférés par les porteurs de projet à la plantation d'arbres en raison des lignes aériennes des trolleybus, venant compléter les arbres existants<sup>11</sup> (Sandoz et Voirol 2012). À terme, la Place Alexis-Marie-Piaget sur laquelle se trouve un parking aurait été remplacée par un jardin japonais et un parking souterrain. Le projet a été accepté par le Conseil général en 2012, mais contesté par référendum il a été refusé en 2013 par la population par 61.35% de non (Ville de Neuchâtel 2013).

## 1.5. La Chaux-de-Fonds 2020

Deux projets connexes et une motion, relatifs à l'aménagement du centre-ville ont été acceptés par le Conseil général entre octobre 2019 et octobre 2020. Avant de donner le détail de chaque projet et motion, je vais présenter brièvement leur contexte commun. À la suite de l'échec de la zone de rencontre sur le Pod en 2004, les autorités communales ont également essuyé un refus par la population en 2011 concernant une politique de stationnement plus restrictive<sup>12</sup>. Comme l'explique Théo Huguenin-Elie, ces deux échecs en votation ont été des traumatismes et ont nécessité la planification d'une « *image globale et cohérente* » pour la ville (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). En 2017, la ville adopte une vision pour la ville « *La Chaux-de-Fonds 2030* » dont le développement a commencé en 2011 (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b; Urbaine.ch 2020b). Une nouvelle stratégie de stationnement est proposée et acceptée en février 2019 et ne sera pas contestée en référendum (Merola, Vaucher, et Brechbühler 2019). Le principe de cette nouvelle stratégie a été décrite précédemment dans la présentation des villes. La Chaux-de-Fonds

---

<sup>11</sup> L'emplacement pour deux arbres au nord de la place sont remplacés par des mâts végétalisés et un emplacement pour deux arbres est ajouté au sud-ouest. Les trois grands platanes au sud de la place Numa-Droz et l'alignée d'arbres côté nord de l'extension de la place direction rue de la Place-d'Armes sont maintenus.

<sup>12</sup> La politique de stationnement est donc restée très permissive jusqu'en 2020, avec une majorité de places *blanches* sur le domaine public.

est actuellement soumise à un fort trafic largement interne mais dû également à la traversée de la ville pour le transit entre Le Locle, le Jura et le tunnel de La Vue-des-Alpes en direction de Neuchâtel. Pour décharger la ville d'une partie du trafic, le Canton de Neuchâtel et la Confédération ont accepté la réalisation de deux tunnels de contournement pour relier la sortie du tunnel de La Vue-des-Alpes avec le Jura et avec Le Locle<sup>13</sup> sur les routes H18 et H20, respectivement à l'horizon 2025 et 2035 (Transitec 2019).

### **1.5.1. La Chaux-de-Fonds 2019 : Motion pour un Central-Park sur le Pod**

Lors de la séance du 29 octobre 2019, la motion « *Central Park sur le Pod* » est acceptée par le Conseil général. La motion d'Oğuzhan Can au Conseil Général demande d'« *étudier la possibilité d'offrir à [La Chaux-de-Fonds] un projet d'aménagement urbain, entièrement ou partiellement piétonnisé et cyclable, sur l'avenue Léopold-Robert* » (Can 2019). Cependant, la vision du Pod qui est présentée dans le texte de la motion avance des éléments plus ambitieux et est revendiquée comme utopique « voir rêveuse » par le motionnaire en mobilisant un imaginaire des espaces verts de grandes villes avec Central Park à New York, et La Turia à Valence (Can 2019). La motion a été soutenue par la majorité de gauche et du centre, mais rejetée par les partis de droite (PLR et UDC) qui, même s'ils reconnaissent la réflexion autour du Pod comme nécessaire, considèrent la vision de la motion comme démesurée (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Dans le sillage des contournements autoroutiers, la motion socialiste demande d'étudier la possibilité d'étendre la piétonisation à l'axe majeur de la ville qui sera en partie délesté du fort trafic actuel. Cependant, la motion propose, en plus de la piétonisation (au moins partielle), une vision verdie et arborée de l'espace urbain qui invite à la rencontre entre les habitants.

### **1.5.2. La Chaux-de-Fonds 2019 : Plan directeur partiel des mobilités (PDPM)**

Afin d'accompagner la redirection du trafic nord-sud et est-ouest, qui passe actuellement par le centre historique, vers les deux contournements autoroutiers de la ville, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds a présenté en juin 2019 un plan directeur partiel des mobilités (PDPM) réalisé par le cabinet d'ingénieurs–conseils *Transitec* (Transitec 2019). Le périmètre d'action du projet comprend les axes actuels majeurs de la ville. Cependant les aménagements proposés les plus importants se concentrent autour du centre historique avec la mise en place d'une zone piétonne sur la rue bordant la place du Marché, de zones de rencontres et de zones 30 sur les axes principaux actuels autour de la place de la Carmagnole et la limitation à 30km/h du trafic sur une partie du Pod (2019). Le PDPM a été accepté par le Conseil général le 28 novembre 2019

---

<sup>13</sup> À noter qu'un contournement du Locle est également prévu (Droz 2018).

sans opposition (mais deux abstentions). Deux postulats ont été déposés en lien avec le rapport du PDPM par le POP et le PS, demandant entre autres l'étude de la piétonnisation de la Place du Marché (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). En juillet 2021, un référendum a été déposé contre le contournement autoroutier de la H18 par les sections neuchâteloises des *Solidarités* et des jeunes vert-e-s, la *Grève du Climat* et le groupe régional de Neuchâtel de Greenpeace (Mérat 2021) ce qui pourrait potentiellement remettre en question le PDPM tel qu'accepté par le Conseil général. Les référendaires s'opposent à l'investissement dans des aménagements qui déplacent le trafic au lieu de chercher à le réduire (Solidarités Neuchâtel et al. 2021).

### **1.5.3. La Chaux-de-Fonds 2020 : Piétonnisation de la Place du Marché**

L'aménagement actuel de la Place du Marché a été réalisé entre 2006 et 2008 et consiste en une zone de rencontre accueillant une soixantaine de places de stationnement. Initialement, le Conseil communal avait proposé la piétonnisation pour cette place qui était essentiellement dédiée à l'automobile mais avait reculé devant une forte opposition des riverains et des commerçants (Urbaine.ch 2020a). En octobre 2020, à la suite des motions du PS et du POP, le Conseil communal soumet au Conseil général un rapport demandant l'octroi d'un budget pour la réalisation d'une zone piétonne à la Place du Marché. Depuis l'été 2020, la place est rendue piétonne durant deux mois (Costet 2020a; Fallet 2021). Plusieurs amendements sont proposés par le POP, le PLR et les Verts. Le POP demande la création d'une commission temporaire chargée de prendre l'avis des commerçants de la Place et de la population et demande qu'une partie du crédit pour la végétalisation et le mobilier urbain soit attribuée sous forme d'un budget participatif. Le PLR demande que le crédit soit limité dans un premier temps à un crédit d'étude et non un crédit d'engagement. Les Verts demandent quant à eux l'étude d'un mode de financement participatif (par exemple par l'achat de pavés gravés) pour limiter les coûts engagés par la ville. De plus, ces derniers souhaitent améliorer la végétalisation et la fonctionnalité de la place en considérant plus d'espaces verts et bleus, ainsi que des espaces sans pavés pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite. Toutes ces modifications, à l'exception de l'amendement PLR, sont acceptées par le Conseil général (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Le projet du Conseil communal, qui reste sujet à modification durant la période de consultation, prévoit la piétonnisation de la Place du Marché et son extension jusqu'à la Place Espacité avec une intégration des traversées vers la Place de la Carmagnole. Dans l'avant-projet, neuf arbres seraient implantés dans la continuité de la fontaine existante, située au centre de la place. Les pavés ont été proposés comme revêtement, de même que l'évocation de l'horlogerie par un ensemble de rouages dessinés par des pavés colorés autour des arbres. Enfin, le mobilier urbain comprend des bancs et des arceaux pour vélos (Bregnard et Schwaar 2020). À la suite de

l'acceptation par le Conseil général, l'UDC, le PDC et le TCS lancèrent la récolte de signatures pour un référendum contre l'aménagement piéton (Costet 2020b). En février 2020, alors que les 2800 signatures nécessaires pour le référendum ont été récoltées, le TCS décide de ne pas déposer les signatures récoltées, ayant obtenu des garanties du Conseil communal concernant le doublement de la capacité du parking des Forains, avec desserte par les transports publics (Costet 2021). L'UDC et le Centre qui n'ont pas récolté assez de signatures de leur côté, se disent trahis par le TCS mais ne peuvent pas déposer le référendum (Costet 2021).

## 2. Formulations

Cette présentation du contexte des projets étudiés permet de situer l'argumentation qui va être analysée dans ce chapitre. Je commence ainsi maintenant la première phase de l'analyse où je présente les formulations des problématiques liées aux natures en ville, au pouvoir des acteurs impliqués dans le débat autour de chaque projet et à leur vision de l'urbain. Afin de représenter les arguments des acteurs le plus fidèlement possible, je ferai un usage extensif de citations directes sur lesquelles les énoncés intra et inter projets se basent. Les énoncés intra et inter projets seront mis en évidence dans le texte par l'utilisation d'une emphase :

### *EMPHASE DES ÉNONCÉS*

Afin de guider le lecteur, les énoncés intra projet et inter projets et la page de leur occurrence sont listés dans la tableau 3 en annexe.

### 2.1. Énoncés intra projet

Les énoncés intra projet ont été formulés à partir de l'analyse de tous les énoncés primaires d'un même projet. Les énoncés primaires ont eux-mêmes été formulés à partir du contenu de chaque texte relatif au projet. Étant donné le nombre important d'énoncés primaires (98), seule une partie d'entre eux seront directement présentés ici. Les énoncés intra projet sont formulés maintenant par projet et rassemblés selon huit thèmes différents<sup>14</sup> : circulation, stationnement, impacts, finances, végétalisation, représentations, rapports fond-forme et gouvernance.

#### 2.1.1. *Neuchâtel 1979*

La domination de l'automobile en ville et le manque de stationnement existant sont vus comme problématiques par les soutiens de la zone piétonne *Neuchâtel 1979*. En face, les opposants

---

<sup>14</sup> Les thèmes ont été apposés après la classification des énoncés primaires (comme indiqué dans la méthodologie).

craignent qu'une zone piétonne totalement fermée au trafic ne pénaliserait les commerces en empêchant les clients de se rendre au centre-ville. Ainsi le premier point de vue des soutiens sur l'impact négatif de la hiérarchie existante entre les mobilités est exprimé par l'énoncé suivant :

**TOUTES LES MOBILITÉS SONT PRÉTÉRITÉES PAR LA DOMINATION DE L'AUTOMOBILE**

Cette vision est reflétée par les propos d'André Porchet, porte-parole du groupe Radical au Conseil général, qui observe :

*Qu'avons-nous actuellement à Neuchâtel ? [...] nous avons une solution bâtarde où les automobilistes tournent en rond dans les rues en cherchant une place de parc, où la circulation piétonne est souvent difficile, voire dangereuse. A notre avis, cette solution est la moins attractive qui soit, et pour les automobilistes et pour les piétons et pour les commerçants.*  
(Propos d'André Porchet, rapportés dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978)

Le Conseil communal de Neuchâtel va dans le même sens en argumentant qu'une rue piétonne reflète une meilleure répartition des espaces de circulation. Il affirme que « [...] la rue piétonne n'est pas une condamnation de l'automobile ; elle est l'expression d'une politique de meilleure répartition des espaces de circulation » (Frey et Borghini 1978). Sur cette ligne, Jean-Pierre Ghelfi, porte-parole du groupe Socialiste au Conseil général, constate que le Conseil communal « a modifié sa manière de voir » depuis juillet 1976 où, à la question de la fermeture partielle du centre à la circulation :

*[Le Conseil communal] laissait entendre que seuls des farfelus – je pense qu'il faudrait dire des cactus socialistes – pouvaient tenir un langage différent du sien [...]. [Le Conseil communal] dit aujourd'hui qu'il ne faut pas attendre d'avoir des places supplémentaires de stationnement pour supprimer la circulation dans le centre ; il faut commencer par rendre la rue aux piétons [...].*

(Propos de Jean-Pierre Ghelfi rapportés dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978)

Cette idée de changement de hiérarchie au centre-ville se retranscrit dans l'affirmation d'André Porchet que le centre-ville doit changer de mains et que « [s]i l'automobile reste un phénomène social important et un moyen de transport hautement attractif [...] il est évident que ce moyen de locomotion est inadapté à nos rues et à nos centres de villes, ou le contraire. » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978).

La volonté ainsi exprimée d'offrir un espace réservé aux piétons au centre-ville s'oppose à l'inquiétude d'un impact négatif d'une zone piétonne sur les commerces, retranscrite par l'énoncé :

**LA CRÉATION D'UNE ZONE PIÉTONNE QUI LIMITE TROP LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT NUIRA AUX  
COMMERCES**

Cette vision repose sur l'idée que l'on vient en ville avant tout pour acheter et non pour se promener ou faire des rencontres. Comme l'affirme Élisabeth Hoeter, porte-parole du groupe du parti Libéral si l'on vient en ville « *[e]st-ce pour se promener ou rencontrer des amis ? Incidemment peut-être, mais c'est avant tout pour y faire des achats nécessaires, les démarches qui s'imposent. Que la rue soit libre ou bordée de voitures stationnées, on continuera à faire des rencontres sympathiques, mais ce seront toujours des rencontres rapides, faute de temps [...]* » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). Ainsi, cette vision soutient que la fermeture du centre-ville à la circulation automobile et la suppression des places de stationnement au plus proche des commerces prêterait le commerce. B. Gutknecht, représentant du groupement des Grands Magasins de Neuchâtel, avertit dans un communiqué paru dans L'Express en novembre 1978 que l'espace pour le stationnement sera insuffisant, ce qui mettra en péril les commerces avec des fermetures à craindre si le projet se réalise, puisque du projet « *[i]l en résultera inévitablement une baisse du chiffre d'affaires, ce qui en définitive se traduira par une diminution des places de travail* » (Gutknecht 1978).

Par ailleurs, selon Élisabeth Hoeter « *[l]'idée de redonner à la ville sa configuration et son rôle de centre commercial naturel doit être mise en évidence* ». Un élément-clef à prendre en compte selon elle est « *la 'loi du moindre effort' [où en] bonne logique, on s'arrange donc à 'tout faire à la fois' [...]* » invoquant ainsi le manque de temps et la nécessité de pouvoir s'arrêter proche des commerces pour déposer ou emporter des articles lourds ou encombrants. Elle relève ainsi que les femmes seront prétéritées par une zone piétonne et risquent d'éviter le centre de Neuchâtel si elles viennent du Littoral :

*Mais, qu'il ne soit plus possible de « parker » [sic] près de chez son coiffeur ou des magasins où l'on veut aller, alors, il y a beaucoup à parier que la femme qui vient de Colombier ou d'Hauterive se résoudra peut-être à se rendre dans une « grande surface » et Neuchâtel ne serait plus un « centre régional » [...]. Dans la règle, en effet, ce sont les femmes qui font les achats : leurs forces sont limitées et elles ont perdu l'habitude de porter ces fameux gros cabas. Il faut qu'elles puissent s'arrêter tout près de la teinturerie pour y déposer la lourde valise [...]. La schampoigneuse à tapis, la tondeuse à gazon électrique sont légères mais bien encombrantes.*

(Propos d'Élisabeth Hoeter rapportés dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978)

À cela, Claude Frey répond que stationner à proximité immédiate est déjà une chose qui « *ne peut plus se faire. C'est dépassé.* » mais qu'au contraire « *[l]orsque les commerçants veulent attirer du monde à Neuchâtel [...] ils demandent la fermeture du centre à la circulation* » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). Cet argument introduit le deuxième argument des soutiens au projet, pour qui :

### **LA CIRCULATION ET LE MANQUE DE STATIONNEMENT ACTUEL AU CENTRE-VILLE PRÉTÉRITENT LES COMMERCES**

Ainsi le Conseil communal estime que « [l']augmentation de la circulation des véhicules à moteur dans les cœurs des villes, aux rues étroites non adaptées à l'automobile, risque de provoquer l'asphyxie du commerce local » (Frey et Borghini 1978) et qu'au lieu de maintenir ce *statu quo* insatisfaisant il faudrait trouver une solution de stationnement favorisant les commerces du centre-ville (Claude Frey et Jean-Pierre Ghelfi dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978).

La fonction d'axe commerçant des projets de modernisation des centres-ville européens des années 1960 (Ferial 2015) est bien présente dans les propos des débattaires, avec la vision d'un centre-ville comme « *centre commercial naturel* ». Le Conseil communal dans sa présentation du projet de zone piétonne affirme ainsi que « *la création d'une zone piétonne permet de retenir le consommateur dans un lieu attrayant* » mais ajoute que « *les supermarchés naturels que constituent nos cités peuvent offrir 'plus et mieux' que les centres commerciaux souvent déshumanisés* » (Frey et Borghini 1978). Au-delà de l'attrait uniquement commercial, les fonctions patrimoniales et de « *mise en urbanité* » (Ferial 2015) apparaissent également dans les propos du Conseil communal, puisque la Ville permet les échanges sociaux, met en valeur le patrimoine architectural et urbanistique et « *favorise en outre le maintien d'une population résidante au centre des villes* » (Frey et Borghini 1978). De ce fait :

### **LA RUE PIÉTONNE VALORISE L'ATTRACTIVITÉ ET LA CONVIVIALITÉ DE LA VILLE**

Cependant, même si pour les opposants les objectifs recherchés sont louables :

### **L'IMPORTANCE ET LA CONFIGURATION DU PROJET DE ZONE PIÉTONNE NE SONT PAS OPPORTUNES**

« *La zone piétonne, telle qu'elle est prévue est trop importante et impénétrable* » estime le représentant du Groupement des Grands Magasins (Gutknecht 1978). Ainsi, même si le principe même de la création d'une zone piétonne est admise par l'association des Commerces Indépendant de Détail (CID), son assemblée « *voudrait que cette zone soit limitée à l'intérieur du centre* » (L'Express 1978). Certes, comme l'explique Élisabeth Hoether, si le groupe libéral est « *unaniment acquis* » aux objectifs visés par le projet « *d'amélioration de la qualité de vie, de facilitation des rencontres et d'échanges humains et de sauvegarde des bâtiments de la ville et de son centre historique* », « *il y a des nuances [...] en ce qui concerne l'ampleur de l'opération, la rapidité de son exécution, les précautions à prendre pour atteindre les résultats souhaités et souhaitables* » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978).

Cette remise en question de l'ampleur du projet questionne également la réussite de ses objectifs selon les soutiens du projet, car :

### **LA RÉUSSITE DU PROJET DÉPEND DU MAINTIEN DE SES AMBITIONS INITIALES**

C'est-à-dire que la réalisation ne doit pas se faire par étapes ou partiellement. Claude Frey défend ainsi : « *la configuration de notre ville se prête à la création d'une zone piétonne importante* » et le stationnement doit être la conséquence et non la cause de l'aménagement du centre (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978).

### 2.1.2. *La Chaux-de-Fonds 2004*

Le principal point litigieux pour le projet de zone de rencontre *La Chaux-de-Fonds 2004* est la conciliation entre la circulation et le stationnement automobile et la convivialité recherchée au centre-ville. Le thème prend beaucoup d'importance dans une ville où l'attachement aux déplacements automobiles est fort, illustré par les propos de Philippe Lager au Conseil général : « *[n]ous sommes tous automobilistes* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Deux visions s'affrontent autour du constat que la ville manque d'un lieu de rencontre pacifié au centre-ville. D'un côté, les partisans du projet soutiennent que l'aménagement offrira ce lieu gage de rayonnement pour la Ville et de l'autre, les opposants affirment que le projet ne remplira pas ses promesses. Dans les deux cas, la circulation et le stationnement automobile au centre sont vus comme des problèmes à régler. Du côté des partisans au projet, on estime que ce dernier permettra de faire rayonner la ville et de répondre à un manque en pacifiant les mobilités au centre-ville. Ainsi :

***IL FAUT REVOIR LE STATIONNEMENT ET LA CIRCULATION POUR AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ ET FAIRE  
RAYONNER LA VILLE***

Les soutiens estiment que la pacification prévue profitera aux commerces mais qu'il faut toutefois veiller à éviter un report du trafic sur d'autres rues. Pour cela, ils sont en faveur d'une diminution générale du trafic en ville notamment en redonnant la place aux piétons et cyclistes, en effectuant un transfert modal et en favorisant une meilleure gestion des places de stationnement avec des parkings d'échanges. Les préoccupations liées à l'image de la ville et la convivialité sont centrales au projet, mais avec en ligne de fond, l'amélioration de l'attractivité commerciale. Ainsi, Charles Augsburger, alors président du Conseil communal, voit dans le projet « *un apport majeur à la revitalisation du centre-ville, à son attractivité pour y restituer de la vie, de l'intérêt et surtout des activités* » tout en favorisant les commerces (C. Brand, Montandon, et Portner 2003).

Dans cette optique, le choix de la zone de rencontre au lieu d'une zone piétonne découle de la volonté de maintenir une accessibilité automobile au centre, que la zone « *ne bloque pas l'accessibilité du centre-ville pour ceux qui ont quelque chose à y faire* » le but étant « *de revaloriser les petits et moyens commerces en tranquillisant le trafic [et] en donnant la priorité aux piétons* ».

La volonté d'améliorer l'attrait de la ville et de ses commerces est partagée par d'autres groupes politiques au Conseil général. Philippe Haldimann, du parti libéral<sup>15</sup>, estime que malgré le fait que « *certains problèmes de circulation devront impérativement être réglés* », le projet est « *un plan ambitieux qui peut largement contribuer à améliorer l'image de [la] ville* », exhortant ses collègues: « *[n]'est-il pas venu le moment de faire quelque chose et de montrer à l'extérieur que cette ville vit ?* » il souligne que malgré son importance –la ville était en population la troisième ville de Suisse Romande– la ville était la dernière « *à ne pas avoir de zone piétonne ou zone de rencontre digne de ce nom* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Théo Bregnard, représentant le POP, se réjouit d'un « *beau projet qui remet enfin le piéton au centre des préoccupations urbaines, principe fondamental pour nous de la convivialité du centre-ville* » et souhaite dépasser les appréhensions liées aux problèmes de circulation pour « *aller de l'avant [et] créer un centre de rencontre, convivial, afin d'améliorer la qualité de vie de notre ville* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Ainsi, observant que « *le grand pourcentage de la circulation [est] interne (70%)* » il estime qu'un changement d'habitudes de la part des habitants sera nécessaire et que ce projet permettra « *d'obliger, ou plutôt inciter les gens à se déplacer à pied, plutôt qu'en voiture [car tant] que nous pourrons nous parquer sans difficultés [...], sans rien déboursier, les gens ne modifieront pas leurs habitudes prises depuis bien longtemps déjà !* ». Philippe Lager, porte-parole pour les Verts, va dans le même sens en invitant ses concitoyens à cesser d'utiliser la voiture pour tout et n'importe quoi, rappelant que « *pour la grande majorité de la population [de la ville], la gare se trouve à moins d'un quart d'heure à pied* ». Il s'interroge cependant sur le trafic pendulaire et de transit, et, tout comme le porte-parole du PS Cédric Schweingruber, il invite à renforcer l'offre en transports en commun pour éviter un report du trafic sur les rues collectrices (C. Brand, Montandon, et Portner 2003).

À cette vision optimiste par rapport à l'impact du projet, les opposants craignent que le projet ne complexifie le trafic en ville et n'étale les nuisances et dangers à des zones pour l'instant préservées avec pour résultat un impact négatif sur les déplacements privés et la rentabilité des commerces du Pod. Cette position peut ainsi être résumée par l'énoncé suivant :

**LE PROJET RESTREINT LE TRAFIC MOTORISÉ EN N'APPORTANT AUCUNE PLUS-VALUE À L'ESPACE PUBLIC**

Les opposants s'inquiètent de la remise en question de la hiérarchie existante entre les mobilités pour un projet jugé sans réelle plus-value. Philippe Laeng, porte-parole du groupe Radical, commence par relever une « *volonté évidente [du Conseil communal] à ne pas présenter une alternative de circulation* » et estime que les autorités communales ont « *la volonté de supprimer la circulation en ville* » et ne réalisent pas que le trafic augmentera inéluctablement sur les axes proches des écoles à

---

<sup>15</sup> La majorité du groupe libéral-ppn s'oppose au projet, mais Philippe Haldimann y est favorable.

cause du projet (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Philippe Laeng estime que cela détériorera la qualité de vie des habitants de la ville notamment en empêchant « *le regroupement des familles pour manger à midi* ». Il estime que le projet engendrera une dégradation de la circulation et n'offrira aucun avantage. Pour l'élu, « *[l]a Ville ne pourra [...] pas tenir à bout de bras l'animation [des] places et des rues modifiées [par le projet]* » alors que la convivialité recherchée ne pourra pas être construite sur plan car « *il n'a jamais été possible de forcer des gens à se rencontrer dans un quelconque lieu* ». Ainsi, il estime que « *[l]a désertification de cette partie de la ville [...] est inévitable* » au profit des centres commerciaux Migros (au centre-ville) et Coop (dans les quartiers Ouest). Pour Valérie Schweingruber qui s'exprime au nom de la majorité du groupe Libéral, le projet propose une vision « *séduisante à plus d'un titre* » et le groupe souscrit à l'idée « *de réinventer le visage de la ville et de renouveler l'attractivité de La Chaux-de-Fonds* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Cependant, elle relève que la question de la déviation du trafic reste en suspens alors qu'elle juge cela primordial, notamment pour la sécurité des écoles. Ainsi, Valérie Schweingruber estime que le projet établit un reversement des usages de la voirie qui remet en question l'automobile car selon elle en « *refusant de répondre à [la question du trafic], le Conseil communal [...] pose son projet en termes d'alternative : la voiture ou les piétons* ».

De plus, le groupe Libéral met en avant l'argument des finances, également partagé par l'UDC notamment, estimant que le budget pour ce projet n'est pas adéquat :

***LE COÛT DU PROJET EST TROP ÉLEVÉ ET PEUT AUGMENTER***

Enfin, les deux comités référendaires, dont font partie les Libéraux, les Radicaux et l'UDC, estiment que des aménagements au centre-ville doivent être soumis à l'avis de la population. Cet argument forme l'énoncé suivant :

***LA POPULATION DOIT POUVOIR S'EXPRIMER SUR LA MODIFICATION DU CENTRE-VILLE***

L'UDC souhaite que la population puisse se prononcer sur le projet car elle l'estime « *inutile et incomplet* » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a). Cependant, l'UDC va plus loin en cherchant à faire du référendum un vote contestataire contre un système politique qui selon elle « *préfère dépenser l'argent qu'il n'a pas plutôt que d'entreprendre de vrais [sic] réformes de structure et présenter un budget et des comptes équilibrés* ».

Un dernier point à relever dans les débats sur le projet de *La Chaux-de-Fonds 2004* émane du parti Socialiste, représenté par Cédric Schweingruber, et soutient que :

***LE PROJET MANQUE D'AMBITION EN MATIÈRE DE VÉGÉTATION ET D'AMÉNAGEMENTS URBAINS***

Cédric Schweingruber rappelle ainsi que son parti « *avait demandé [...] au conseil communal, d'envisager 1'000 arbres sur une législature* » et qu'ainsi « *ce projet manquait encore un peu d'éléments végétaux* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003).

### 2.1.3. Neuchâtel 2013

La circulation est également un point central dans les argumentaires qui s'affrontent autour du projet de zone de rencontre *Neuchâtel 2013*. Deux positions diamétralement opposées s'affrontent. Les opposants estiment que :

***LE PROJET COMPROMET LA SÉCURITÉ, L'ACCESSIBILITÉ ET LA FLUIDITÉ DU TRAFIC AU CENTRE-VILLE***

Alors que les partisans pensent au contraire que :

***LE PROJET AMÉLIORE LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ DU TRAFIC AU CENTRE-VILLE***

Pour les opposants, la place réaménagée sera un lieu dangereux. Vincent Pahud pour le PDC affirme que « *[l]a sécurité ne sera pas assurée sur cette vaste place [...] où les repères et îlots de sécurité pour les piétons s'annoncent insuffisants* » et qu'au regard du fort trafic « *[l]a suppression totale des feux de régulation de la circulation va générer de gros problèmes [...]* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). En effet, il estime que l'aménagement de la place ne fera pas diminuer le trafic car les habitudes des automobilistes ne changeront pas et que, selon lui, « *contrairement à ce qui est prétendu, la plus grande partie de la circulation actuelle est de nature locale* » et la place Numa-Droz est « *le cœur de la mobilité de [Neuchâtel], son principal nœud routier* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Ainsi, selon lui, le projet entravera l'accessibilité et le stationnement automobile au centre-ville et nuira aux commerces, en plus de réduire la sécurité sur la place. Christophe Hurni, président de la section neuchâteloise de l'Automobile Club de Suisse (ACS), abonde dans ce sens et reconnaît que « *[l]'idée de réaménager cette place pour la rendre plus conviviale est louable* » mais estime que « *la réalité du trafic* » conduit inéluctablement vers la création d'« *un gigantesque bouchon en ville* » (Weber 2013). En effet, la cohabitation entre piétons et automobilistes sur la place lui paraît être irréaliste à cause du comportement des piétons :

*Le piéton ne sait pas qu'il n'est pas prioritaire. Les gens ne regardent pas avant de traverser.*

*Ils manquent de discipline. Je ne pense pas qu'on va se faire des petits signes de courtoisie entre piétons et automobilistes. Je ne crois pas à cette bonne entente*

(Propos de Christophe Hurni rapportés dans Weber 2013)

Le comité référendaire reprend également cette ligne en affirmant que les passages indicatifs au sol étant « *[c]onsidérés comme 'préférentiels', les piétons auront un faux sentiment de sécurité* » car où qu'ils traversent, ils ne seront jamais prioritaires sur la place (Chancellerie communale de la ville de

Neuchâtel 2013).-Pour les opposants du groupe PLR, représentés par Félix Gueissaz, cette insécurité et la congestion attendue par le réaménagement conduiront à « *une détérioration du commerce en centre-ville* » car « *l'accessibilité et les places de parc sont essentielles* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Dans la même idée, le comité référendaire défend que le trafic existant fait vivre les commerces du centre et affirme que :

*Si l'objectif de réduction du trafic est atteint, même en partie, le tissu économique du centre-ville se rétrécira : risques de fermeture de commerces et déplacements de bureaux (médecins, avocats, ingénieurs). Nous voulons tout au contraire un cœur de cité vivant*<sup>16</sup>

(Avis du comité référendaire dans Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel 2013)

Les réticences contre le projet se basent également sur la défiance face aux derniers aménagements de la ville qui selon Félix Gueissaz ont été des échecs : « *la place du Port et ses superbes jets d'eau, la place de la Gare et ses bouchons, la place Blaise-Cendrars et son marquage au sol, restent un casse-tête pour les automobilistes* ». Il exhorte ainsi à compléter l'étude des impacts sur la circulation pour ne pas répéter les erreurs passées (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Le comité référendaire abonde en ce sens et ironise sur « *les grandes 'réussites' urbanistiques dont se plaignent les usagers [et qui] ne rendent pas optimiste* » (Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel 2013).

À l'inverse, les partisans du projet estiment que les inquiétudes concernant le trafic et le stationnement sont les mêmes que lors de la création de la zone piétonne en 1979 et qu'elles se révéleront tout aussi infondées. Nicolas de Pury, porte-parole des Verts affirme que « *les inquiétudes de bon nombre de commerçants* » en 1979 sont les mêmes qu'en 2013. Or, il estime que « *plus personne ne peut imaginer la disparition de la zone piétonne et l'instauration de places de parc en zone bleue sur la place du Marché au lieu des terrasses actuelles* » comme c'était le cas avant le projet de Neuchâtel 1979 (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). L'importance du problème de stationnement est également relativisée par Matthieu Béguelin, porte-parole du groupe PS, qui estime que « *[l]a question de l'attractivité du centre-ville a de multiples facettes et les résumer à quelques dizaines de places de stationnement en surface est par trop réducteur* » et même si le projet cherche à rendre le centre-ville plus attrayant, il n'a « *par ailleurs jamais eu la prétention de répondre, à lui seul, aux nombreuses questions du centre-ville* » dont les réponses « *ne tiennent pas à 44 places de parc* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012).

Quant aux questions de sécurité et de fluidité, le Conseil communal se veut rassurant « *[l]es usagers devront adapter leur comportement sur la future place Numa-Droz* » et « *[d]es bornes indiqueront la zone 30km/h aux trois portes d'entrée de la place [et les] usagers seront tout de suite avertis de ce changement de régime*

---

<sup>16</sup> Emphase dans le texte original.

par l'aspect des lieux», de plus « l'aménagement de la place Numa-Droz vise également à fluidifier le trafic, pour améliorer l'accessibilité du centre-ville » en adaptant la gestion du trafic « sur un carrefour chargé et peu adapté au contexte du centre-ville » (Kybourg 2012). Pour Numa Glutz du comité de soutien au projet, le trafic sera fluidifié car « [a]ux heures creuses, il n'y aura plus besoin d'attendre aux feux comme aujourd'hui » et la vitesse limite actuelle de 50km/h « est une chimère [puisqu']on ne peut de toute façon pas franchir le carrefour à cette vitesse » (Heiniger 2013). Dans cette optique, la suppression de la régulation du carrefour par des feux lumineux est vue comme l'élément fluidifiant le trafic car les voitures ne devront plus attendre autant, en particulier en dehors des heures de pointe.

Dès lors se pose la question de la cohabitation entre usagers. Sur ce point, Olivier Lasserre, directeur de Paysagegestion, la société qui a remporté le concours d'aménagements d'espaces publics pour le projet, explique que la source d'inspiration pour la gestion du trafic et l'illustration de la possibilité pour les piétons et les automobilistes d'interagir pour plus de sécurité vient de Köniz :

*C'est en regardant le petit film réalisé par la ville de Köniz [sur la zone de rencontre de la commune], que j'ai vraiment pris conscience du potentiel de ce type d'aménagement. Les usagers se regardent. Il y a un échange visuel entre eux : c'est ça la vraie sécurité ! Les piétons, les automobilistes et autres usagers apprennent dans le calme à se respecter mutuellement.*

(Propos d'Olivier Lasserre recueillis par Kybourg 2012)

L'ATE va dans ce sens en relevant également les avantages en termes de qualité des espaces car l'aménagement « améliorera la sécurité et la convivialité au centre de Neuchâtel » notamment grâce à l'instauration d'une limite de vitesse à 30km/h (L'Express 2012a).

Néanmoins, au-delà de l'argumentation sur la sécurité et la fluidité du trafic, qui répond aux inquiétudes des opposants, le thème central des soutiens au projet est la revalorisation de la place du piéton dans l'espace urbain. En premier lieu par une redistribution de l'espace au centre-ville au profit des piétons :

#### **L'USAGE DE L'ESPACE URBAIN PAR LES PIÉTONS DOIT ÊTRE PRIVILÉGIÉ**

Selon les partisans, la domination du trafic individuel motorisé sur l'usage de l'espace urbain doit être remise en question pour favoriser un équilibre entre les modes de déplacement et le trafic de transit doit être reporté sur les tunnels de contournement. Ainsi, le Conseil communal défend l'idée que « [p]lutôt qu'un transit automobile prioritaire quasi exclusif, il faut tendre vers un équilibre entre les usagers de l'espace public [car les] rues des villes sont des espaces de mobilité pour tous : piétons, cyclistes, transports publics, transports individuels motorisés » (Sandoz et Voirol 2012). Pour ce faire, il propose de « repenser l'actuelle domination du trafic individuel motorisé » en incitant à l'utilisation des tunnels de

contournement sous la ville, en réduisant la vitesse sur la place Numa-Droz et en incitant à l'utilisation des parkings en ouvrage « *qui affichent rarement complets* » alors « *qu'une part significative de trafic au centre-ville est liée à la recherche de stationnement en surface* » (Sandoz et Voirol 2012). Le groupe PopVertsSol, par la voix de Nicolas de Pury, partage les objectifs de réduction du trafic motorisé et souhaite « *favoris[er] les deux-roues [vélos] et fai[re] transiter les véhicules motorisés dans les tunnels* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012).

Le parti Socialiste et une partie du PLR soutiennent qu'il faut privilégier le piéton au centre-ville. Matthieu Béguelin et le groupe PS ont été séduit par la vision de la ville de « *[r]éserver l'espace en surface aux habitants plutôt qu'aux voitures, redessiner les liens entre le centre-ville et le lac, favoriser la mobilité douce, réduire le trafic de transit... autant de bonnes raisons de se réjouir* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Amelie Blohm Gueissaz, porte-parole des PLR favorables au projet, remettre le piéton au centre de l'espace urbain n'est pas facile mais apparaîtra comme une évidence, tel que cela a été le cas dans d'autres villes de Suisse :

*Rendre la ville aux piétons demande un changement de mentalité. J'étais la première à ne pas comprendre comment une route cantonale avec un trafic assez important pourrait devenir une zone 30, avec possibilité illimitée de traverser pour les piétons. La sortie à Kôniz, organisée par l'Administration, m'a en quelque sorte ouvert les yeux. [...] [Et concernant le stationnement, personne] ne vas plus en voiture au centre-ville de Zurich ou de Berne, ni de Bienne et de Sion, sans savoir qu'il faut se diriger vers un parking. Ce sera la même chose à Neuchâtel.*

(Propos d'Amelie Blohm Gueissaz rapportés dans Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012)

Malgré les difficultés de changer de mentalité, les partisans estiment que le projet est nécessaire pour la convivialité de la place, son accessibilité et pour le lien retrouvé entre le centre-ville et le lac. C'est donc avec l'argument suivant qu'ils motivent le projet :

**LE PROJET AMÉLIORE LA QUALITÉ DU LIEU ET SON ATTRAIT EN RECRÉANT UN LIEN ENTRE LA VILLE ET LE LAC**

Relier la zone piétonne et le lac par un aménagement qui améliore la qualité et l'attrait du centre-ville et de la place apparaît comme un élément important en faveur du projet dans le discours des partisans. Pour les PLR favorables au projet, il faut recréer le lien entre la ville et le lac perdu à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle lorsque la ville a gagné des terrains constructibles avec la correction des eaux du Jura et la baisse significative du niveau du lac. Outre les passages piétons, il existe un tunnel piéton aménagé à la place Pury qui permet un accès au lac à pied, mais il ne leur donne pas « *l'impression d'un véritable lien ville-lac* » et par conséquent, selon eux, « *il faut être cohérent et accepter ce projet et recréer un lien entre la ville et le lac* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Le Conseil communal

partage ce point de vue, expliquant qu'avec l'aménagement « *les piétons disposeront d'espaces généreux pour se déplacer, mais aussi pour profiter de cet espace entre zone piétonne et lac* » (Kybourg 2012). Pour Nicolas de Pury et le groupe PopVertsSol, l'aménagement est « *une extension naturelle de la zone piétonne, un lien renforcé vers le lac* » qui conduira à « *une amélioration de qualité de vie* » et bénéficiera aux habitants et aux commerçants du centre-ville (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Pour le groupe PS, représenté par Matthieu Béguelin, l'aménagement contribuera à « *l'attractivité du centre-ville, le rendant de fait plus accessible* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Un avis partagé par le comité en faveur du réaménagement qui parle d'une « *vision moderne de l'aménagement urbain [...] et d'un centre-ville plus accessible et accueillant* » (L'Express 2012b).

Enfin, l'argument financier est, comme pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, aussi mis en avant par le comité référendaire annonçant « *[u]n coût effarant et déjà sous-évalué* » (Comité référendaire 2013) :

#### **LE COÛT DU PROJET EST TROP ÉLEVÉ ET SOUS-ÉVALUÉ**

##### **2.1.4. Central Park sur le Pod**

Deux arguments principaux s'opposent à la motion *Central Park sur le Pod 2019* qui propose d'ouvrir le débat sur l'avenir du Pod et sa végétalisation possible : le premier est lié à la circulation et au stationnement et réaffirme l'importance de l'axe du Pod dans l'accessibilité au centre ; le second conteste la pertinence même d'une motion pour présenter une telle réflexion. Au contraire, pour les partisans de la motion, le moment est opportun pour envisager une requalification du Pod :

#### **LE MOMENT EST VENU DE RÉFLÉCHIR À UNE REQUALIFICATION DU POD**

En effet, pour les partisans de la motion, les oppositions rencontrées en 2004 ne sont plus aussi prégnantes et, avec la construction des contournements de la ville et les mesures d'accompagnement, ils estiment qu'il importe d'avoir une réflexion à long-terme ambitieuse sur l'avenir de l'axe principal de la ville. Ainsi, au contraire du projet de 2004, la circulation n'entrave plus la réalisation d'une zone de rencontre sur le Pod comme le relève Blaise Fivaz du PDC :

*En 2003 [...] j'ai défendu le projet de 'Zone de rencontre' [...]. Bien à regret, coût trop élevé et difficulté à reporter quelque 18'000 véhicules sur d'autres axes ont enterré ce projet. [...] La réalisation prochaine des contournements de notre Cité [doit] nous conduire à une réflexion de fond sur ce que nous voulons faire de notre belle avenue et certainement encore d'autres axes. D'aucuns diront nous avons le temps d'y penser. À ceux-là, je réponds non !  
Car un projet d'envergure nécessite [du temps et] dix ans ce n'est pas trop long.*  
(Propos de Blaise Fivaz rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a)

Similairement, Oğuzhan Can explique dans sa motion que « *le désengorgement futur prévu par les projets de la H20 et de la H18 offre l'occasion de repenser le centre-ville et d'offrir aux Chaux-de-Fonnier-ère-s un lieu qu'ils pourront s'approprier* ». Or, il affirme que pour maintenir une population résidente qui s'amenuise « *il est essentiel de capitaliser sur une image innovante, visionnaire et audacieuse* » et « *[a]ussi utopique qu'il puisse paraître, un tel projet doit avoir le mérite de se poser les vraies questions et d'aboutir à une réalisation viable et durable* » (Can 2019). L'usage assumé d'une vision ambitieuse, voire utopique est visible dans le dessin illustrant la motion qui représente une perspective du Pod avec la place devant la tour Espacité où le béton a laissé place à des allées d'arbres et un sol végétalisé. L'utopie comme moteur pour définir une vision pour l'avenir du Pod est reprise par de nombreux soutiens. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal socialiste, rappelle ainsi que si « *[c]ette motion [...] est une utopie [...] dans la mesure où elle présente un idéal insaisissable* » elle a « *à défaut de pouvoir exister, [...] le mérite de dessiner un but, un objectif, vers lequel la société doit tendre* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Considérant les champs d'aménagements possibles offerts par la motion pour l'avenir du Pod, Julien Gressot du POP, rappelle que « *[...] cette motion, même si elle a un dessein tout à fait utopique, laisse quand même beaucoup de possibilités d'interprétation et permet une étude du Conseil communal de la manière dont il le souhaite* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Oğuzhan Can résume dans sa motion l'importance de proposer une réflexion sur le long-terme pour l'avenir du Pod avec au centre, les enjeux climatiques, économiques et sociaux, notamment en offrant une place plus grande aux piétons, cyclistes et transports publics :

*Qui ne connaît pas le fameux Central Park de New York ? [...] Ce haut lieu de rencontres en plein centre-ville nous inspire dans notre monde d'aujourd'hui où les questions climatique, économiques et sociales doivent primer : la présente motion se veut être la prémisse d'une réflexion qui s'inscrit sur le long terme, pour La Chaux-de-Fonds et sa population, tout en tenant compte des atouts et des difficultés actuelles de notre Cité. La réalisation d'un tel axe vert permettra à la Ville de respirer et d'offrir un réseau de mobilité douce qui favorisera sans aucun doute le développement de notre économie locale, mais offrira à tout un chacun la possibilité de se réunir, de se reposer, de s'entraîner ou simplement de circuler en toute sécurité et avec un réel sentiment de bien-être.*

(Oğuzhan Can, au nom du groupe socialiste, Can 2019)

Répondant à l'appréhension d'une part des conseillers généraux, par rapport à l'imaginaire audacieux, voire utopique, forgé par l'illustration qui accompagne la motion, Oğuzhan Can rappelle le réalisme du texte qui l'accompagne :

*Une utopie ? Bien sûr ! L'image est peut-être utopique, elle peut être rêveuse aussi, mais le texte lui-même, dans ce qu'il aspire [...] reste concret et demande des solutions et des consultations concrètes pour pouvoir arriver à quelque chose de vivable.*

(Propos d'Oğuzhan Can rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a)

Si la motion demande de réfléchir sur l'avenir du Pod et permet différentes options de piétonnisation sur une partie ou sur la totalité de l'avenue avec plus ou moins de végétalisation, le motionnaire et le groupe socialiste souhaitent une large intégration végétale dans le projet final. Ainsi, ils proposent que :

***LE PROJET POURRA INTÉGRER PLUS DE VÉGÉTATION POUR LA CONVIVIALITÉ ET LE BIEN-ÊTRE DE LA POPULATION***

Selon le motionnaire, l'intégration « *d'un espace végétalisé pensé pour les piétons et la mobilité douce, à l'image de Central Park ou encore du lit de la rivière Turia à Valence en Espagne* » offrirait aux citoyens un moyen « *de se retrouver, d'échanger et de rendre la Ville agréable et vivante* » (Can 2019). Oğuzhan Can ajoute que « *l'arborisation au centre-ville, bien qu'elle soit entièrement existante autour de la Ville, permet une absorption du CO2 et aussi de diminuer la chaleur au centre-ville* », ce qui améliorerait le bien-être de la population (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a).

Pour les opposants, l'image de l'avenue principale de la ville largement arborisée n'est pas réaliste :

***INTÉGRER UNE VÉGÉTATION ABONDANTE AU CENTRE-VILLE RELÈVE DE L'UTOPIE ET EST IRRÉALISTE***

Comme l'explique Frédéric Vaucher, pour le PLR, « *[c]ette idée nous fait plus penser à une réponse à un concours d'idées, lancé sur le thème de « Comment voyez-vous votre Ville en 2040 ? », auquel tous les citoyens auraient participé* ». De plus, le groupe critique également la forme de la proposition : « *[l]'utilisation d'une motion pour amener une idée utopique n'est, à notre sens, pas adaptée* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). À cette opposition sur la forme (utilisation de la motion) et sur le fond (une végétation abondante au centre-ville), s'ajoute de manière complémentaire une opposition fondée sur les représentations de la Ville qui estime que la vision de la motion ne correspond pas aux dimensions et réalités de La Chaux-de-Fonds :

***LE PROJET N'EST PAS ADAPTÉ AUX DIMENSIONS ET AUX RÉALITÉS DE LA VILLE***

Ainsi, pour Frédéric Vaucher, La Chaux-de-Fonds est une petite ville qui a déjà de nombreux parcs et places de jeux. Il faut donc, selon lui, garder le sens des proportions : « *Restons humble, développons notre Ville avec nos possibilités* ». Par conséquent, pour lui, « *la comparaison avec Central Park, entouré d'une route, ainsi qu'avec le lit de la rivière Turia [...] semble plus prétentieuse que flattense* » (Merola,

Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Dans le même sens, Hughes Chantraine de l'UDC, estime qu'une réflexion est nécessaire sur l'avenir du Pod, mais que la proposition, même si elle est séduisante, n'est pas proportionnée à cette avenue :

*L'idée fait sourire mais elle offre effectivement plusieurs déclinaisons séduisantes en termes de promenades et de flâneries – il paraît que le vert est à la mode... – et vouloir installer un parc arborisé à la place de l'une des artères urbaines les plus fréquentées du Canton semble assez révolutionnaire. [...] Une mue est nécessaire et elle est souhaitée également par notre groupe. Pourtant [...] un Central Park sur La Chaux-de-Fonds nous rend dubitatifs.*

*New-York... Valence... on ne joue peut-être pas dans la même cour !*

(Propos de Hughes Chantraine rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a)

À ces oppositions sur l'ampleur, la forme et la pertinence du projet, un dernier argument relatif à l'accessibilité et le stationnement automobile au centre-ville est avancé contre la motion :

**L'ACCESSIBILITÉ ET LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DOIVENT ÊTRE MAINTENUS POUR LES  
AUTOMOBILISTES**

Pour Hughes Chantraine, le Pod est un axe de circulation principal et sa réaffectation poserait des problèmes de circulation malgré la construction des routes de contournement, à cause de la circulation interne : « *L'avenue principale de notre Ville [...] est aussi un axe de trafic très fréquenté et capital pour la mobilité urbaine* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Dès lors, supposant que le trafic existant se maintiendrait, il demande : « *Que fera-t-on alors des 11'200 véhicules par jour qui empruntent la grande avenue ?* » et avance que les commerçants « *souhaitent plus volontiers une augmentation des places de stationnement aux alentours directs de leur commerce plutôt que de grands espaces verts où les passants viennent surtout pour flâner et non pour acheter* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Même constat pour Bernard Chételat, président de la section TCS du Jura neuchâtelois, qui remarque que « *ce qui manque pour inciter les gens à venir au centre-ville, ce sont des parkings d'échange à proximité* » (Costet 2019).

### 2.1.5. PDPM 2019

Le PDPM présenté pour la La Chaux-de-Fonds en 2019 a reçu un accueil majoritairement favorable de la part des conseillers généraux et est vu comme une opportunité de revoir les aménagements au centre-ville pour en améliorer l'attractivité et la qualité :

**LE PDPM EST L'OCCASION D'AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS AU CENTRE-  
VILLE**

Plusieurs intervenants voient en l'application du PDPM un moment unique de définir les contours de la Ville de demain, en termes de mobilité, d'espaces publics et d'environnement.

Michael Othenin-Girard, pour le PS, en appelle à ses collègues pour saisir cette occasion en rappelant l'importance transformatrice du plan pour l'image de La Chaux-de-Fonds :

*[...] s'il y a un soir où nous devons prendre nos responsabilités et être à la hauteur du mandat que nous a confié la population en 2016, c'est bien ce soir ! Car nous n'avons rien de moins que l'occasion de dessiner les contours de la Ville de demain !*

(Propos de Michael Othenin-Girard rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

Daniel Surdez, du PLR, estime que le PDPM doit replacer le centre-ville comme lieu attractant, notamment pour les commerces. Il affirme que « *[l]e commerce local doit aussi être au centre de nos préoccupations* » au vu notamment des vitrines vides des magasins dans cette zone. Pour lui, il est urgent d'améliorer l'attractivité de l'avenue du Pod « *jadis si prospère [et qui] doit devenir le poumon de La Chaux-de-Fonds, un lieu de rencontre qui suscite l'envie d'y être et de s'en accaparer par sa qualité urbanistique et la convivialité qui s'en dégagera* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Pour Marina Schneeberger, du POP, il faut « *prendre des mesures ambitieuses pour changer [la situation actuelle insupportable au centre-ville] et améliorer [l']image [de la Ville] pour que de nouveaux habitants viennent s'établir à La Chaux-de-Fonds* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Dans le même esprit, le PS, par son représentant Michael Othenin-Girard, souhaite « *être davantage audacieux* » et propose au travers d'un postulat la création d'une place piétonne au niveau de la place du Marché, car « *[p]uisqu'il est question de dessiner la Ville ancienne de demain, l'imaginez-vous sans une vraie place de rencontre ?* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

Cet engouement pour le PDPM n'est pas inconditionnel et de nombreux points critiques ont été soulevés de part et d'autre du spectre politique. Ces réticences sont structurées autour de trois thèmes : circulation, stationnement et accessibilité, et finances. Pour la circulation, une inquiétude de l'impact d'un éventuel report du trafic sur d'autres axes, notamment aux abords d'écoles, fait craindre pour la sécurité. Une revendication, notamment portée par Marina Schneeberger, est dont que :

***LA SÉCURITÉ DES USAGERS PLUS VULNÉRABLES DOIT ÊTRE GARANTIE***

Plus généralement, il est suggéré qu'il faut améliorer la sécurité des usagers plus vulnérables (piétons, cyclistes) pour encourager un report modal. Michael Othenin-Girard, estime que le PDPM propose une « *sécurisation des itinéraires pour la mobilité douce, [une] promotion des modes alternatifs à la voiture, [un] renforcement du dynamisme économique au centre-ville [et] encourag[e] les déplacements à pied ou à vélo, le tout avec une vigilance toute particulière pour les aspects sécuritaires, particulièrement à l'abord des écoles et des carrefours sensibles* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Le rapport de Transitec pour le PDPM explique ainsi que « *[c]ertains secteurs sensibles ont été identifiés comme étant particulièrement*

*importants à protéger des nuisances du trafic automobile, en raison d'enjeux urbanistiques, de la présence d'usagers vulnérables (piétons, vélos, enfants et personnes âgées...) ou du caractère résidentiel de la zone concernée* » et estime qu'« *[a]vec des conditions de circulation plus confortables dans le centre-ville, les modes doux doivent être favorisés pour les trajets internes à la ville de La Chaux-de-Fonds* » (Transitec 2019).

Plus critique, certains arguments s'arrêtent sur les effets escomptés du PDPM et suggèrent que :

**LE PROJET N'AMÉLIORERA NI LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS NI LA CIRCULATION EN VILLE**

Pour Marc Fatton, « *[o]n peine à voir la volonté de favoriser la mobilité douce dans ce projet* » et le PDPM et les contournements autoroutiers auront « *peu d'incidence sur le trafic global en Ville !* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Marina Schneeberger constate qu'« *en Ville, malheureusement 65% du trafic est interne, entre 10'000 et 15'000 voitures par jour ! Pour que cela change, il faudra bien plus que les contournements routiers H20 et H18...* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Le rapport Transitec du PDPM montre que les autorités sont conscientes de cette problématique et indique que « *[l]es évitements H18 et H20 ne suffisent [...] pas pour résoudre l'ensemble des problèmes de mobilité des Montagnes neuchâteloises [et] [d]es mesures d'accompagnement doivent être prises pour inciter les usagers à se reporter sur [les] nouvelles infrastructures routières* » (Transitec 2019). Ainsi, Théo Huguenin-Elie, pour le Conseil communal, est confiant dans les mesures du PDPM pour amener à une diminution du trafic interne. Il rapporte :

*[...] nous sommes persuadés que l'ensemble de toutes les mesures que nous allons prendre, par la politique de stationnement, par la piétonisation d'un certain nombre d'axes, par la mise en zone 30 des poches entre les « collectrices », par la zone de rencontre, amèneront naturellement les Chaux-de-Fonniers à utiliser moins leur véhicule sans que ce soit forcément coercitif pour privilégier le vélo, la marche à pied et les transports publics.*

(Propos de Théo Huguenin-Elie rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

Plus fondamentalement, pour certains, un changement d'affectation ne suffira pas à rendre les places pacifiées attrayantes. Pour Marc Fatton « *[u]n énorme travail de conviction reste néanmoins à faire pour une application concrète sur le terrain* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Daniel Surdez du PLR explique que selon son groupe pour que les places pacifiées soient fréquentées « *le simple changement d'affectation ne suffira pas [...] elles devront être attrayantes et réaménagées avec goût* ». Faisant référence à de récents réaménagements au centre-ville il estime « *qu'il ne suffit pas de planter un arbre et de dessiner un jeu sur le sol pour gagner en attractivité* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

Une autre préoccupation concerne l'impact du PDPM sur l'accessibilité et le stationnement au centre-ville :

**L'ACCESSIBILITÉ ET LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DOIVENT ÊTRE MAINTENUS POUR LES  
AUTOMOBILISTES**

Pour Thierry Brechbühler de l'UDC, il faut maintenir un accès au centre-ville pour les voitures, notamment pour ne pas impacter négativement les commerces :

*[...] le centre-ville bénéficiera d'un allègement du trafic routier. Ouf, dirons certains ! D'autres seront plus nuancés et s'inquiètent déjà de savoir comment ils vont pouvoir se rendre au centre-ville... et c'est en partie notre cas car certains changements évoqués dans ce rapport nous interpellent. [...] nous sommes inquiets pour les commerçants se situant le long de la partie ouest de la rue du Collège. Nous espérons qu'ils ne seront pas négativement impactés par les mesures de réduction du trafic dans cette zone*

(Propos de Thierry Brechbühler rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

En ce sens, et afin de maintenir un accès au centre-ville, Daniel Surdez estime que les « *autorités devront impérativement se pencher sur la réalisation de nouveaux parkings de proximité* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

Finalement, l'aspect financier est questionné et, notamment par l'UDC qui estime que :

**IL FAUT CLARIFIER LE COÛT DES MESURES ET LEUR FINANCEMENT**

Thierry Brechbühler remarque ainsi que « *nulle part dans le rapport nous sommes informés des coûts relatifs aux travaux nécessaires ni de quelle manière ils seront financés... Nous estimons que c'est un point qui mérite d'être clarifié et nous attendons, de la part du Conseil communal, des éclaircissements à ce sujet* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

#### **2.1.6. Place du Marché 2020**

La proposition en 2020 de piétonniser la place du Marché découle d'un postulat du PS faisant suite au PDPM 2019. De ce fait, l'argument principal des soutiens au projet est l'amélioration de l'attrait et de la convivialité du centre-ville :

**LE PROJET CRÉERA UN CENTRE-VILLE ATTRAYANT ET CONVIVIAL**

Le Conseil communal avance ainsi que la nouvelle place du Marché s'inscrit dans un besoin urgent pour la Ville de rendre ses espaces publics plus attrayants :

*[...] le défaut actuel d'attractivité résidentielle de notre cité tient, entre autres facteurs, également [au] manque [d'espaces publics attractifs au centre-ville]. Plus que jamais, les résidents d'une cité n'attendent pas d'elle seulement des emplois et une grande fonctionnalité [...], ils attendent de la qualité de vie générée par l'organisation de la cité elle-même.*  
(Rapport du Conseil communal sur l'aménagement dans Bregnard et Schwaar 2020)

Le Conseil communal remarque également que la disposition actuelle de la place « *est de plus en plus animée grâce à ses terrasses et ses commerces* » mais que les terrasses « *sont limitées par les axes de circulation et les places de parc* » et que « *la zone de rencontre actuelle ne garantit pas entièrement la sécurité des piétons, notamment des enfants et des personnes âgées* » en plus de restreindre leur espace de mobilité (Bregnard et Schwaar 2020). Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, rappelle que « *la faible qualité des espaces [...] est un frein majeur à [l']attractivité [de la Ville]* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Il affirme ainsi qu'« *[i]l y a urgence [...] à écouter ce que les experts – urbanistes, sociologues, géographes, économistes – nous disent [en l'occurrence qu'il faut regarder] les bons exemples et [s']en inspirer* ». Il donne ainsi en exemple Bâle et Zurich, puis Lausanne et Sion et enfin Neuchâtel, « *notre voisine qui a réalisé sa mue il y a plus que quarante ans avec un succès dont nous sommes incapables de nous inspirer depuis* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Pour Pierre-Alain Borel, représentant le groupe Socialiste, la nouvelle place du Marché offrira à la Ville un véritable centre attrayant et convivial. Il affirme qu'« *à chaque fois qu'on parle d'animations en Ville, d'une manifestation ou du soutien aux commerçants locaux, on commence par regretter que La Chaux-de-Fonds ne dispose pas d'un véritable centre-ville, un centre-ville clairement identifié par toutes et tous, un véritable lieu de rencontres, de manifestations, là aussi où toute visite touristique commence inmanquablement* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Or, pour lui, ce projet offre à la Ville « *la "Place du village"* » qui manque et qui, en plus d'inviter de nouveaux habitants à s'installer, renforcera le lien d'appartenance des habitants actuels avec la Ville (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Pour le POP aussi, par la voix de Julien Gressot, le projet est capable d'offrir une nouvelle image d'« *une ville plus agréable à vivre* » avec un véritable centre piéton, moderne et attrayant remplaçant l'image actuelle « *où la bagnole est reine et règne sans partage ou presque* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Face à l'enthousiasme pour l'attractivité et le renouveau d'image apportés par le projet, des réticences demeurent notamment en termes de circulation et stationnement, de finances, d'aménagements et enfin de gouvernance. Un argument majeur est que :

**LA PIÉTONISATION DE LA PLACE DU MARCHÉ NE DOIT PAS SE FAIRE AU DÉTRIMENT DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE**

Les opposants souhaitent qu'un parking souterrain soit étudié aux alentours de la place estimant que l'alternative de la place des Forains située à 400m n'est pas envisageable *a priori*. Estimant que le récent aménagement de la gare n'a pas de parking « *digne de ce nom* », Blaise Fivaz en appelle à ne pas « *faire la même erreur* ». Il affirme donc qu'« *[u]n parking souterrain doit absolument être étudié* » car pour lui, la solution proposée n'est pas acceptable en particulier face à la concurrence des centres commerciaux. Selon lui, il est « *illusoire de penser que les clients iront stationner à la Place des Forains pour se rendre au Marché ou dans les commerces alors que toutes les grandes surfaces disposent d'un parking* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Marc Frutschi du PLR relève que les zones piétonnes dont l'éloge a été faite par Théo Huguenin-Élie « *sont entourées de parkings conséquents* ». Il estime que les informations sur les possibilités de stationnement aux alentours de la place ne sont pas claires et affirme que « *la population attend réellement [...] des réponses claires, à savoir comment on va pouvoir garer nos voitures particulièrement pendant les mesures hivernales* »<sup>17</sup> (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Répondant à ces interrogations, Théo Huguenin-Elie explique que l'implantation d'un parking sous la place du Marché a été étudiée, mais que, outre le coût très important, « *la logique de la gestion du trafic* » notamment la liaison aux axes collecteurs, poserait des problèmes. Il ironise sur le refus de considérer la place des Forains « *qui est à peu près la seule possibilité d'espace qui permettrait un parking et qui est à seulement 400m de la Place du Marché – seulement 400m de la Place du Marché !* » mais qui pour certains « *est quelque chose qui est beaucoup trop loin !* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Le TCS s'est dans un premier temps opposé au projet par référendum arguant contre la suppression des places de parc avec le slogan « *Non à la suppression irréfléchie des places de parc* » et en affirmant que « *tout projet doit se réaliser dans le respect et l'équilibre entre les différents modes de transport* » (Touring Club Suisse (TCS) 2020). Le TCS a ensuite retiré son référendum après avoir obtenu l'assurance du Conseil communal de l'agrandissement de la capacité du parking de la place des Forains (Costet 2021).

Le revêtement avec des pavés proposé dans le projet est débattu et mêle deux oppositions. La première concerne le coût du projet, et en particulier l'investissement de départ plus élevé des pavés face à un revêtement en béton coulé. La deuxième concerne les désagréments pour le déplacement piéton et cycliste craints par certains députés. Ainsi, pour une partie du Conseil général :

#### **LE REVÊTEMENT DE LA PLACE ET SON COÛT DOIVENT ÊTRE RÉÉVALUÉS**

---

<sup>17</sup> Pour garantir le bon déneigement de la ville par les services communaux, les possibilités de parking dans les rues sont limitées en hiver (Huguenin-Elie et Castioni 2015).

Pour le PDC et l'UDC qui, avec le TCS, ont déposé un référendum, le budget est simplement trop élevé. Il leur semble que l'allocation du crédit sollicité n'est pas assez détaillée et laisse trop de marge de manœuvre au Conseil communal. Selon Blaise Fivaz et le PDC, « *pour un montant d'une telle importance, il n'est pas concevable pour le PDC de donner un blanc-seing au Conseil communal, qui sollicite un crédit de CHF 4'982'000.- à l'aveugle [...]* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Thierry Brechbühler, candidat UDC au Conseil communal (élu en octobre 2020), affirme au lancement du référendum contre le projet que « *[v]oter pour un projet vague, une coquille à moitié vide, à un tel coût, ce n'est pas raisonnable dans le contexte financier actuel. D'accord pour aménager des espaces piétons, mais pas de cette manière* » (Costet 2020b). Le TCS affirmait similairement que « *[l]'octroi d'un crédit de 4,982 millions ! pour la seule piétonnisation de la place du Marché et de ses alentours, avec une suppression pure et simple de 80 places de parc, sans consultation de la population, constitue une action irréfléchie* » (Touring Club Suisse (TCS) 2020). Le groupe PLR par la voix de Marc Frutschi soutient le projet mais partage cependant certaines doléances : « *On parle maintenant du crédit mais on n'a aucun chiffre sur le budget et on n'a aucune idée de combien va nous coûter la crise du Covid; on dépense de l'argent qu'on n'a pas encore* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Le POP, qui soutient le projet, s'interroge néanmoins sur le choix du revêtement et demande que l'étude du revêtement de la place soit approfondie, notamment pour réduire les coûts. Le POP a ainsi déposé un amendement (accepté) pour la création d'une commission pour étudier cette question (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Ainsi Julien Gressot, pour le POP, questionne le choix du pavage : « *Pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les hauts talons, ne serait-il pas judicieux de prévoir des cheminements en des matériaux plus roulants ?* ». La création d'une commission a donc en partie pour but de réévaluer le choix du revêtement pour faire baisser les coûts : « *De plus, à nos yeux, le crédit de CHF 4 millions pour le revêtement est à considérer comme un maximum et la Commission sera chargée de faire des propositions notamment sur le choix du revêtement et des orientations prises pour l'aménagement de la Place au fur et à mesure de l'avancée du projet.* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Au contraire, pour le Conseil communal et le PS :

**LE REVÊTEMENT PROPOSÉ, AVEC DES PAVÉS, EST L'ALTERNATIVE LA PLUS ÉCOLOGIQUE ET ÉCONOMIQUE SUR LE LONG-TERME**

Pierre-Alain Borel du PS explique que le pavage « *permettra aussi de concrétiser visuellement le fait qu'on est dans une véritable zone piétonne* » offrant « *un cachet incomparable* » mais également que « *le pavé constitue une alternative durable par rapport à des enrobées [sic] qui [...] sont produits à partir de dérivés du pétrole* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Théo Huguenin-Elie décrit le revêtement actuel

comme « *un vrai patchwork de rapiècements et de nids de poule* » ce qui nécessite de le changer. Il affirme que la « *Place du Marché mérite mieux que du bitume noir et rapidement dégradé* » et explique que même si un revêtement en bitume coûte environ 1.7 fois moins cher que le pavage, il a une durée de vie au mieux de vingt ans contre au moins cent ans pour les pavés. (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Dans le projet présenté au Conseil général en octobre 2020, l'aménagement de la place comprend une alignée de neuf arbres dans la longueur de la place répartis autour de la fontaine centrale existante. Pour plusieurs intervenants, cette végétalisation de la place entre en conflit avec son utilisation événementielle actuelle. Ils estiment donc que :

**LA PRÉSENCE ET L'EMPLACEMENT DE LA VÉGÉTATION DOIVENT DÉPENDRE DES FONCTIONS ET USAGES DÉFINIS  
POUR LA PLACE**

Ainsi, Julien Gressot s'interroge sur le rôle et la fonction de la place :

*Le premier point qui nous a intrigués est la fonctionnalité et le rôle que cette Place aura. Comment va-t-elle évoluer ? À quoi la destine-t-on précisément ? [...] Pour qu'une zone piétonne comme la Place du Marché puisse jouer un rôle de centre structurant, il est nécessaire d'avoir une vision claire sur les objectifs poursuivis. Évidemment, les points de vue peuvent diverger entre une place la plus libre possible pour laisser la possibilité d'organiser des évènements et une place plus chargée avec des espaces spécifiques.*

(Propos de Julien Gressot rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Une inquiétude relative à la végétalisation est l'existence d'autres options pour les grandes manifestations (forains, festival de rue ou salon des métiers) qui utilisent habituellement la place en y installant manèges, scène ou tente. François Perret, des Verts, estime qu'« *[a]vec l'implantation d'arbres au milieu de la Place, le montage de scènes, de tentes ou de manèges forains semble compromis* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Théo Huguenin-Elie revient pour le Conseil communal sur cette préoccupation. Il pose le choix d'aménagement de la place en termes d'alternative entre végétalisation et grandes manifestations :

*Question suivante et qui a été posée par plusieurs groupes : faut-il arboriser tel que le pré-projet le [prévoit], faut-il densifier l'arborisation ou, au contraire, faut-il préserver une place minérale ? La question qui est en corollaire de celle-ci est de savoir si l'on entend permettre encore les grandes manifestations, les carroufels, la Grande scène de La Plage [des] Six-Pompes ou si nous trouvons d'autres solutions pour les grandes manifestations. Naturellement, il s'agira pour les uns et les autres d'être cohérents. Celui qui nous dit qu'il faut végétaliser et arboriser cette Place au maximum ne pourra pas nous dire dans le même*

*temps d'y prévoir d'y mettre la Grande scène de La Plage des Six-Pompes. Et puis, dans les questions ouvertes, il y a naturellement les idées des uns et d'autres, les idées en termes d'aménagements particuliers et d'animations particulières.*

(Propos de Théo Huguenin-Elie rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020)

Pour Cédric Haldimann du PLR « [l]a Place doit vivre et doit donc être polyvalente ». La question de la présence et de l'emplacement des arbres sur la place lui semble aussi importante en rapport aux grandes manifestations qui utilisent habituellement la place car « [a]voir un arbre devant soi pour un spectacle n'est jamais très agréable... ». De plus, il se questionne la pertinence de la présence d'arbres sur la place car « [l]'ombre des grands arbres est certes très agréable en été, mais au mois d'avril et en octobre, à notre altitude, leurs ombres font fuir » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Le dernier point litigieux concerne la gouvernance du projet. Pour le PDC et l'UDC, le projet ne peut pas se passer d'une consultation populaire :

**LA POPULATION DANS SON ENSEMBLE ET LES COMMERÇANTS LOCAUX DOIVENT ÊTRE CONSULTÉS SUR LA REQUALIFICATION DE LA PLACE**

Pour Andy Fabre de l'UDC, le projet polarise, notamment parce qu'il touche à la circulation automobile et crée de vifs débats au sein de la population et des commerçants. Il est donc impératif, selon lui, d'organiser une consultation pour obtenir leur aval :

*Les questions de mobilités sont devenues récurrentes et personne n'y est insensible ; chacun souhaite pouvoir profiter de son moyen de déplacement de la manière la plus agréable qui soit. Nous sommes persuadés que ce projet crée de vifs débats chez les Chaux-de-Fonniers tiraillés d'une part par l'envie de trouver des espaces conviviaux de qualité et d'autre part le besoin de se rendre chez les commerçants le plus facilement possible avec la roue avant gauche de leur voiture garée dans l'entrée du magasin si possible. [...] Pour un projet d'une telle importance, déjà refusé par la population – certes il y plus de dix ans, mais par une nette majorité – nous pensons qu'il est nécessaire de questionner la population et les utilisateurs de la Place. [...] Au vu de la situation, il est impératif que les autorités aient l'aval de la population.*

(Propos d'Andy Favre rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020)

Pour Blaise Fivaz également « [i]l est important de pouvoir consulter [les] commerçants qui font partie du poumon de [la] Ville » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Pour Andy Fabre, il faut également relever que la situation actuelle convient en comparaison du reste de la Ville pour les commerçants en particulier, puisque dans « la situation actuelle, que nous pourrions qualifier d'hybride, [...] il est vrai que, par rapport aux autres endroits de la Ville, le tournus des commerçants n'est pas très important et il est rare d'y voir des vitrines avec du papier brun pendant plusieurs semaines, sauf pour des travaux

*de rénovation* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Marc Frutschi relève aussi un élément similaire en notant qu'une opposition au coût conséquent du projet peut venir d'une part de la population qui ne vient pas à la place du Marché car celle-ci est décentrée :

*J'aimerais vous rappeler aussi que la Place du Marché est le centre-ville mais malheureusement le centre-ville n'est pas au milieu de notre Ville et qu'il y a une grande partie qui ne vient jamais sur [la] Place du Marché mais qui s'articule plutôt autour des centres entre la Gare, les supermarchés et les cinémas, donc de l'autre côté de la Ville. Il faut donc rester les pieds sur terre et ne pas sous-estimer l'opposition qu'il pourrait y avoir et avancer pas à pas [...]*

(Propos de Marc Frutschi rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020)

Plus largement, le PLR reconnaît le risque de référendum pour ce projet, notamment à cause des coûts et du changement d'habitudes que le projet implique. Pour cela, le PLR, par la voix de Cédric Haldimann, souhaite un essai sur une plus longue durée en poursuivant « *l'expérience de cet été, sur de plus longs mois, voire sur une année complète, afin de comprendre les impacts de la piétonnisation, notamment durant les mois les plus frais de l'année [...]* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Les partis de gauche soutiennent que le projet soit un processus participatif, au moins pour certains éléments du projet. En soutien du projet, Pierre-Alain Borel voit déjà dans le projet présenté « *un processus qui se veut participatif afin de coller le mieux possible aux préoccupations des usagers, qu'ils soient clients, commerçants, propriétaires, etc.* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Julien Gressot soutient qu'« *[i]ntégrer la plus grande partie des acteurs est à nos yeux la seule option pour qu'un maximum de monde soutienne ce projet ; nous devons absolument éviter les psychodrames de 2004 et de 2011* » et afin que « *la population s'approprie ce projet, [il faut] qu'elle puisse faire des propositions concrètes sur l'aménagement de la Place du Marché* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). L'amendement proposé par le POP et accepté par le Conseil général va dans ce sens avec la création d'une commission recueillant l'avis des acteurs concernés et engage la végétalisation et le mobilier urbain sous forme de budget participatif. Dans le même sens, François Perret s'interroge : « *ne pourrait-on pas envisager de faire une souscription populaire en proposant d'acheter les pavés où il serait possible d'y inscrire des lettres d'un prénom ou d'un nom comme cela se fait avec les arbres ?* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

## 2.2. Énoncés inter projets

De même que pour les énoncés intra projets, la construction des énoncés inter projets s'est faite à partir des énoncés primaires. Ces derniers ont été regroupés un à un, indépendamment du projet dont ils émanent et sans thèmes prédéfinis. Chaque groupe d'énoncés primaires a ensuite été

subdivisé. Le résultat a été synthétisé sous forme d'énoncés inter projets et un thème leur a été assigné. Les thèmes retenus sont la circulation, le stationnement, les impacts des aménagements, les finances, la végétalisation, les représentations, la gouvernance et le rapport fond-forme du projet. Tous les énoncés inter projets sont présentés maintenant, regroupés par thème. Étant donné que les citations ont été en grande partie introduites dans la présentation des énoncés intra projets elles ne seront pas répétées ici.

### 2.2.1. *Circulation*

L'impact du projet sur la circulation, avec des reports de trafic sur des axes secondaires ou l'ouverture d'itinéraires préalablement restreints au trafic est une inquiétude pour la majorité des projets étudiés. Les exceptions pour lesquelles les impacts sur la circulation en tant que tels n'étaient pas centraux sont *Neuchâtel 1979* et *Place du Marché 2020* où les problématiques d'accessibilité étaient prédominantes. Pour les quatre autres projets, l'impact sur la circulation était central dans le débat avec l'argument que :

***LE PROJET ENGENDRERA DES PROBLÈMES DE CIRCULATION, DE SÉCURITÉ ET DES NUISANCES***

Cette problématique perdure dans les projets à La Chaux-de-Fonds malgré la réalisation annoncée des contournements de la Ville. L'importance du trafic interne et l'attachement à l'automobile observés à plusieurs reprises dans les propositions d'aménagements urbains à La Chaux-de-Fonds maintiennent le statu quo en termes d'infrastructures facilitant le déplacement automobile et par conséquent entretiennent la problématique de la circulation. Ainsi, pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, le comité référendaire n°1 argumentait que par le choix de l'emplacement du projet les autorités avaient « *cherché à bloquer la circulation presque totalement, sans proposition réelle et acceptable du transfert de celle-ci* » (Comité de soutien au référendum 2004). Cette inquiétude sur la restriction du trafic au centre-ville et sa répercussion sur d'autres itinéraires persiste quinze ans plus tard dans le projet *Central Park sur le Pod 2019*. Ainsi Hughes Chantraine, de l'UDC, estime que la motion ne « *propose rien* » pour « *pallier à [sic] la suppression complète du trafic motorisé sur le Pod, y compris des transports publics* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a).

À Neuchâtel, le projet refusé en 2013 soulevait des questions concernant la fluidité du trafic et la sécurité de la place avec en toile de fond chez les opposants l'idée qu'une bonne entente entre usagers était illusoire. Face à ces inquiétudes, les soutiens au projet, en premier lieu le Conseil communal, affirmaient le contraire et opposaient sur le plan de la sécurité que :

***LA SÉCURITÉ DE TOUTES ET TOUS SERA ASSURÉE SUR LE NOUVEL AMÉNAGEMENT***

Similairement, sur le plan de la fluidité ils affirmaient que :

### **LE PROJET AMÉLIORE LA FLUIDITÉ DU TRAFIC**

Dans les projets *Neuchâtel 1979*, *La Chaux-de-Fonds 2004* et *PDPM 2019*, où une inquiétude concernant les problèmes de circulation engendrés par les aménagements a également été soulevée, le Conseil communal et éventuellement les soutiens politiques au Conseil général ont soutenu que ces problèmes pourraient être réglés. Par exemple le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds argumentait en 2004 que les variantes de circulation « *ont pu être testées à l'aide de procédés informatiques* » et « *[l]es solutions proposées montrent qu'il est possible de modifier les itinéraires [et que] [l]es reports de trafic ainsi générés peuvent être répartis de manière acceptable sur l'ensemble des rues collectrices existantes* » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a).

À l'exception de *La Chaux-de-Fonds 2004*, l'argumentaire favorable au projet suggère que la circulation sera améliorée au moins en partie. Ainsi, dans sa présentation des objectifs de la zone piétonne de 1979, le Conseil communal indique vouloir « *[r]endre plus fluide le trafic autour de la 'boucle'* », c'est-à-dire l'itinéraire routier contournant le centre-ville piéton (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). En 2013, le Conseil communal neuchâtelois listait parmi les objectifs du projet d'« *assurer la fluidité du trafic malgré sa densité dans un espace que se partageront intelligemment tous les usagers, automobilistes inclus* » (Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel 2013). Dans le cas du *PDPM 2019*, ce sont les contournements autoroutiers qui devraient apporter directement l'amélioration de la circulation en permettant « *d'extraire le trafic de transit du centre-ville* » mais le PDPM devrait encadrer la transition par des mesures pour « *inciter les usagers à se reporter sur [les] nouvelles infrastructures routières* » (Transitec 2019).

Le débat sur le *PDPM 2019* a également mis en avant la problématique de la réaffectation de certaines rues pacifiées ou restreintes au trafic individuel motorisé. Ainsi, il ressort pour certains élus que :

### **LES OBJECTIFS DU PROJET DOIVENT INCLURE LES INTÉRÊTS DES PLUS VULNÉRABLES**

Marina Schneeberger, du POP, questionnait la remise à la limite de 50km/h d'une rue qui exposerait à nouveau les écoliers au trafic :

*Actuellement, [la rue du Marais] est à 30km/h car elle dessert le Collège de la Charrière et Alfaset [un atelier protégé pour personnes en situation de handicap]. Ces deux institutions existeront toujours lors de la mise en circulation du contournement est de la Ville.*  
(Propos de Marina Schneeberger rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

Dans le même sens d'une considération des plus vulnérables dans les aménagements du projet, Claudine Schweizer revendiquait pour *Neuchâtel 1979* que la zone soit inclusive et considère les besoins des personnes à mobilité réduite (Borghini et al. 1978).

### 2.2.2. Stationnement

La question du stationnement est présente dans tous les projets d'une manière ou d'une autre, avec l'inquiétude d'une diminution du nombre de places disponibles au centre-ville et l'accessibilité des commerces pour les automobilistes. Ainsi, l'argument soulevé est que :

***IL FAUT PLUS DE PLACES DE PARC AU CENTRE-VILLE POUR NE PAS NUIRE AUX COMMERCES***

Pour les Grands Magasins de Neuchâtel, Armand Tavazzi écrivait en juin 1978 que les « *places de parc existantes ne suffisent pas* » et qu'il faut construire un parking souterrain au sud de la zone piétonne. Selon lui, la suppression des places de parc est directement liée à des pertes d'emploi car l'« *[é]limination de 72 places de parc, équivaut à une perte de 32 emplois du commerce de détail au centre-ville étant donné qu'une place de parc, rapporte environ Fr. 75'000.- de chiffre d'affaires* » (Tavazzi 1978). Pour le projet Numa-Droz à Neuchâtel en 2013, le comité référendaire annonçait « *[u]n désert en ville* » comme conséquence selon lui de la suppression de places de parc « *déjà réduites au minimum en ville* » car « *[s]ans pouvoir parquer à bon marché, le client ira dans les grands centres commerciaux situés en périphérie* » (Comité référendaire 2013). Dans le débat sur la motion *Central Park sur le Pod 2019*, Hughes Chantraine de l'UDC affirmait que les commerçants « *souhaitent plus volontiers une augmentation des places de stationnement aux alentours directs de leur commerce plutôt que de grands espaces verts où les passants viennent surtout pour flâner et non pour acheter* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a). Lors de la discussion sur le *PDDM 2019*, Daniel Surdez du PLR estimait que les « *autorités devront impérativement se pencher sur la réalisation de nouveaux parkings de proximité* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Enfin, pour la *Place du Marché 2020*, la question du stationnement a largement occupé le débat et motivé le dépôt d'un référendum comme en témoigne la feuille de récolte de signatures du TCS qui annonçait « *Non à la suppression irréfléchie des places de parc* » (Touring Club Suisse (TCS) 2020). Le TCS a par la suite retiré son référendum<sup>18</sup> après avoir obtenu l'assurance par le Conseil communal du doublement de la capacité du parking des Forains, proche de la place du Marché, et de l'augmentation de la desserte en transports publics vers le centre-ville (Costet 2021). L'accessibilité automobile du centre-ville, en particulier les possibilités de stationnement

---

<sup>18</sup> Le TCS ayant recueilli la majeure partie des signatures, son retrait a signé l'échec du référendum pour le reste des référendaires (l'UDC et le Centre/PDC) (Costet 2021).

proches des commerces, est donc un enjeu central dans l'opposition aux aménagements proposés.

Dans plusieurs projets, un schéma de stationnement réglé suivant la distance au centre-ville est proposé comme alternative aux stationnements existants au plus proche des commerces. Ainsi, les autorités des deux villes ont tour à tour estimé que :

***IL FAUT ADAPTER LES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT INDIVIDUEL EN FONCTION DE L'ÉLOIGNEMENT AU  
CENTRE-VILLE***

Pour *Neuchâtel 1979*, Claude Frey propose ainsi une adaptation des conditions de stationnement au centre-ville et le report sur des parkings d'échanges ou collectifs pour libérer au centre-ville des places de stationnement pour les clients afin de favoriser les commerces :

*Le problème des places de parc a été l'une de nos premières préoccupations, d'autant plus que la création de la zone piétonne conduit à en supprimer un certain nombre dans le centre. Une solution a été recherchée dans une adaptation de la durée du stationnement en fonction de l'éloignement du cœur de la ville [...]. Ainsi, un automobiliste, ayant une course à faire, pourra s'arrêter au maximum pendant une demi-heure sur une des 100 places situées à l'intérieur du centre. [...] La durée de stationnement maximum [des places dotées de parcomètres] descendra de 3 heures à 2 heures. De la sorte, nous supprimerons des possibilités de parcage pour les personnes venant travailler à Neuchâtel. Ces possibilités existeront mais elles se trouveront à l'extérieur. Et les places dont nous parlons seront redonnées aux acheteurs, au commerce local.*

(Propos de Claude Frey rapportés dans Frey et Borghini 1978)

Pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, la question du stationnement était moins centrale comme le relève Charles Augsburger pour le Conseil communal puisque « *le stationnement [...] n'est pas touché* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Cependant, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds proposait également de réévaluer les solutions de stationnement, suggérant ainsi que pour « *gérer le stationnement des pendulaires [...] des parkings d'échange particulièrement bien desservis par les transports en commun* » étaient envisagés en parallèle d'une réévaluation sur le long terme du stationnement individuel sur le domaine public par des parkings de secteurs aux alentours des lieux publics fréquentés et par des parkings collectifs dans les quartiers d'habitations (Augsburger et Stähli-Wolf 2003). Dès 2020, la nouvelle politique de stationnement, révisée après un premier échec en 2011, est entrée en vigueur à La Chaux-de-Fonds et intègre en particulier une zone *centre-ville* limitant le stationnement à 30 minutes et favorisant le report sur les parkings d'échange à l'entrée de la ville (Ville de La Chaux-de-Fonds 2020).

### 2.2.3. Impacts

Pour tous les projets concrets où un aménagement est proposé, c'est-à-dire à l'unique exception de la motion *Central Park sur le Pod 2019* qui propose une réflexion prospective, les soutiens ont avancé la mise en valeur de l'espace public et l'amélioration de sa convivialité et son attractivité :

#### **LE PROJET VALORISE L'ESPACE PUBLIC ET FAVORISE SA CONVIVIALITÉ ET SON ATTRACTIVITÉ**

Pour *Neuchâtel 1979*, le Conseil communal mettait en avant les avantages de la rue piétonne pour les échanges sociaux, la mise en valeur du patrimoine architectural et urbanistique et le maintien d'une population résidente (Frey et Borghini 1978). *La Chaux-de-Fonds 2004* était présenté par Charles Augsburger, pour le Conseil communal, comme « *constitu[ant] un apport majeur à la revitalisation du centre-ville, à son attractivité pour y restituer de la vie, de l'intérêt et surtout des activités* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Pour *Neuchâtel 2013*, le Conseil communal vantait le projet apportant « *une place conviviale et sûre* » et une amélioration de la qualité de vie (Conseil communal de la ville de Neuchâtel 2013). Pour le *PDPM 2019*, le rapport annonçait qu'« *[e]n délest[ant] le centre-ville d'une partie de son trafic, l'évitement H18 doit permettre de réduire sensiblement ces nuisances et d'améliorer la qualité de vie des habitants* » (Transitec 2019). Pour la *Place du Marché 2020*, Julien Gressot du POP résumait le changement attendu par l'aménagement de la place comme un projet « *capable de redonner une autre image de La Chaux-de-Fonds, une autre image que celle d'une ville où la bagnole est reine et règne sans partage ou presque, l'image d'une ville [...] plus agréable à vivre* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Cependant, l'impact de la limitation ou de la fermeture du trafic aux véhicules motorisés impliquée par la recherche d'une amélioration qualitative des espaces publics est débattu. Les soutiens, dans le prolongement de l'énoncé précédent, estiment qu'améliorer la qualité des espaces autour des commerces favorisera ces derniers et qu'ainsi :

#### **LE PROJET PROFITERA AUX COMMERÇANTS**

À l'inverse, les opposants estiment que limiter le trafic au centre est délétère pour le commerce :

#### **LA FERMETURE DU CENTRE-VILLE À LA CIRCULATION PRÉTÉRITE LES COMMERGES QUI S'Y TROUVENT**

Pour les opposants, les commerces dépendent d'un accès automobile facilité au centre-ville et de possibilités de stationnement au plus proche des commerces. Pour *Neuchâtel 1979*, le représentant du groupement des Grands Magasins, B. Gutknecht affirmait que « *[l]a zone piétonne, telle qu'elle est prévue, est trop importante et impénétrable* » et qu'il y manquera des places de parc avec pour conséquence un impact négatif sur les commerces (Gutknecht 1978). Pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, le comité référendaire n°2 affirmait que le projet était « *inutile* » et appelait à « *réaliser une vraie*

zone piétonne, qui prenne en compte l'intérêt prépondérant des piétons et des commerçants d'une part, des automobilistes en transit et en trafic interne d'autre part, tout en améliorant les transports publics » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a). Débattant du *PDPM 2019*, Thierry Brechbühler, de l'UDC, restait réticent face au nouveau plan pour la circulation en ville, estimant que la limitation du trafic prévue au centre-ville pourrait impacter négativement les commerces. Il affirme ainsi :

*[...] le centre-ville bénéficiera d'un allègement du trafic routier. Ouf, dirons certains ! D'autres seront plus nuancés et s'inquiètent déjà de savoir comment ils vont pouvoir se rendre au centre-ville... et c'est en partie notre cas car certains changements évoqués dans ce rapport nous interpellent. [...] Nous espérons [que les commerces] ne seront pas négativement impactés par les mesures de réduction du trafic [...].*

(Propos de Thierry Brechbühler rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

#### 2.2.4. Finances

L'argument d'un budget trop important revient dans tous les projets à l'exception de *Neuchâtel 1979* et de *Central Park sur le Pod 2019*. Partout ailleurs on estime que :

**LE COÛT DU PROJET EST TROP ÉLEVÉ ET SOUS-ÉVALUÉ**

Les propos plus précis pour chaque projet peuvent être retrouvés dans la section précédente sur les énoncés intra projet. Néanmoins, il est plus intéressant de s'attarder sur les exceptions. Pour *Central Park sur le Pod 2019*, l'absence d'opposition aux coûts vient de l'absence de budget, étant donné que le projet était encore au stade de motion lors de ce travail. Pour *Neuchâtel 1979*, il est possible que l'absence de litige sur les coûts vienne du fait que le budget demandé n'était pas très élevé dans le premier rapport accepté le 24 avril 1978 mettant en marche la création de la zone piétonne. Le rapport demande au total 621'000.– pour divers aménagements pour le gaz, l'eau et l'électricité, pour les travaux publics, pour l'équipement mobilier et pour l'adaptation de la signalisation. Cela est dû en partie à l'utilisation d'un budget existant voté en 1972 pour la sauvegarde de la vieille ville (Junier et al. 1972; Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978 ; Frey et Borghini 1978) et au fait que d'autres fonds ont été alloués par la suite pour la mise en place de la zone piétonne (*L'Express* 1979b). En utilisant l'indice du prix à la consommation de l'Office fédéral de la statistique suisse (OFS 2021), le budget accordé en 1978 pour la place piétonne à Neuchâtel équivaut à un peu plus de 1.2 millions en 2020. En comparaison, le budget demandé pour *La Chaux-de-Fonds 2004* équivaut à environ 8,5 millions (budgété à 7'993'000.– en 2003), le budget pour *Neuchâtel 2013* équivaut à environ 9.7 millions (budgété à 9'810'000.– en 2013) et le projet *place du Marché 2020* a été budgété à 4'982'000.– (Augsburger et Stähli-Wolf 2003 ; Sandoz et Voirol 2012; Bregnard et Schwaar 2020). Le tableau 2 ci-après récapitule ces chiffres. Le

budget initial voté à Neuchâtel en 1978 pour la zone piétonne est donc moindre en comparaison des budgets des autres projets.

**Tableau 2 :** Budget proposé au vote au Conseil général pour chaque projet où celui-ci était disponible. Le budget est indiqué dans les prix de l'année du vote en francs suisses. La colonne prix indexé 2020 indique l'équivalent en francs suisses en 2020 en prenant en compte l'inflation. La dernière colonne indique l'indice des prix selon la base de septembre 1977. Sources pour les projets (Frey et Borghini 1978; Augsburg et Stähli-Wolf 2003; Sandoz et Voirol 2012; Bregnard et Schwaar 2020). Source pour l'indice des prix (Office fédéral de la statistique (OFS) 2021).

Projet	Budget	Année du vote	Prix indexé 2020	Indice (base 09.1977=100)
Neuchâtel 1978	621 000	1978	1 219 205	100.8
La Chaux-de-Fonds 2004	7 993 000	2003	8 413 908	188.0
Neuchâtel 2013	9 810 000	2013	9 760 679	198.9
La Chaux-de-Fonds Place du Marché 2020	4 982 000	2020	4 982 000	198.6

### 2.2.5. Végétalisation

La nature verte dans les projets est peu présente dans les débats et apparaît explicitement comme un enjeu dans les projets *La Chaux-de-Fonds 2004*, *Central Park sur le Pod 2019* et *Place du Marché 2020*. Dans ces projets une végétalisation plus importante n'est pas nécessairement défendue. On y distingue trois énoncés. Le premier prône à la végétalisation une place subsidiaire :

***LA FONCTION DE LA PLACE DÉTERMINE L'EMPLACEMENT DE LA VÉGÉTATION***

Cet argument a été avancé pour la *Place du Marché 2020*. Cet énoncé suggère une marginalisation de la végétalisation dans le projet.

Le deuxième, avancé pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, prône un *statu quo* :

***LA VÉGÉTALISATION EXISTANTE DOIT ÊTRE MAINTENUE***

Enfin, le troisième énoncé incite à une végétalisation plus importante :

***LE CENTRE-VILLE DEVRAIT INTÉGRER PLUS DE VÉGÉTATION***

Cet argument est important pour *Central Park sur le Pod 2019* qui demande l'intégration de plus de végétation par la « réalisation d'un [...] axe vert permett[ant] à la Ville de respirer [...] » (Can 2019). Il a également été évoqué pour *La Chaux-de-Fonds 2004* où Cédric Schweingruber du PS rappelait que son « parti avait demandé, dans ce conseil, au conseil communal, d'envisager 1'000 arbres sur une législature [et une partie du groupe PS a] trouvé que [le] projet manquait encore un peu d'éléments végétaux » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003).

Dans les autres projets où la nature verte n'est pas un enjeu débattu, la mention d'éléments végétaux est tout de même faite. En 1978, le Conseil communal rapportait dans son rapport qu'« [e]n outre, les limites de la zone piétonne seront marquées par des bacs à fleurs » (Frey et Borghini 1978). Cette faible ambition végétale pour la réalisation de la zone piétonne est mise en avant dans le rapport pour la Ville intitulé *Des arbres dans la zone piétonne* et écrit en 1982 par Lorenzo Mollia de la planification et coordination de la Ville de Neuchâtel. Il y évoque le progressif ralentissement des rythmes au centre-ville, où les « gens pressés » font de la place pour ceux qui « [d]ans la zone piétonne, [...] sont toujours plus nombreux à goûter au charme de la flânerie, à la joie de la rencontre, aux plaisirs de la discussion, à l'agrément de la pause sur un banc ou à la table d'une terrasse, à la découverte des belles façades et des vitrines alléchantes, sans devoir prendre garde aux véhicules encombrants » (Mollia 1982). Cependant, et si la population « ne peut plus s'imaginer Neuchâtel sans sa zone piétonne », il note que la verdure manque dans la grisaille des aménagements malgré la plantation de quelques arbres au centre-ville :

*Les aménagements réalisés ont certes amélioré l'aspect des rues, mais ils n'ont pas égayé, par leur disposition rectiligne et les matériaux employés, la blancheur froide des façades et le gris des chaussées, un peu réchauffés par la teinte de la pierre jaune. L'eau dans les bassins des fontaines, aux fûts polychromes, apporte une note de gaieté en reflétant le ciel ; des arbres ont pris racine l'un à la place Coquillon, l'autre à la place du Château, animant de leur verdure ces espaces privilégiés. [...] Cinq marronniers vont croître au nord du Temple-du-Bas ; ils apportent sur cette place si bien située un peu de campagne en ville. Par eux, s'expriment la fantaisie et la poésie, c'est la vie qui pénètre dans notre cité [...]. Leur plantation est un peu une gageure, car, dans la zone piétonne, les endroits sont rares où la place est suffisante pour qu'ils puissent se développer et leurs racines s'étendre dans un sous-sol encombré de canalisations de toute sorte. Cette végétation, qui n'est pas contrainte de s'en tenir aux limites d'un bac, exprime les droits de la nature qui reconquiert un domaine d'où l'homme semblait la bannir [...].*

(Lorenzo Mollia, rapport sur les arbres dans la zone piétonne : Mollia 1982)

Lors de la plantation du premier marronnier à la rue du Château, le journal local *L'Express* relevait le caractère singulier de cette arrivée d'un arbre en fleur au centre-ville, une « attention des autorités communales » pour « fêter à leur manière l'inauguration de la zone piétonne », là où les arbres « ne sont pas suffisamment légion au point que la plantation d'une essence nouvelle [ne] passe inaperçue » (*L'Express* 1979a).

Pour *Neuchâtel 2013*, le projet proposé maintient les arbres existants au sud de la place et intègre des mâts végétalisés et des bacs à fleurs, mais la nature de la place reste presque intégralement minérale. De plus, les images de synthèse délivrées dans le rapport du Conseil communal suggèrent la disparition de l'emplacement existant pour deux arbres au nord-est de la place, remplacés par des mâts végétalisés. Le plan du projet indique l'ajout d'un emplacement pour deux arbres au sud-ouest de la place sur la même ligne que les trois platanes existants et maintenus.

Enfin, Théo Huguenin-Elie évoquait en relation avec le *PDPM 2019*, que certaines rues requalifiées en zone piétonnes peuvent, à l'image d'une rue au nord de la bibliothèque de la ville piétonnisée dans les années 1980, ne pas nécessiter d'aménagement notable mais comprendre tout de même une légère végétalisation :

*[La zone piétonne au nord du Collège Numa-Droz sur la rue du Progrès] a [...] été mise dans [un] régime piétonnier dans les années 80, mais n'a jamais dû être refaite. Une rue sur laquelle on ne circule pas est une rue qui a une durabilité sans commune mesure avec une rue sur laquelle on circule. Sur cette rue, un aménagement léger a été réalisé. Ainsi, par exemple, il est probable que l'ouest de la rue du Collège, qui est en bon état, soit requalifié dans cet esprit-là. Il est donc envisageable que, sur certains tronçons, comme sur la rue du Progrès au nord de Numa-Droz, durant un certain temps, jusqu'au moment où il s'agira d'intervenir, la rue, même piétonnière, même en zone de rencontre, aura des trottoirs et l'ancienne voie de circulation.*

(Propos de Théo Huguenin-Elie rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

Daniel Surdez, pour le groupe PLR, suggérait également « une végétalisation et arborisation » des rues du Casino et du Docteur Coullery (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b), qui forment un axe Nord-Sud traversant le Pod et seront réaménagées et réouvertes au trafic routier en 2021.

### 2.2.6. Représentations

La remise en question de la place des automobiles au centre-ville a été au cœur des arguments opposés aux projets *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Place du Marché 2020*. Dans les deux cas, les opposants ont exprimé l'exigence suivante :

**LE PROJET NE DOIT PAS SE FAIRE AU DÉTRIMENT DES AUTOMOBILISTES**

En 2004, un flyer d'un des comités référendaires affirmait que « [l]a volonté du Conseil communal est la suppression du trafic motorisé sur le légendaire 'Pod', avenue principale de la ville » (Comité de soutien au référendum 2004). En 2020, le TCS, s'opposant initialement au projet de piétonnisation de la place du Marché estimait que la place de la voiture était trop largement remise en question en affirmant que « [l]e TCS n'a rien contre des réaménagements réfléchis et écologiques, bien au contraire, mais il

*considère que tout projet doit se réaliser dans le respect et l'équilibre entre les différents modes de transport* » (Touring Club Suisse (TCS) 2020).

La place de la voiture au sommet de la hiérarchie des usagers de l'espace public est contestée, plus ou moins explicitement et plus ou moins largement, par les soutiens des projets étudiés. Dans les projets neuchâtelois et dans le projet *La Chaux-de-Fonds 2004*, la domination des automobiles est explicitement remise en question au nom d'une répartition mieux proportionnée de l'espace de circulation entre usagers, avec l'idée que :

***LES PIÉTONS DOIVENT ÊTRE REMIS EN HAUT DE LA HIÉRARCHIE DES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC AU CENTRE-VILLE***

En 1979, le Conseil communal affirmait ainsi que « [...] *la rue piétonne n'est pas une condamnation de l'automobile ; elle est l'expression d'une politique de meilleure répartition des espaces de circulation* » (Frey et Borghini 1978). Jean-Pierre Ghelfi, porte-parole du groupe socialiste, soutient la manière de voir du Conseil communal et en résume la position affirmant : « *il faut commencer par rendre la rue aux piétons* » et « *il ne faut pas attendre d'avoir des places supplémentaires de stationnement pour supprimer la circulation dans le centre* » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). André Porchet, porte-parole du groupe Radical, allait plus loin en mettant la voiture en porte-à-faux avec le centre-ville :

*Si l'automobile reste un phénomène social important et un moyen de transport hautement attractif, parce que donnant une plus grande liberté et une plus grande flexibilité, il est évident que ce moyen de locomotion est inadapté à nos rues et à nos centres de villes, ou le contraire.*

(Propos d'André Porchet rapportés dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978)

Concernant *Neuchâtel 2013*, le porte-parole du groupe Socialiste Matthieu Béguelin expliquait en novembre 2012 que son parti avait été séduit par la vision de la ville proposée par le projet de zone de rencontre qui préfère « *[r]éserv[er] l'espace en surface aux habitants plutôt qu'aux voitures, redessiner les liens entre le centre-ville et le lac, favoriser la mobilité douce, réduire le trafic de transit...* » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Pour *La Chaux-de-Fonds 2004*, le président du Conseil communal, le socialiste Charles Augsburg, estimait que « *l'emplacement qui a été retenu pour cette zone de rencontre [est] un axe dont une grande partie est surdimensionnée pour le trafic [avec une] surface [...] excessive pour les déplacements par véhicules* » (C. Brand, Montandon, et Portner 2003).

### **2.2.7. Rapport fond-forme**

À l'exception des projets *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Neuchâtel 2013* –pour lesquels les arguments présentaient les avantages d'image des projets mais ne portaient pas explicitement sur

l'opportunité du moment pour leur réalisation— pour la majorité des projets, les soutiens soulignent que le moment est idéal pour réaliser le projet :

**LE CONTEXTE ACTUEL EST OPPORTUN À LA RÉALISATION DU PROJET**

Pour Neuchâtel 1979, les objectifs du Conseil communal évoquaient le « *risque [d']asphyxie du commerce local* » provoqué par « *[l']augmentation de la circulation des véhicules à moteur dans les cœur des villes, aux rues étroites non adaptées à l'automobile [comme à Neuchâtel]* » (Frey et Borghini 1978). Claude Frey affirmait l'importance de réaliser le projet dans son entièreté et ne pas fractionner sa création en étapes, rappelant que :

*[...] la configuration de notre ville se prête à la création d'une zone piétonne importante. De grâce, ne soyons pas chiches ! Profitons au contraire de nos avantages ! Dès lors, nous ne voulons pas pratiquer la tactique du salami. Nous ne voulons pas de cette politique du coup par coup. [...] Ce serait un leurre que de poser comme condition sine qua non à l'aménagement du centre la construction d'un parc au sud. Le parking sud se fera, nous en avons la conviction. Qu'il soit plutôt à l'ouest ou à l'est du centre, peu importe. Nous avons la conviction qu'il se fera, mais nous avons aussi la conviction qu'il s'agit au préalable d'aménager le centre de la ville.*

(Propos de Claude Frey rapportés dans Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978)

Les trois projets à La Chaux-de-Fonds entre 2019 et 2020 se fondent sur la concrétisation prévue des contournements autoroutiers de la ville. Oğuzhan Can affirmait ainsi en octobre 2019 : « *le désengorgement futur prévu par les projets de la H20 et de la H18 offre l'occasion de repenser le centre-ville et d'offrir aux Chaux-de-Fonnier-ère-s un lieu qu'ils pourront s'approprier* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a).

L'adoption du PDPM en novembre 2019 est aussi présentée comme opportune notamment par le PS. Michael Othenin-Girard affirme en préambule de la prise de position du groupe PS : « *Nous avons ce soir l'occasion – unique ! – de prendre de la hauteur politique et de marquer, de manière indélébile, l'avenir de la Ville de La Chaux-de-Fonds* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

Enfin, le postulat dont émane le projet *Place du Marché 2020* en appelle justement à saisir l'occasion de la refonte du centre-ville par les contournements routiers et le PDPM, pour « *être davantage audacieux* », comme l'exprime Michael Othenin-Girard pour le groupe Socialiste :

*Mais pourquoi ne pas être davantage audacieux ? Puisqu'il est question de dessiner la Ville ancienne de demain, l'imaginez-vous sans une vraie place de rencontre ? Ou inversement, considérez-vous, cher membre de ce plénum, que l'avenir de notre Ville passe par une Place*

*du Marché pleine de places de parking et où les piétons, les poussettes, les terrasses de café et le marché deux fois par semaine croisent le fer avec un millier de véhicules par jour ? Il paraît donc nécessaire et pertinent pour le groupe socialiste que le Conseil communal doit profiter des importants changements en Ville ancienne pour réfléchir à la requalification de la Place du Marché en zone piétonne. C'est l'objet du postulat déposé ce soir [...]*

(Propos de Michael Othenin-Girard rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

À cette volonté de saisir le moment pour envisager un aménagement, s'oppose, pour tous les projets à l'exception du *PDPM 2019*, une contestation sur l'ampleur du projet, sa faisabilité ou le type de réalisation sélectionné tout en concédant un intérêt aux objectifs soutenus. Ces arguments se retrouvent dans l'énoncé suivant :

#### **LE PROJET PEUT ÊTRE SOUTENU SUR LE FOND, MAIS PAS SUR LA FORME**

Pour *Neuchâtel 1979*, le groupe Libéral soutenait à l'unanimité le renvoi du projet en commission spéciale pour approfondir l'étude de l'incidence du projet sur le centre-ville. Cependant, comme le rapporte Élisabeth Hoeter, porte-parole du groupe, les objectifs du projet sont soutenus car « *[q]ui ne souscrirait à un tel idéal ? Le groupe libéral est [...] unanimement acquis à de telles préoccupations* » (Borghini, Gueissaz, et Prébandier 1978). Les groupements de commerces du centre-ville ne sont pas opposés à la piétonnisation du centre, mais en critiquent l'ampleur, comme le montrent les propos d'Eric Kropf, président du CID, dont l'association adhère au « *principe même de la création d'une zone piétonne à Neuchâtel [...] mais [...] voudrait que cette zone soit limitée à l'intérieur du centre – avec la rue de l'Hôpital ouverte au trafic – jusqu'à la création de nouvelles places de parc à proximité* » (L'Express 1978). Concernant *La Chaux-de-Fonds 2004*, le comité référendaire n°1 affirmait être « *convaincu de la nécessité de créer une zone piétonne* » mais estimait qu'« *avec le projet de zone de rencontre mis en votation, personne n'y trouve son compte, soit les piétons, les commerçants, les automobilistes et les transports publics* » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a). Pour *Neuchâtel 2013*, le comité référendaire se disait « *favorable à une amélioration fondée sur le bon sens et une belle esthétique* » et affirmait s'engager « *dans un esprit constructif, à soutenir un nouveau projet qui tienne compte de l'ensemble de ses remarques* » (Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel 2013). Pour *Central Park sur le Pod 2019*, Hughes Chantraine de l'UDC, reconnaissait à la motion un intérêt évocatif, mais estime que la réflexion sur l'avenir du Pod doit rester dans des proportions plus adaptées à la ville, même si une « *mue est nécessaire [...], à lire les comparaisons osées par le motionnaire, un Central Park sur La Chaux-de-Fonds nous rend dubitatifs* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019a).

Pour la *Place du Marché 2020*, le PLR refusait l'entrée en matière concernant le projet, souhaitant attendre d'avoir un projet plus finalisé avant d'allouer un crédit au Conseil communal, mais

précisait que « [I]a piétonnisation de la Place du Marché n'est en aucun cas remis[e] en question et le groupe PLR [...] est d'ailleurs majoritairement convaincu [par l'objectif] » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

Si l'énoncé précédent conteste la forme mais adhère au fond, le projet *La Chaux-de-Fonds 2004* est le seul à avoir vu un front se former contre la nature même du projet. Ainsi, pour l'UDC :

#### **LA NATURE DU PROJET N'EST PAS PERTINENTE**

C'est l'argument principal mis en avant par l'UDC (comité référendaire n°2) qui estime que le projet est « inutile et incomplet » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a).

#### **2.2.8. Gouvernance**

Pour *Neuchâtel 2013* et *PDPM 2019* des critiques concernant l'efficacité des aménagements ont été émises. Les arguments mis en avant suggèrent que :

#### **LE PROJET N'ENGENDRERA PAS DE CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS**

Ainsi, suivant cet argumentaire, les aménagements ne seront pas efficaces pour réduire le trafic au niveau de la ville. Pour *Neuchâtel 2013*, Vincent Pahud, référendaire et membre du PDC, exprimait ses doutes quant à la quantité de trafic représentée sur les images de synthèse du projet et estimait que la situation prévalant à l'époque « ne changera certainement pas beaucoup car, contrairement à ce qui est prétendu, la plus grande partie de la circulation actuelle est de nature locale [et] une majorité des pendulaires en provenance des localités sont pratiquement obligés de traverser cette place pour se rendre à leurs occupations » (Zehr, Bongiovanni, et Baur 2012). Concernant le *PDPM 2019*, Marc Fatton, du parti Les Verts, estimait que le PDPM et les contournements autoroutiers n'allaient que répartir le trafic local au niveau du reste de la ville et que ces aménagements ne seraient pas suffisants à eux-seuls pour réduire le trafic interne. Ainsi il affirmait que :

*Nous espérons que les contournements H18 et H20, les "poches 30km/h" du plan directeur et les mesures d'un plan de stationnement apporteront un bol d'air à La Chaux-de-Fonds mais force est de constater que seul l'hyper centre, la ville historique, sera la grande gagnante. [...] [C'est un excellent projet mais] il y a un revers de la médaille. Des quartiers avec de nouvelles nuisances, d'autres axes avec des surcharges, une pression du trafic encore accrue autour de la plupart des collèges et une vision étriquée du potentiel cyclable [...]. [T]out cela [– les plans directeurs et les aménagements de la H18 et la H20 –] aura peu d'incidence sur le trafic global en Ville ! [...] Les Verts saluent néanmoins les efforts du Conseil communal [...] pour faire diminuer la principale source du problème : le trafic interne. [II] y a de quoi rendre la Ville nettement plus conviviale [mais un] énorme travail de*

*conviction reste néanmoins à faire pour une application concrète sur le terrain et il faudra trouver des sous.*

(Propos de Marc Fatton rapportés dans Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b)

Daniel Surdez du PLR estimait quant à lui que l'attractivité des espaces pacifiés au centre-ville de La Chaux-de-Fonds ne viendrait pas d'elle-même, car selon lui « *le simple changement d'affectation ne suffira pas* » mais pour que ces zones soient fréquentées « *elles devront être attrayantes et réaménagées avec goût* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

Sur cette ligne, les moyens mis en œuvre pour réduire le trafic ont été sources de préoccupations dans le cadre de *La Chaux-de-Fonds 2004* et du *PDPM 2019*, avec une volonté d'inclure la population dans la recherche de solutions pour atteindre les objectifs de transfert modal :

**LE CHANGEMENT MODAL DOIT SE FAIRE PAR L'INCITATION EN DISCUSSION AVEC LES HABITANTS**

Un exemple avancé pour favoriser ce changement est la mise en place de mesures pour sécuriser les itinéraires des plus vulnérables. Dans le cadre de *La Chaux-de-Fonds 2004*, l'ATE défendait qu'à terme « *c'est bien vers une diminution générale de la circulation en ville qu'il convient de tendre [et dans] ce sens, des mesures complémentaires encourageant les déplacements en transport publics, à pied et à vélo sont impératives pour donner un sens à la création de cette zone* » (L'Impartial 2003). Similairement, les mesures pour le soutien au changement modal prévues dans le *PDPM 2019* passent – en plus de la réduction globale de l'espace de circulation et de stationnement dédié aux automobiles – par des mesures incitatives. Michael Othenin-Girard donne des exemples avec la « *sécurisation des itinéraires pour la mobilité douce, [la] promotion des modes alternatifs à la voiture [et l'encouragement des] déplacements à pied ou à vélo* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Le groupe PLR, par la voix de Daniel Surdez, estime que le changement modal doit se faire par l'incitation car les membres du groupe sont « *défavorables à des contingentements et préconis[ent] le dialogue et la pertinence des réalisations planifiées pour convaincre les Chaux-de-Fonniers de moins recourir à la voiture au profit de la mobilité douce.* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b).

La prise en compte de l'ensemble des habitants de la ville, notamment en regard des impacts possibles des projets sur la périphérie est mise en avant dans les projets *Neuchâtel 1979*, *PDPM 2019* et *Place du Marché 2020* :

**LE PROJET DOIT INTÉGRER LES INTÉRÊTS DE L'ENSEMBLE DES HABITANTS DE LA VILLE**

En 1979, Claudine Schweizer rappelait que la zone piétonne doit être inclusive en prenant en compte « *les personnes âgées, les mères de famille* » et les personnes à mobilité réduite dont l'accès au centre doit être facilité, y compris si elles n'ont pas d'automobile (Borghini et al. 1978). Lors de la

discussion du *PDPM 2019*, la question des répercussions des mesures au centre-ville sur les rues collectrices plus excentrées a été posée par plusieurs Conseillers généraux. Marc Fatton, des Verts, relevait ainsi que « *ces axes de liaisons souvent déjà perturbés, devront endurer des hausses significatives de trafic, avec comme corolaire l'augmentation de nombreux carrefours problématiques, l'augmentation du bruit, de la pollution et une diminution de la qualité de vie de nombreux habitants* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Dans cette optique, le POP a déposé un postulat afin de, selon ses termes, « *poursuivre la réflexion et ne pas sacrifier des secteurs de la Ville* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2019b). Enfin, lors des délibérations sur la *Place du Marché 2020*, Marc Frutschi relevait que la structure longiligne de la ville et le positionnement légèrement excentré du centre historique de la Ville, rendait de fait la place du Marché éloignée d'une part de la population « *qui ne vient jamais sur la Place du Marché mais qui s'articule plutôt autour des centres entre la Gare, les supermarchés et les cinémas, donc de l'autre côté de la Ville* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

À La Chaux-de-Fonds, la consultation de la population avant de modifier le centre-ville est présentée comme indispensable pour une partie de la droite. Ainsi, dans les projets *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Place du Marché 2020*, un argument explicitement formulé par les référendaires était que :

***LA POPULATION DOIT POUVOIR S'EXPRIMER SUR LA MODIFICATION DU CENTRE-VILLE***

En 2004, les deux comités référendaires mettaient en avant le fait que la population devait pouvoir s'exprimer contre le projet voté par le Conseil général. Les deux comités ont déposé leur référendum et récolté les signatures séparément, l'UDC n'ayant pas été accueillie dans le comité n°1 (Nussbaum 2003). Après avoir rappelé le processus de récolte de signature (occupant 1/4 de la prise de position) pour « *stopper une décision du Conseil général* », le comité n°1 explique que les référendaires s'opposent au crédit pour cinq raisons, où figure en premier lieu : « *Créer cette zone de rencontre, c'est modifier le centre-ville. Les référendaires souhaitent que la population puisse donner son avis* » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a). Le comité référendaire n°2, composé de l'UDC uniquement, explique en préambule de sa prise de position :

*L'UDC, section de La Chaux de Fonds [sic], a lancé le référendum contre la zone de rencontre afin de permettre aux citoyennes et aux citoyens de notre ville de se prononcer, non seulement contre un projet inutile et incomplet, mais aussi contre un système politique qui préfère dépenser l'argent qu'il n'a pas plutôt que d'entreprendre de vrais [sic] réformes de structure et de présenter un budget et des comptes équilibrés.*

(Prise de position du comité référendaire n°2 dans Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a)

Cet argumentaire majeur, défiant le pouvoir communal et présent dans la prise de position des deux comités, met en avant le climat tendu entre les partis de droite et la majorité de gauche au Conseil général et au Conseil communal. L'argumentaire du comité référendaire n°2 est explicite sur ses velléités envers les autorités communales (législatives et exécutives), dont aucun membre ne représentait le parti au moment des décisions. Les termes employés par le comité référendaire n°1, sont plus implicites mais leur registre évoque la lutte contre l'hégémonie : « *[les membres du comité] ont uni leurs forces [...] afin de stopper une décision du Conseil général [car] si personne ne mettait un frein, la création d'une zone de rencontre [...] pouvait démarrer dès ce printemps* » (Ville de La Chaux-de-Fonds 2004a). En comparaison, dans l'argumentaire du comité référendaire contre le projet *Neuchâtel 2013*, il n'est fait aucune mention (ni dans la prise de position, ni dans le prospectus de campagne) de l'importance pour la population de s'exprimer car l'accent est placé sur les aspects spécifiques relatifs à l'aménagement et non sur le processus de planification ou sur les autorités communales (Comité référendaire 2013; Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel 2013).

Pour la *Place du Marché 2020*, cet argumentaire souhaitant l'aval de la population est remis en avant, en premier lieu par l'UDC désormais insérée dans les autorités communales. Andy Fabre explique ainsi que « *[c]'est un beau projet et on ne critique pas le projet en soi mais on pense qu'un projet d'une telle importance ne peut pas se faire en l'imposant comme ça à la population* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020). Face aux arguments des Conseillers généraux qui souhaitent que la population donne son avis sur le projet, Théo Huguenin-Elie, pour le Conseil communal, nuance la pertinence d'une consultation trop formelle sur la piétonnisation car « *lorsqu'une Autorité consulte, elle doit se faire fort de respecter les avis émis par la consultation* ». Il avertit donc que « *[c]onsulter pour savoir [...] si la Place du Marché doit devenir piétonne, c'est l'assurance, si vous respectez la consultation de la mise en œuvre, d'une nouvelle demi-mesure urbanistique de la même nature que celle dont souffre tellement notre Ville* » et de finir avec « *une place partiellement piétonne* », or « *c'est exactement l'inverse aujourd'hui que nous devons faire !* » (Merola, Gagnebin, et Jeandroz 2020).

### 3. Analyse rétroductive

Ayant présenté les formulations des acteurs impliqués dans le débat autour de chaque projet, la seconde phase de l'analyse peut maintenant être entamée avec l'analyse rétroductive. Suivant les trois axes de recherche, logiques fantasmatiques, politiques et sociales, je vais évaluer mes hypothèses de recherches à la lumière des énoncés dégagés dans la phase de formulations. L'analyse rétroductive sera effectuée transversalement en considérant pour chaque logique les six projets simultanément afin de répondre à la question de départ :

#### QUESTION DE DÉPART

DANS QUELLE MESURE LES DISCOURS SUR LES NATURES VERTES ET GRISES ÉNONCÉS PAR LES SOUTIENS ET OPPOSANTS DÉCLARÉS AUX PROJETS ENTRENT-ILS EN COMPÉTITION POUR S'INSÉRER EN CONTEXTE URBAIN ?

Afin de ne pas alourdir le texte, les énoncés sur lesquels se basent l'évaluation des hypothèses seront indiqués sous forme de liste dans un encadré à la fin de l'analyse de chaque hypothèse (les énoncés intra projet seront indiqués par un symbole – et les énoncés inter projets par un symbole ■).

#### 3.1. Logiques sociales

##### HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE SOCIAL N°1

LE PROJET CHANGE LA HIÉRARCHIE DES USAGES DE L'ESPACE URBAIN

L'ensemble des projets étudiés a pour objectif la répartition de l'usage de l'espace public entre les piétons, la mobilité douce, les transports publics et les automobiles. Cependant, chaque projet propose des interventions qui ont une incidence différente sur la hiérarchie entre les usages de l'espace urbain. Dans le choix des aménagements pour chaque projet, on observe différentes configurations de hiérarchies des usages entre des zones où piétons et automobiles cohabitent et des espaces entièrement piétonnés. De plus, lorsque les autorités communales ont entamé l'étude de la piétonnisation du centre-ville dès 2001 suite à la demande du Conseil général, elles se sont inscrites dans une approche différente du partage de la voirie qu'à Neuchâtel, comme nous le verrons plus loin.

En effet, selon Hélène Reigner, le partage de la voirie entre usagers a historiquement suivi deux principes d'aménagements : le « *partage-ségrégation* », qui procède d'une séparation des modes de transports et d'une hiérarchisation des voies qui leurs sont dédiées, et le « *partage-intégration* » où les différents modes de déplacement partagent le même espace de circulation et dont les zones de

rencontres et les rues nues sont les exemples types (2013). Le *partage-ségrégation* est la première réponse à l'automobilisation des villes, cherchant à éviter les conflits entre usagers (Reigner 2013; Feriel 2015). Ce principe d'aménagement, formalisé par la Charte d'Athènes et par le Corbusier, intègre ainsi la séparation des espaces de circulation entre modes de transports (trottoirs, voie cyclable et chaussée) et les espaces totalement ségrégués comme les zones piétonnes et les autoroutes (Reigner 2013). Le *partage-intégration* est un principe plus récent, expérimenté dans les *woonerven* néerlandais en 1974, qui découle d'une contestation du *partage-ségrégation* (2013) et de la volonté d'étendre les espaces piétons à la périphérie<sup>19</sup> (Feriel 2020).

Les projets étudiés se retrouvent globalement dans un de ces deux principes. Il y a d'une part les projets qui suivent le principe de *partage-intégration* : la zone 30 de *Neuchâtel 2013* où les piétons ne sont pas prioritaires, la zone de rencontre de *La Chaux-de-Fonds 2004* où le piéton est prioritaire et le régime hybride du *PDPM 2019*. Ce dernier comprend des zones 30, des zones de rencontre et des espaces piétonniers, mais ceux-ci sont partagés avec les bus et les cycles. D'autre part il y a les projets qui suivent le principe de *partage-ségrégation* : la place piétonne du projet *Place du Marché 2020* et la zone piétonne de *Neuchâtel 1979* où dans les deux cas l'espace urbain est dédié aux piétons. Toutefois, pour *Neuchâtel 1979*, la rue du Seyon et l'axe Place Pury–rue Saint-Honoré autorisent le passage des bus et des cycles ce qui en fait des axes de *partage-intégration*.

Par conséquent, les projets *Neuchâtel 2013*, *La Chaux-de-Fonds 2004* et *PDPM 2019* reprennent l'objectif de pacification des espaces urbains inclus dans le principe de *partage-intégration*. Pour autant, le maintien d'un trafic automobile sur des axes majeurs de la ville dans le périmètre du projet, faillit à assurer plus de place à la mobilité piétonne et donc à la nature grise. Les projets promeuvent ainsi une cohabitation entre piétons et automobiles. Cependant, c'est autour de cette cohabitation imposée qu'une partie des tensions s'est faite, en raison d'inquiétudes à propos de la fluidité du trafic automobile. Ces appréhensions concernant un partage de l'espace public entre des usagers mettent en avant le fait que la circulation dans l'espace public est habituellement fortement hiérarchisée entre modes de déplacement. Dans le cas de *Neuchâtel 2013*, la place donnée aux piétons dans le projet peut même être considérée comme plus précaire que la situation préalable à l'aménagement. En effet l'absence de priorité pour les piétons sur la place, la mise en place de traversées privilégiées marquées au sol et les préjugés sur le comportement des

---

<sup>19</sup> Il faut cependant noter que cette extension était vue comme une adaptation de la piétonnisation aux zones résidentielles, dans la ligne de *Streets for People* publiée par l'OCDE en 1974. En ce sens, le but était d'étendre et d'adapter l'idée d'îlots sans voitures dans des quartiers dédiés à la voiture et non d'appliquer le concept de « piétonisme » présent dans *The Pedestrian Revolution* qui consiste à penser la ville en premier lieu pour les piétons (Feriel 2020).

piétons peuvent nourrir des incompréhensions et des tensions avec les automobilistes. En effet, l'absence de priorité des piétons est mise en avant par le Conseil communal pour affirmer que la fluidité du trafic ne sera pas affectée notablement. Le marquage au sol de traversées privilégiées réduit la légitimité des piétons à traverser en dehors de ces passages. Le flou subsistant sur un espace où les piétons sont les usagers les plus vulnérables nuit à la sécurité et à l'appropriation de l'espace par les piétons.

Les remarques des opposants au projet montrent les préjugés existant sur le comportement des piétons qui sont perçus comme manquant de discipline. Les incompréhensions entre usagers qui peuvent découler de cette représentation du *piéton imprévisible* et du flou pour les usagers sur les priorités prévalant sur la place freinent la bonne cohabitation sur un espace partagé qui demeure un axe de circulation très fréquenté. Les piétons restent ainsi tributaires du bon vouloir des automobilistes dans la collaboration entre usagers. Cela montre les difficultés que peuvent rencontrer les aménagements de piétonniers ou de zones de rencontres. En effet, leur conception révèle une illusion de la transparence d'un espace sans conflits –apparents– car supposés se résoudre spontanément. Thierry Brenac explique que cette idée d'autorégulation des rapports est une approche *libérale* de la résolution des conflits :

*L'idée d'autorégulation des rapports entre individus [...] est toujours bien reçue dans une société sensible aux thèses libérales : ce n'est pas à la puissance publique de régler, ni même de réguler, un conflit entre un piéton et un automobiliste, il leur appartient de négocier au cas par cas leur interaction dans l'espace public.*

(Brenac 2013)

Le projet *Neuchâtel 2013*, et dans une moindre mesure les projets *La Chaux-de-Fonds 2004* et *PDPM 2019*, prennent cette approche libérale d'autorégulation des conflits pour aborder les interactions entre piétons, cyclistes et automobilistes en proposant un espace libéré de contraintes explicites comme les feux de signalisation ou les passages piétons. Les contraintes sont réduites visuellement mais les conflits ne disparaissent pas et doivent être résolus par les usagers dans un contexte de rapport de force inégal. Rejoignant la démarche de *rue nue* décrit par Brenac, cette approche libérale, où la hiérarchie des usages n'est pas contestée et est même ignorée, considère l'espace urbain comme un lieu sans conflits. Elle ne prend pas de position politique radicale de remise en question de la hiérarchie des usages et ce faisant fait reposer sur les usagers la recherche empirique d'un consensus sur la répartition de l'espace.

De ce fait, l'approche libérale ne remettant en cause que modérément la hiérarchie des usages de l'espace public, elle n'ouvre que faiblement la porte à la nature grise et *a fortiori* à la nature verte.

Ainsi, la nature verte y reste un appareil, implantée dans les espaces qui ne gênent pas les infrastructures existantes (lignes aériennes de trolleybus, canalisation) et le trafic.

Dans le cas des projets de place piétonne et de zone piétonne, respectivement pour la *Place du Marché 2020* et pour *Neuchâtel 1979*, l'espace est réservé aux piétons selon le principe de *partage-ségrégation* avec des exceptions pour les livraisons et, dans le cas de la zone piétonne, pour les cycles et les transports publics sur certaines rues. Comme le relève Frédérique Hernandez, la piétonnisation, lorsqu'elle a vocation à redynamiser le commerce et le tourisme, court le risque de diminuer sa durabilité par la mise en place d'une offre en stationnement plus conséquente et par l'augmentation du trafic d'accès (Hernandez 2013). On remarque que, dans le cas des deux projets de piétonnisation, une partie de l'offre de stationnement est réduite par la création de l'aménagement, mais que cette perte est compensée, même surpassée, par le développement de parkings aux abords du périmètre des projets. La hiérarchie des usages est modifiée localement, mais en partie renforcée dans les espaces alentours par l'ancrage d'un trafic d'accès au site piétonnisé. Cet affaiblissement de la nature grise aux abords du projet est plus prononcé encore dans le cas du projet *Place du Marché 2020*, en premier lieu à cause de sa taille réduite par rapport à la zone piétonne de Neuchâtel<sup>20</sup>, et en deuxième lieu par l'agrandissement du parking des Forains et l'instauration de navettes pour les 400 mètres le séparant de la place.

---

<sup>20</sup> On notera que la zone piétonne de Neuchâtel bénéficie aujourd'hui de trois larges parkings souterrains aux alentours de la zone (1226 places) (Parkings de Neuchâtel 2021) en plus de zones du parking extérieur des Jeunes-Rives à l'est (300 places) et de places *zone bleue* (Ville de Neuchâtel 2021b). Quant à La Chaux-de-Fonds, plusieurs parkings couverts se trouvent au centre-ville (~850 places) (Ville de La Chaux-de-Fonds, s. d.) auxquels s'ajoutent des parkings extérieurs (~290 places) et des places *zone bleue*. Une liste détaillée des stationnements en 2021 est donnée en annexe, page I.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques sociales et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°1 de l'axe social ci-dessus :

- Toutes les mobilités sont prétéritées par la domination de l'automobile (NE79)
- La circulation et le manque de stationnement actuel au centre-ville prétéritent les commerces (NE79)
- Le projet restreint le trafic motorisé en n'apportant aucune plus-value à l'espace public (CdF04)
- Le projet compromet la sécurité, l'accessibilité et la fluidité du trafic au centre-ville (NE13)
- Le projet améliore la sécurité et la fluidité du trafic au centre-ville (NE13)
- Le projet créera un centre-ville attrayant et convivial (Place du Marché 20)
- La présence et l'emplacement de la végétation doivent dépendre des fonctions et usages définis pour la place (PM20)
- Le projet engendrera des problèmes de circulation, de sécurité et des nuisances (CdF04-NE13-CP19)
- La sécurité de toutes et tous sera assurée sur le nouvel aménagement (NE13)
- Les objectifs du projet doivent inclure les intérêts des plus vulnérables (NE79-PDPM19)
- Il faut adapter les solutions de stationnement individuel en fonction de l'éloignement au centre-ville (NE79-CdF04-Place du Marché 20)
- Les piétons doivent être remis en haut de la hiérarchie des usagers de l'espace public au centre-ville (NE79-CdF04-NE13)
- Le projet n'engendrera pas de changements des comportements individuels (NE13-PDPM19)
- Le changement modal doit se faire par l'incitation en discussion avec les habitants (CdF04-PDPM19)

## HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE SOCIAL N°2

### LE PROJET CONCENTRE SES INTERVENTIONS SUR LE CENTRE AU DÉTRIMENT DE LA PÉRIPHÉRIE

La création de la zone piétonne *Neuchâtel 1979* s'intègre dans un mouvement transnational de piétonnisation des centres-ville comme redéfinition de la centralité face à l'avènement de l'automobile. Cédric Feriel explique que dans la lignée de ce mouvement, en Europe, la piétonnisation s'est imposée comme « *le meilleur compromis possible pour conjuguer les vieux tissus urbains avec les sociétés de loisirs, motorisées et consuméristes d'après-guerre* »<sup>21</sup> (2020). Les arguments des soutiens de la zone piétonne de Neuchâtel allaient dans le même sens. Ainsi, l'attractivité de la ville et la mise en valeur de son patrimoine et de ses commerces étaient mises en avant comme atouts de la piétonnisation face à une situation qui prévalait où la circulation et le manque de stationnement automobile nuisaient au centre-ville. La zone piétonne répondait à un besoin de retrouver une centralité, au sein du cœur historique de Neuchâtel, qui a été éclatée par l'automobilisation et reléguée de manière diffuse en périphérie, là où le terrain est moins cher et, incidemment, les parkings plus grands.

Jérôme Monnet distingue cinq dimensions de la centralité inhérentes à l'agencement spatial de la ville auxquelles s'ajoute une sixième, la centralité symbolique, investie par les acteurs de la ville en créant des symboles rattachés aux objets spatiaux (2000). Ces types de centralité hiérarchisent l'espace en réglant l'importance des lieux entre eux et en déterminant « *dans un espace son ou ses centres et leur(s) périphérie(s)* » (2000). Les cinq dimensions avancées par Monnet sont la centralité politique (les lieux de décisions politiques et de l'administration), la centralité économique (les lieux des sièges décisionnels des entreprises), la centralité d'accessibilité (les lieux fortement reliés, y compris par l'automobile), la centralité commerciale (en partie dépendante de la centralité d'accessibilité) et la centralité sociale (les lieux fortement fréquentés, par exemple les gares). La dernière dimension, la centralité symbolique, émane d'une hiérarchisation des lieux, « *en fonction de leur importance symbolique* », résultant des interventions des acteurs de la ville qui « *convertissent en symboles des objets spatiaux préexistants ou augmentent l'importance symbolique de certains lieux* » (2000). La piétonnisation du centre-ville relève d'une revitalisation du centre historique, où Monnet argumente qu'un « *double processus d'augmentation de l'importance symbolique des quartiers anciens* » est à l'œuvre, par une valorisation patrimoniale de l'espace et une dévalorisation de certains usages jugés illégitimes (2000).

---

<sup>21</sup> Traduction de l'autrice.

À Neuchâtel, les débats à la fin des années 1970 sur la piétonnisation du centre-ville illustrent cette volonté de mettre en avant le patrimoine historique du lieu et de rendre illégitime l'usage de la voiture sur l'espace nouvellement mis en valeur. Les cinq premières dimensions de la centralité (politique, économique, d'accessibilité, commerciale, et sociale) se retrouvent dans le centre-ville de Neuchâtel. Avec la réalisation de la zone piétonne, les autorités communales investissent le centre-ville d'une centralité symbolique, face aux espaces concurrents, la gare par exemple, ou les espaces émergents en périphérie. L'impact de l'aménagement sur la circulation s'est limité au centre, puisqu'un axe routier autour de la zone piétonne a été maintenu (et même étendu en 1981 avec le percement du tunnel de Prébarreau à l'ouest du centre-ville (Jelmini 2010)).

Si Neuchâtel bénéficiait déjà d'un centre clairement défini à investir symboliquement, autour de la colline du château suivant les anciens remparts de la ville médiévale, la situation est bien différente à La Chaux-de-Fonds où la ville s'est développée de manière asymétrique autour du bourg favorisant une extension à l'ouest, parallèlement à l'actuel Pod. Les auteurs du dossier de candidature pour l'inscription des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds au patrimoine de l'UNESCO indiquent que le Pod peut être considéré comme le centre malgré son caractère linéaire (Jeanneret et al. 2007). Si le Pod a des attributs d'un centre (commerces, affluence de piétons, accessibilité et lieux de décision politique), il ne semble pas avoir été investi d'une centralité symbolique comme en témoignent les débats autour des projets à La Chaux-de-Fonds. Pire, les éléments de centralité du lieu étaient remis en question sur le long-terme selon les propos de Philippe Laeng, du PLR, qui affirmait au Conseil général en 2004 que le périmètre Gare-Espacité-Place du Marché était voué à perdre ses commerces au profit des grands centres en périphérie (C. Brand, Montandon, et Portner 2003). Le manque de centralité claire à La Chaux-de-Fonds découle de plusieurs éléments. Le centre historique qui comprend la centralité politique n'est pas central géographiquement car la ville s'est développée de manière plus importante vers l'ouest le long du Pod. Si les alentours du centre historique comprennent de nombreux commerces, y compris à ses abords sur le Pod, la concurrence des zones commerciales à la périphérie directe de la ville affaiblit sa centralité commerciale. La répartition des industries dans la ville, spécifique à son urbanisme horloger, participe à disperser une éventuelle centralité économique. Enfin, l'intégration tardive de la ville dans le mouvement piétonnier a pour effet de retarder l'investissement symbolique d'un lieu comme centre fort de la ville, permettant l'émergence de lieux concurrents.

Ainsi, pour le projet de zone de rencontre *La Chaux-de-Fonds 2004* et pour le *PDPM 2019*, l'impact d'un changement de régime de partage de la voirie au centre-ville d'un *partage-ségrégation* (avec trottoir et voie automobile séparés) à un *partage-intégration* (avec espace de circulation en

partie partagés) a suscité des inquiétudes dans les débats sur les projets sur les conséquences néfastes pour les espaces périphériques. Pour tous les projets de La Chaux-de-Fonds, le fait que le centre-ville soit excentré et peu investi symboliquement conduit à une réticence, vue dans les débats, sur le bien-fondé d'intervenir sur un espace que la population ne s'est pas nécessairement approprié uniformément comme centralité. Dans le cas du projet *Neuchâtel 2013* qui a lui aussi suivi un modèle de *partage-intégration*, la centralité symbolique était déjà investie dans le centre-ville piéton. Cependant, les autres dimensions de centralité étaient aussi importantes dans les débats de manière sous-jacente puisque selon les opposants, le projet mettait en péril la centralité d'accessibilité du lieu, et par extension la centralité commerciale et la centralité économique au détriment des habitants des espaces périphériques qui utilisent leur voiture pour se rendre au centre. Les deux projets suivant le principe de *partage-ségrégation* ont finalement intégré les demandes d'accessibilité automobile au profit des habitants des espaces périphériques en promettant la construction de parkings aux alentours des aménagements. En conséquence, l'existence d'une centralité symbolique en ville et le principe de partage de la voirie dans lequel s'intègre le projet influencent la répartition des bénéfices et désagréments des aménagements entre le centre et la périphérie.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques sociales et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°2 de l'axe social ci-dessus :

- La rue piétonne valorise l'attractivité et la convivialité de la ville (NE79)
- La circulation et le manque de stationnement actuel au centre-ville prêteraient les commerces (NE79)
- Il faut revoir le stationnement et la circulation pour améliorer la convivialité et faire rayonner la ville (CdF04)
- La population doit pouvoir s'exprimer sur la modification du centre-ville (CdF04)
- Le projet améliore la qualité du lieu et son attrait en recréant un lien entre la ville et le lac (NE13)
- Le PDPM est l'occasion d'améliorer l'attractivité et la qualité des espaces publics au centre-ville (PDPM19)
- La sécurité des usagers plus vulnérables doit être garantie (PDPM19)
- Le projet créera un centre-ville attrayant et convivial (Place du Marché 20)
- Il faut adapter les solutions de stationnement individuel en fonction de l'éloignement au centre-ville (NE79–CdF04–Place du Marché 20)
- Le projet valorise l'espace public et favorise sa convivialité et son attractivité (NE79–CdF04–NE13–PDPM19–Place du Marché 20)
- Le projet doit intégrer les intérêts de l'ensemble des habitants de la ville (NE79–PDPM19–Place du Marché 20)
- La population doit pouvoir s'exprimer sur la modification du centre-ville (CdF04–Place du Marché 20)

## 3.2. Logiques politiques

### HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE POLITIQUE N°1

L'IMPACT DES AMÉNAGEMENTS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT  
AUTOMOBILES EST CENTRAL DANS L'OPPOSITION AU PROJET

L'analyse des formulations permet de dégager la circulation, le stationnement et les coûts du projet comme des éléments antagoniques agissant pour mobiliser l'opposition. Cependant, à la lumière des différences entre les projets, observées dans l'analyse des logiques sociales, il est possible d'analyser plus finement les points cruciaux dans l'argumentation des opposants. Cette analyse nous permettra dans la section suivante de mieux appréhender la manière avec laquelle les autorités ont pu intégrer ou non une partie des demandes des opposants pour concrétiser le projet. Dans les termes de Laclau et Mouffe (1985), j'identifie la circulation, le stationnement et les coûts comme des signifiants autour desquels les demandes des opposants se rassemblent par la logique d'équivalence pour former un front commun contre un projet.

Pratiquement, concernant les demandes relatives à la circulation et au stationnement, on peut distinguer les demandes de maintien de l'accès au centre, de maintien ou renforcement de l'espace de stationnement, d'amélioration de la fluidité du trafic et de garantie de la sécurité, à quoi s'ajoutent les demandes relatives au maintien de l'automobilisation. Cette dernière est visible particulièrement dans la motion *Central Park sur le Pod 2019*, qui dans son acception la plus forte s'approche du *piétonisme* et de la vision de *Pedestrian Revolution* qui remet radicalement en question la place de l'automobile dans l'urbain pour construire la ville pour le piéton. Les interventions qui qualifient la motion d'utopique ou affirme qu'elle n'est pas proportionnée à la Ville laissent transparaître cette volonté de ne pas questionner fondamentalement l'automobilisation. Les autres aménagements<sup>22</sup> font partie des mouvements s'intégrant dans la vision *Streets for People* qui maintient l'automobile au centre de l'aménagement de l'urbain. Cependant, le projet *La Chaux-de-Fonds 2004* s'est aussi vu opposer des demandes de maintien de l'automobilisation lorsque Philippe Laeng reprochait aux autorités communales de vouloir supprimer insidieusement le trafic motorisé en ville.

Les projets de zone piétonne (*Neuchâtel 1979* et *Place du Marché 2020*), par leur principe de *partage-séparation*, soulèvent des demandes de maintien d'accès au centre et de maintien ou de renforcement de l'espace de stationnement. Les projets de *partage-intégration* (*La Chaux-de-Fonds*

---

<sup>22</sup> De même que la motion, dans la mesure où elle ne propose pas un aménagement précis mais une large palette de possibilités à envisager.

2004, *Neuchâtel 2013*, *PDPM 2019* et potentiellement *Central Park sur le Pod 2019*) affectant la circulation sur des axes importants soulèvent des demandes de maintien de la fluidité du trafic et de maintien de l'accès au centre. Pour les projets *PDPM 2019* et *Neuchâtel 2013* s'ajoutent des demandes relatives à la sécurité des usagers et également un maintien de l'espace de stationnement concernant *Neuchâtel 2013*. Ainsi, en plus des demandes relatives aux coûts, les opposants avancent des demandes relatives aux impacts du projet sur la circulation et le stationnement au centre. Ces demandes forment une unité discursive en faveur du maintien des acquis de l'automobilisation en termes d'accès et de priorité du trafic.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques politiques et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°1 de l'axe politique ci-dessus :

- La création d'une zone piétonne qui limite trop la circulation et le stationnement nuira aux commerces (NE79)
- Le coût du projet est trop élevé et peut augmenter (CdF04)
- Le coût du projet est trop élevé et sous-évalué (NE13)
- Le projet compromet la sécurité, l'accessibilité et la fluidité du trafic au centre-ville (NE13)
- Intégrer une végétation abondante au centre-ville relève de l'utopie et est irréaliste (Central Park 19)
- L'accessibilité et le stationnement au centre-ville doivent être maintenus pour les automobilistes (Central Park 19)
- Le projet n'améliorera ni la qualité des espaces publics ni la circulation en ville (PDPM19)
- La sécurité des usagers plus vulnérables doit être garantie (PDPM19)
- Il faut clarifier le coût des mesures et leur financement (PDPM19)
- La piétonisation de la place du marché ne doit pas se faire au détriment de l'accessibilité et du stationnement automobile (Place du Marché 19)
- Le projet engendrera des problèmes de circulation, de sécurité et des nuisances (CdF04–NE13–Central Park 19)
- Le coût du projet est trop élevé et sous-évalué (CdF04–NE13–PDPM19–Place du marché 20)
- Le projet ne doit pas se faire au détriment des automobilistes (CdF04–Place du Marché 20)
- Le projet peut être soutenu sur le fond, mais pas sur la forme (NE79–CdF04–NE13–Central Park 19–Place du Marché 20)
- La nature du projet n'est pas pertinente (CdF04)

## HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE POLITIQUE N°2

LES AUTORITÉS SE RÉSERVENT UN LEVIER DE NÉGOCIATION QUI NE REMET PAS EN CAUSE LES AMBITIONS DU PROJET

La deuxième hypothèse de l'axe politique s'intéresse à la logique de différence dans le sens donné par Laclau et Mouffe (1985). Selon cette logique, les autorités fragmentent le front d'opposition uni par la logique d'équivalence, en accédant aux demandes qui ne remettent pas en cause le fondement du projet et en rendant illégitimes les autres. Face aux demandes des opposants présentées dans la première hypothèse de l'axe politique, les porteurs de projet ont pu s'y adapter de manière différente en fonction du principe d'aménagement proposé (*partage-intégration*, *partage-ségrégation*) et de la possibilité de trouver un consensus pour une partie des demandes. Pour les deux projets de zones piétonnes *Neuchâtel 1979* et *Place du Marché 2020* l'assurance de la réalisation d'un parking et du maintien d'une accessibilité du périmètre en voiture a permis de calmer les oppositions. Ces aménagements consentis, installés ou prévus à l'extérieur du périmètre de piétonnisation permettent de maintenir l'intégrité du projet. Par ailleurs, comme discuté précédemment, le principe de *partage-ségrégation* permet un renforcement de l'accessibilité et du stationnement automobile aux abords de la zone piétonne. Les efforts consentis par les porteurs du projet constituent donc un levier d'action pour rallier les opposants sans affaiblir les ambitions initiales du projet.

Dans le cas du *PDDM 2019*, le projet agissant principalement au centre-ville suivant le principe de *partage-intégration*, il englobe des enjeux plus larges de redéfinition du trafic routier à l'échelle régionale. Malgré certaines inquiétudes des élus, la nécessité d'adopter un plan directeur partiel des mobilités pour obtenir les fonds pour les contournements routiers a primé. Cependant, pour *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Neuchâtel 2013* qui suivaient le principe de *partage-intégration*, l'assurance des autorités d'une circulation fluide et d'un maintien de la sécurité des usagers n'a pas suffi pour convaincre les opposants qui ont mené leur référendum jusqu'au bout et ont été soutenus par la population. Ainsi à la différence des projets basés sur le principe de *partage-ségrégation* (*Neuchâtel 1979* et *Place du Marché 2020*), les projets *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Neuchâtel 2013* n'ont pas pu être adaptés aux demandes des opposants. En effet, dans les deux cas, il apparaît que les porteurs du projet n'avaient quasiment aucune latitude pour faire des concessions aux opposants sans laisser un projet vide, dépouillé de ses ambitions initiales.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques politiques et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°2 de l'axe politique ci-dessus :

- La réussite du projet dépend du maintien de ses ambitions initiales (NE79)
- Le moment est venu de réfléchir à une requalification du Pod (Central Park 19)
- La population dans son ensemble et les commerçants locaux doivent être consultés sur la requalification de la place (Place du Marché 20)
- Il faut plus de places de parc au centre-ville pour ne pas nuire aux commerces (NE79-NE13-Central Park 19-PDPM19-Place du Marché 20)
  - Le projet améliore la fluidité du trafic (NE79-NE13-PDPM19)
  - La sécurité de toutes et tous sera assurée sur le nouvel aménagement (NE13)
  - Le contexte actuel est opportun à la réalisation du projet (NE79-CdF04-NE13-Central Park 19-PDPM19-Place du Marché 20)

### 3.3. Logiques fantasmatiques

#### HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE FANTASMATIQUE N°1

LA PLACE DE LA NATURE EST LIMITÉE PAR LA CONSIDÉRATION DE LA VILLE  
COMME UN ESPACE DE CONSOMMATION AVANT TOUT

Trois motivations principales ressortent pour les projets étudiés : améliorer l'attractivité des commerces, redorer l'image de la ville et améliorer la convivialité. Ces objectifs retranscrivent ceux des phases du mouvement des piétonniers en Europe, d'abord commerçant ensuite patrimonial et enfin plus large, sous l'impulsion notamment des penseurs tels que Lefebvre, incluant la flânerie et l'utilisation libre de la place (Ferial 2015). L'objectif d'attractivité commerciale est particulièrement mis en avant dans les projets. Il est symbolisé par l'image d'un centre commercial à ciel ouvert (évoquée dans le projet *Neuchâtel 1979*) ou d'un piéton équivalent à un client des commerces (évoquée dans le projet *Neuchâtel 2013*). Ainsi, la place de la nature reste largement conditionnée au service d'un objectif d'attractivité commerciale, ce qui entrave la nature grise en limitant l'ampleur des changements en termes de mobilité, en particulier de remise en question de la place de la voiture à une échelle plus large que le périmètre du projet, et restreint l'implantation de nature verte aux espaces ne dérangeant pas la circulation et l'accessibilité.

Le projet *Neuchâtel 1979* s'insère dans le mouvement des piétonniers en Europe, initié dans les villes de taille moyenne et qui a essaimé à travers le partage d'expérience et d'expertise entre villes (Ferial 2015). En particulier, les autorités communales neuchâteloises étaient en contact avec la ville de Besançon, où elles ont pu visiter la zone piétonne (Direction de police de la ville de Neuchâtel 1984). Le projet *Neuchâtel 1979* intègre les aspects propres à ce mouvement (revitalisation du centre-ville et promotion de l'image de la ville sans remise en question de la place de l'automobile dans la société) avec pour objectifs notables la promotion des commerces et la patrimonialisation du centre-ville. Cependant, la visite des autorités à Besançon, dont ces dernières se sont inspirées pour le projet de Neuchâtel, suggère que l'aménagement du centre-ville a également suivi la dernière phase du mouvement des piétonniers avec la volonté de créer un lieu de rencontre propice à la flânerie. En effet, la Place Pasteur à Besançon, piétonnisée en 1974, accueille un espace polyvalent qui « *ne préjuge d'aucune utilisation et en autorise de multiples* » et est caractéristique des piétonniers des années 1970 où la rue est considérée comme un lieu de rencontre (Ferial 2015). Le rapport de Lorenzo Mollia en 1982 évoque en tous cas que la flânerie a pu prendre pied dans le centre réaménagé de Neuchâtel, avec des bacs à fleurs, le hêtre à la Place du Coquillon et les six marronniers répartis au nord du Temple du Bas et à la rue du

Château (Mollia 1982 ; *L'Express* 1982). Et si la nature verte reste tributaire de la place laissée par la circulation, les canalisations et le bâti, elle parvient à s'installer dans certains lieux, favorisant la convivialité et la flânerie.

Plus largement, les principes de *partage-ségrégation* et *partage-intégration* ne remettent pas fondamentalement en question la place de l'automobile en ville. Si le principe de *partage-ségrégation* offre un espace libre de voitures, où des modes de déplacement doux (qui entrent dans le cadre de la nature grise) sont les seuls autorisés, il dépend à une échelle plus large d'un réseau dédié aux déplacements motorisés et contribue en partie à son hégémonie par l'attraction que l'aménagement crée et par les facilités offertes aux abords de la zone piétonne. De même, le principe de *partage-intégration* cherche à concilier les usages de l'espace de circulation, mais laisse aux usagers les plus vulnérables la charge de s'imposer (aux risques de leur personne) face aux automobiles dont l'hégémonie dans les villes leur donne légitimité et confiance. À *l'illusion de la réalité* où la nature verte est un emblème de la convivialité affirmée des projets mais sans ancrage profond, fait écho *l'illusion de la transparence* où la nature grise est troquée contre un maintien de l'hégémonie de l'automobile. En effet, les intérêts d'images et d'attractivité commerciale qui sont les objectifs centraux des projets entravent une remise en question de l'hégémonie de l'automobile à une échelle plus large que le périmètre du projet. De ce fait, la conciliation entre une envie d'améliorer un espace pour les usagers vulnérables et le maintien d'une accessibilité automobile quasi-absolue contraint tant la nature grise que la nature verte.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques fantasmatisques et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°1 de l'axe fantasmatisque ci-dessus :

- La création d'une zone piétonne qui limite trop la circulation et le stationnement nuira aux commerces (NE79)
- La circulation et le manque de stationnement actuel au centre-ville prêteront les commerces (NE79)
- L'importance et la configuration du projet de zone piétonne ne sont pas opportunes (NE79)
- L'usage de l'espace urbain par les piétons doit être privilégié (NE13)
- L'accessibilité et le stationnement au centre-ville doivent être maintenus pour les automobilistes (Central Park 19)
- Intégrer une végétation abondante au centre-ville relève de l'utopie et est irréaliste (Central Park 19)
- Le projet n'est pas adapté aux dimensions et aux réalités de la ville (Central Park 19)
- L'accessibilité et le stationnement au centre-ville doivent être maintenus pour les automobilistes (PDPM19)
- Il faut plus de places de parc au centre-ville pour ne pas nuire aux commerces (NE79–NE13–Central Park 19–PDPM19–Place du Marché 20)
- La fermeture du centre-ville à la circulation prêteront les commerces qui s'y trouvent (NE79–CdF04–PDPM19)
- Le projet profitera aux commerçants (NE79–CdF04–PDPM19)

## HYPOTHÈSE DE RECHERCHE AXE FANTASMATIQUE N°2

LA NATURE VERTE DANS LE PROJET RELÈVE PLUS DE L'APPARAT QUE D'UNE RÉELLE VOLONTÉ DE LUI FAIRE UNE PLACE EN VILLE

La nature verte est majoritairement absente des débats entourant les projets à l'exception de la motion *Central Park sur le Pod 2019*. Lorsqu'elle est mise en avant, elle ressort plus de ce que Angelo et Wachsmuth appellent l'*illusion de la réalité* où la simplicité esthétique de la nature verte suffirait à faire croire à sa durabilité intrinsèque. Si la flânerie est évoquée dans le projet *Neuchâtel 2013*, explicitement dans l'aménagement de l'éclairage public et implicitement dans la liaison offerte entre le centre-ville et le lac, elle reste globalement absente également. L'évocation de la nature verte, représentée par les mâts végétalisés et par l'implantation d'arbres au sud-ouest de la place, s'intègre dans une illusion de la réalité. En effet, l'utilisation des mâts végétalisés et la concentration de plusieurs arbres sur un espace très réduit permet aux porteurs de projet de présenter des images de synthèse où le vert contrebalance la dominance asphaltée de la place.

Les thèmes majeurs qui motivent les projets restent donc l'attractivité commerciale, l'amélioration de l'image de la ville, la mise en valeur du patrimoine bâti, et la végétalisation. Cette dernière est centrale uniquement dans la motion *Central Park sur le Pod 2019* qui offre différentes possibilités d'aménagements, d'une mise-à-jour du projet de 2004, à un parc urbain mettant l'accent sur la nature verte et la flânerie. De ce fait, à cette exception près, la nature verte n'est pas considérée comme un objectif en tant que tel, ni un élément majeur pour favoriser la flânerie et la convivialité, mais est conditionnée à la place laissée par l'implémentation des autres objectifs de valorisation d'image, du patrimoine et des commerces. Ainsi, son intégration reste sujette à une remise en question ultérieure si elle entre en conflit avec des éléments des objectifs précités (par exemple, l'utilisation de la Place du Marché à La Chaux-de-Fonds pour des activités contribuant au rayonnement de la ville) ou est limitée aux lieux laissés libres par les autres usages.

Les débats autour du projet *Place du Marché 2020* ont montré que la végétalisation était subsidiaire à la fonction envisagée du lieu et que par conséquent, la place des arbres planifiée dans l'avant-projet pouvait être remise en question. Dans le cas de *Neuchâtel 1979*, Lorenzo Mollia évoquait le manque de verdure dans la zone piétonne, mais relevait que les éléments urbains, en particulier les arbres, plantés là où la place le permettait, et les bacs à fleurs, invitaient la population à la flânerie (Mollia 1982). De ce fait, si la zone piétonne de *Neuchâtel 1979* fait avant tout la promotion de la nature grise, les espaces dédiés à la flânerie deviennent également des espaces propices à l'insertion de la nature verte. La place de cette dernière n'a souvent pas été pensée à

l'avance dans la planification mais est plutôt reléguée en fin de projet aux espaces pouvant l'accueillir sans gêner les usages dominants de l'espace public.

Énoncés intra et inter projet qui se rapportent aux logiques fantasmatisques et qui ont été mobilisés pour répondre à l'hypothèse n°2 de l'axe fantasmatisque ci-dessus :

- Le projet manque d'ambition en matière de végétation et d'aménagements urbains (CdF04)
- Le projet pourra intégrer plus de végétation pour la convivialité et le bien-être de la population (Central Park 19)
- Intégrer une végétation abondante au centre-ville relève de l'utopie et est irréaliste (Central Park 19)
- Le revêtement de la place et son coût doivent être réévalués (Place du Marché 20)
- Le revêtement proposé, avec des pavés, est l'alternative la plus écologique et économique sur le long-terme (Place du Marché 20)
- La présence et l'emplacement de la végétation doivent dépendre des fonctions et usages définis pour la place (Place du Marché 20)
  - La fonction de la place détermine l'emplacement de la végétation (Place du Marché 20)
  - La végétalisation existante doit être maintenue (CdF04)
  - Le centre-ville devrait intégrer plus de végétation (CdF04–Central Park 19–PDPM19)

### 3.4. Implications pour la question de départ

#### QUESTION DE DÉPART

DANS QUELLE MESURE LES DISCOURS SUR LES NATURES VERTES ET GRISES ÉNONCÉS PAR LES SOUTIENS ET OPPOSANTS DÉCLARÉS AUX PROJETS ENTRENT-T-ILS EN COMPÉTITION POUR S'INSÉRER EN CONTEXTE URBAIN ?

L'approfondissement des hypothèses présenté dans l'analyse rétroductive m'a permis d'assembler les éléments de réponse à la question de départ. Un premier constat montre que les projets étudiés ont avant tout pour but d'augmenter la présence de la nature grise avec l'amélioration de la qualité des espaces urbains pour les piétons. En revanche, la nature verte n'est que secondaire dans les projets, et a généralement<sup>23</sup> pour but l'amélioration de l'image du projet plutôt que la volonté réelle d'intégrer résolument la nature verte, au-delà de l'illusion de la réalité.

Les points suivants ont pu être dégagés par l'étude de mes hypothèses. En premier lieu, les enjeux de circulation et stationnement constituent un frein à l'insertion de la nature grise et de la nature verte. J'ai pu observer dans les projets étudiés la présence des trois motivations propres au mouvement piétonnier européen : la promotion de l'attractivité des commerces, de l'image de la ville et de la convivialité. J'ai remarqué que la représentation du centre-ville comme un espace de consommation et la volonté de promouvoir l'attractivité des commerces pouvait entrer en conflit avec l'intégration de nature grise et de nature verte. En effet, le souhait de concilier la recherche de convivialité et l'accès automobile pour les commerces contraint à la fois la nature grise et la nature verte. Qui plus est, la nature verte est au bas de l'échelle des priorités, se situant derrière la nature grise, cette dernière devant elle-même lutter pour sa place face à l'espace dédié à l'automobile. La nature verte est ainsi réduite à la place restante. J'ai pu identifier que la volonté de promouvoir la flânerie, comme élément de convivialité, facilitait l'insertion de la nature verte. Ce cas de figure apparaît clairement dans la piétonnisation de *Neuchâtel 1979*. Néanmoins, en général, la difficulté de donner de la place à la nature grise et *a fortiori* d'intégrer la nature verte et la flânerie dans le projet tient ainsi aux crispations autour des enjeux de circulation et de stationnement. La possibilité pour les autorités de trouver un compromis, d'utiliser un levier de

---

<sup>23</sup> Les exceptions sont *Neuchâtel 1979* qui a progressivement intégré la nature verte comme support à la flânerie et *Central Park sur le Pod* qui met la nature verte en avant, avec dans sa forme la plus verdoyante une intégration de valeurs écosystémiques en plus du support à la flânerie et à l'adaptation de la Ville aux changements climatiques.

négociation pour répondre à certaines demandes des opposants, s'est montré déterminante dans les projets étudiés<sup>24</sup>.

En deuxième lieu, la volonté de créer une centralité symbolique sur le lieu du projet et la force du centre-ville comme centralité face à la périphérie influencent la capacité à insérer de la nature en ville. La Chaux-de-Fonds n'a pas vraiment de centralité contrairement à Neuchâtel qui en 1979 a investi son centre historique comme centralité symbolique. Cela positionne le centre-ville de Neuchâtel comme une entité face aux centres commerciaux périphériques, donnant du corps aux activités commerciales, sociales et de flânerie. Cela permet une valorisation des activités du centre pour assurer leur continuité (e.g. à Neuchâtel, il existe un chargé de promotion du centre-ville qui veille à ce que les vitrines vides ne soient pas laides). À La Chaux-de-Fonds, le manque de centralité et l'absence d'investissement de centralité symbolique pendant cinquante ans ont permis aux centres commerciaux de vider le centre-ville.

En dernier lieu, le principe de partage de la voirie dominant dans un projet influe sur la capacité des autorités à négocier avec les opposants sur les questions d'accès automobile. En effet, la piétonnisation (rattachée au *partage-ségrégation*) place localement les piétons au sommet de la hiérarchie, mais permet le renforcement de la domination des automobiles aux alentours du projet. Cela donne aux autorités la possibilité de céder aux opposants, un aménagement automobile aux abords de la zone piétonnée, en compensation des entraves faites à l'automobile. Cette possibilité offre aux autorités un levier de négociations pour faire accepter le projet sans compromettre les ambitions initiales du projet. Au contraire, les espaces pacifiés (rattachés au *partage-intégration*), ne modifiant que modérément la hiérarchie des usages, offrent moins de marge de manœuvre aux autorités pour mener à bien des négociations et atteindre leurs objectifs d'amélioration de la qualité de l'espace. Cette capacité de négociation a été importante pour les projets de *Neuchâtel 1979* et de *Place du Marché 2020* (suivant le principe de *partage-ségrégation*) qui ont tous deux été acceptés sans dépôt de signatures pour un référendum.

Les discours sur la nature grise et verte entrent en compétition dans la mesure où la nature verte est tributaire de la nature grise et de l'envergure des aménagements envisagés. En effet, les projets étudiés cherchent avant tout à augmenter la présence de la nature grise avec l'amélioration de la qualité des espaces urbains pour les piétons avec pour effet d'imposer une restriction locale de l'accès automobile. Cette lutte contre les intérêts automobiles est partiellement facilitée par le

---

<sup>24</sup> À l'exception du *PDPM 2019* dont les mesures sont requises pour la réalisation des contournements autoroutiers et de *Central Park sur le Pod 2019* qui n'est pas encore à un stade assez avancé.

potentiel de centralité symbolique de la zone et par le choix du principe de partage de la voirie. Enfin, la flânerie, élément constitutif de la convivialité recherchée par certains projets, offre une ouverture pour l'implantation de la nature verte au-delà de l'illusion de la réalité servant l'image de la ville.

## CONCLUSION

En avril 1978, le Conseil général de la ville de Neuchâtel acceptait d'étendre la zone piétonne à l'ensemble du centre-ville historique, offrant à ses habitants l'un des plus grands piétonniers d'Europe en rapport à la taille de sa population (Jelmini 2010; Hass-Klau 2003). Pourtant, depuis lors, les projets d'aménagements dans les villes du Canton de Neuchâtel ont essuyé de larges revers populaires. Les projets de zone de rencontre à La Chaux-de-Fonds en 2004 et de zone pacifiée à Neuchâtel en 2013 ont largement été balayés en référendum. La Chaux-de-Fonds reste dès lors sans véritable centre-ville piéton. Ces dernières années, le vent semble tourner dans cette ville, avec la vision « *La Chaux-de-Fonds 2030* », l'acceptation (encore contestée) des contournements autoroutiers de la ville, le *PDPM 2019* et la réalisation prochaine d'une Place du Marché piétonne. La motion *Central Park sur le Pod 2019* étend la réflexion autour du centre-ville à l'avenue centrale de la ville, apportant également un questionnement sur la place de la nature en ville et sur l'adaptation de la ville aux changements climatiques.

Dans ce contexte, ce travail explore dans quelle mesure les discours sur la nature grise et la nature verte entrent en compétition pour s'insérer en contexte urbain. Il est à relever que ce travail se concentre sur l'étude des actes de discours sérieux émis par les politiciens et citoyens engagés dans le débat autour des projets. En ce sens, la limite de ce travail est qu'il ne couvre pas la totalité des opinions issues de la population entière. La méthodologie utilisée a permis de mettre en exergue et de structurer l'analyse des arguments présentés par les soutiens et opposants et d'appréhender les caractéristiques, l'institutionnalisation et l'ancrage idéologique d'une nouvelle pratique urbaine. Cependant, étant donné que cette méthodologie est récente, son application reste complexe car encore peu exemplifiée dans la littérature. Avec cette étude, j'ai pu observer que les craintes relatives à une restriction de l'accès automobile au centre-ville entravaient les aménagements en faveur de la nature grise et de la nature verte. Ce faisant, les projets étudiés se concentrent principalement sur l'insertion de la nature grise en ville, au détriment de la nature verte. L'insertion de la nature grise en ville est facilitée par l'existence d'une centralité investie symboliquement. De plus, le principe de partage de la voirie prévu par le projet offre des latitudes différentes de négociations aux autorités. De ce fait, la nature verte dépend de la capacité de la nature grise à s'imposer en milieu urbain contre la domination de l'automobile.

Si l'importance de la nature verte est reconnue implicitement dans les débats, elle est souvent reléguée au second plan, réduite à sa fonction d'apparat et dispensable. Cependant, même si elle était absente des discussions du Conseil général, une dizaine d'arbres a été graduellement introduite sur la zone piétonne de Neuchâtel nouvellement créée afin d'inviter les citoyens à la

flânerie. À l'inverse, la présence végétale a été mise au centre des discussions avec la vision proposée par *Central Park sur le Pod 2019*. Les obstacles de mobilités douces et automobiles restent en travers du chemin d'une plus grande intégration de la nature verte au centre-ville de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. Même si elle est remise en question par la nature grise, la hiérarchie des usages actuels de l'espace public entrave toujours l'insertion de la nature verte, qui pour être plus qu'un appareil, est exigeante en espace. La motion d'Oğuzhan Can offre un éventail de possibilités pour l'avenir du Pod dont celle d'un grand espace végétalisé plaçant le végétal au sommet de la hiérarchie des usages.

En 1979, la ville de Neuchâtel s'est insérée dans le mouvement des piétonniers européen. Elle a investi symboliquement la centralité de son cœur historique et y a favorisé la convivialité, notamment au travers de l'invitation à la flânerie et de la discrète nature verte qu'elle y a installée. Ce positionnement du centre face à la périphérie s'est effectué à un moment charnière, alors que le mouvement d'automobilisation fragilisait la centralité du cœur urbain. À La Chaux-de-Fonds, le centre historique ou même l'avenue du Pod ne jouissent pas du statut incontesté de centre. Malgré quelques aménagements discrets, la voiture y reste largement hégémonique. Ce n'est qu'en 2020 que La Chaux-de-Fonds réussit à faire accepter un projet d'ampleur pour affirmer son centre. Le Conseil général a choisi d'investir sa *Place du Marché* d'une centralité symbolique par sa piétonnisation dès 2024 avec un cœur historique pacifié grâce au *PDPM 2019*. La réflexion engagée sur l'avenir du Pod permet d'envisager l'extension du centre-ville vers l'ouest, pour ne pas circonscrire la piétonnisation à un centre excentré. Qui plus est, la motion du PS permet la considération des enjeux pressants de décarbonisation, d'adaptation des villes aux changements climatiques et de préservation des écosystèmes.

Ce travail a montré l'importance de maintenir une part conséquente de l'ambition initiale du projet afin de ne pas le vider de son sens. En effet, la vision et l'ambition portées par chacun des projets étudiés se retranscrit dans le choix du principe de partage de la voirie et dans la volonté d'investir une centralité symbolique, deux éléments qui distinguent les projets acceptés au final. Ainsi, l'ambition initiale forte de piétonniser entièrement la zone aménagée pour les projets *Neuchâtel 1979* et *Place du Marché 2020* permet de maintenir une vision cohérente et compréhensible. Comme en témoignaient, chacun dans leur temps, les deux conseillers communaux en charge de la promotion de ces projets, Claude Frey à Neuchâtel en 1978 et Théo Huguenin-Élie à La Chaux-de-Fonds en 2020, leur projet doit se faire dans sa totalité, ne doit pas attendre d'autres aménagements pour initier sa réalisation et doit avoir le courage politique de proposer une vision ambitieuse. Pour cela, il est important que les autorités communales gardent un levier d'action suffisant pour faire des concessions, sans compromission du projet. En effet, à

coup de compromis, sans garde-fous, un ambitieux projet censé favoriser la mobilité douce et piétonne peut finalement prêter davantage ces derniers à la faveur de l'automobile. Cela est illustré par les projets de *La Chaux-de-Fonds 2004* et *Neuchâtel 2013* qui avec le principe de *partage-intégration* créent des aménagements au centre-ville qui ne permettent pas une réelle appropriation par les piétons, les laissant à la merci d'une résolution des conflits entre individus où les relations de pouvoir et la vulnérabilité sécuritaire sont inégales. La recherche de conciliation entre trafic automobile et attractivité du lieu peut ainsi résulter en une situation *bâtarde*, pour reprendre le terme d'André Porchet en 1978, où la convivialité est difficile et la fluidité du trafic est réduite.

La zone piétonne de Neuchâtel était un projet ambitieux pour l'époque et pour la taille de sa population, s'inscrivant dans un mouvement piétonnier européen, avec un accent fort sur la nature grise. La place de la nature verte, insérée graduellement, y demeure restreinte malgré une volonté actuelle de l'étendre. Cependant, l'extension actuelle de la nature verte en zone piétonne de Neuchâtel se fait à travers des bacs déplaçables, sis sur l'espace de la nature grise et non aux abords de la zone piétonne, dédiés au stationnement automobile et vestiges de l'intensification de l'automobilisation à la périphérie du projet. Quant à elle, La Chaux-de-Fonds réfléchit aujourd'hui à l'avenir de son centre-ville avec en toile de fond les enjeux des changements climatiques et la réduction du trafic individuel motorisé en ville. La Ville a ainsi l'opportunité d'aménager son avenue centrale en y intégrant la nature verte, non comme appareil ou élément secondaire, mais comme réelle ambition d'ancrer une vision d'avenir.

Les projets ambitieux du mouvement piétonnier du XXe siècle ont fait grande place à la nature grise pour améliorer la convivialité dans les centres-ville. Aujourd'hui, avec l'intensification des impacts dus aux changements climatiques, les projets ambitieux pour la transformation des centres-villes, doivent intégrer la nature verte à part égale avec la nature grise et au-delà d'une fonction d'apparat. Ainsi, au regard de ce travail, il s'agit avant tout de décorrélérer la présence de la nature verte et celle de la nature grise pour donner une légitimité propre à la nature verte au centre-ville. Pour plus de nature verte en ville et pour dépasser sa fonction d'apparat, c'est une place ambitieuse qui doit lui être accordée dès le début du projet afin d'éviter qu'elle soit reléguée à une place secondaire. Afin de réussir cette intégration, un changement de représentations de la nature verte est nécessaire, qui dépasse la dichotomie ville-nature.

# BIBLIOGRAPHIE

## Sources primaires

- Augsburger, C, et C Stähli-Wolf. 2003. « Rapport du Conseil communal ». *Procès-verbal de la 43e séance du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 10 septembre 2003. En ligne. <https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/seances/seances-2003?id=34&detail=mercredi-24-septembre-2003-a-19h30> (consulté le 12 juin 2020).
- Borghini, Valentin, Marie-Anne Gueissaz, et Roger Prébandier. 1978. « Procès-verbal de la 22e séance extraordinaire du Conseil général ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de Neuchâtel*, 24 avril 1978. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Borghini, Valentin, Marie-Anne Gueissaz, Roger Prébandier, Koheli Fritz, et Jean-Marc Nydegger. 1978. « Procès-verbal de la 26e séance du Conseil général de la ville de Neuchâtel », 3 juillet 1978. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Brand, Caroline, Fabienne Montandon, et Francis Portner. 2003. « Procès-verbaux du Conseil général de la ville de La Chaux-de-fonds, législature 2000-2004. N°43 », 24 septembre 2003. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2003/20030924/cg\\_20030924\\_01.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2003/20030924/cg_20030924_01.pdf) (consulté le 18 juillet 2020).
- Bregnard, Théo, et Daniel Schwaar. 2020. « Rapport du Conseil communal relatif à la demande des crédits d’engagement pour le réaménagement et la piétonnisation de la Place et la rue du Marché ainsi que leurs alentours immédiats ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 30 septembre 2020. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2020/20201020/THE\\_SUME\\_RAPP\\_CC\\_CG\\_Reamenagement\\_Pietonnisation\\_Place\\_Marche\\_Version\\_Definitive.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2020/20201020/THE_SUME_RAPP_CC_CG_Reamenagement_Pietonnisation_Place_Marche_Version_Definitive.pdf) (consulté le 24 avril 2021).
- Can, Oğuzhan. 2019. « Motion du groupe Socialiste ‘Le Central Park de La Chaux-de-Fonds’ ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 26 septembre 2019. Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fond. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2019/20191029/PVCGno29\\_octobre\\_2019.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2019/20191029/PVCGno29_octobre_2019.pdf) (consulté le 27 novembre 2019).
- Chancellerie communale de la ville de Neuchâtel. 2013. « Information à la population : Votation communale du 3 mars 2013 concernant l’aménagement de la place Numa-Droz », 2013. Brochure d’information de vote. En ligne. [https://typodev7.ne.ch/fileadmin/sites/ne\\_ville/fichiers/Participer/Votations/Brochure\\_Votation3mars-PlaceNuma-Droz-web.pdf](https://typodev7.ne.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/Participer/Votations/Brochure_Votation3mars-PlaceNuma-Droz-web.pdf) (consulté le 12 juin 2020).
- Comité de soutien au référendum. 2004. « Zone de rencontre : Votez non et faites voter non », 2004. Tract. Archives de la Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Comité référendaire. 2013. « Numa-Droz : Non au Chaos ! Votez pour la sécurité », 2013. Tract. Archives de la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.
- Conseil communal de la ville de Neuchâtel. 2013. « Prenez Place ! » *Vivre la ville !* (journal de la ville de Neuchâtel), janvier 2013. Archives de la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.
- Direction de police de la ville de Neuchâtel. 1984. « Aménagement de la zone piétonne, 1972-1984 », 1984. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Frey, Claude, et Valentin Borghini. 1978. « Rapport du Conseil communal concernant la création d’une zone piétonne dans le centre de la ville ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de Neuchâtel*, 4 avril 1978. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- G d’EAU. 2003. « Mandat d’étude pour l’aménagement du centre-ville à La Chaux-de-Fonds », 2003. Annexe du *Rapport du Conseil communal*. Augsburger, C, et C Stähli-Wolf, 10 septembre 2003. En

- ligne. <https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/seances/seances-2003?id=34&detail=mercredi-24-septembre-2003-a-19h30> (consulté le 12 juin 2020).
- Gutknecht, B. 1978. « Communiqué : Zone piétonne à Neuchâtel ». *L'Express*, 6 novembre 1978. Communiqué pour le Groupement des Grands Magasins de Neuchâtel. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 26 juin 2020).
- Huguenin-Elie, Théo, et Thibault Castioni. 2015. « Dispositions générales : Restriction du parcage des véhicules », 17 septembre 2015. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/mobilite-urbanisme/circulation-stationnement/mesures-hivernales-et-deneigement/Documents/Arrete\\_MH\\_2015-2016\\_Site\\_Internet.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/mobilite-urbanisme/circulation-stationnement/mesures-hivernales-et-deneigement/Documents/Arrete_MH_2015-2016_Site_Internet.pdf) (consulté le 20 mai 2021).
- Junier, B., G. Misteli, F. Jeanneret, et J.-P. Porchat. 1972. « Règlement concernant la sauvegarde de la vieille ville ». *Ville de Neuchâtel*, 8 mai 1972. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Knoepfler, Jacques, et Valentin Borghini. 1979. « Rapport du Conseil communal concernant une participation de la Ville de Neuchâtel au capital-actions du Parking du Seyon S.A. » *Procès-verbal du Conseil général de la ville de Neuchâtel*, 29 avril 1979. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Merola, Eliana, Monique Gagnebin, et Françoise Jeandroz. 2019a. « Procès verbal de la 29e séance du Conseil général, Législature 2016-2020 ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 29 octobre 2019. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2019/20191029/PVCGno29\\_octobre\\_2019.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2019/20191029/PVCGno29_octobre_2019.pdf) (consulté le 1<sup>er</sup> mars 2020).
- . 2019b. « Procès verbal de la 30e séance du Conseil général, Législature 2016-2020 ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 28 novembre 2019. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2019/20191128/PVCGno30\\_novembre\\_2019.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2019/20191128/PVCGno30_novembre_2019.pdf) (consulté le 1<sup>er</sup> mars 2020).
- . 2020. « Procès-verbal de la 38e séance du Conseil général, législature 2016-2020 ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 20 octobre 2020. En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances\\_CG/2020/20201020/PVCGno38\\_octobre\\_2020.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/Documents/seances_CG/2020/20201020/PVCGno38_octobre_2020.pdf) (consulté le 5 mai 2021).
- Merola, Eliana, Alain Vaucher, et Thierry Brechbühler. 2019. « Procès-verbal de la 22e séance du Conseil général, législature 2016-2020 ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*, 5 février 2019. En ligne. <https://www.chaux-de-fonds.ch/autorites/conseil-general/seances/seances-2019?id=232&detail=mardi-5-fevrier-2019-a-19h30> (consulté le 5 mai 2021).
- Mollia, Lorenzo. 1982. « Des arbres dans la zone piétonne ». *Ville de Neuchâtel, planification et coordination*, avril 1982. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Sandoz, Pascal, et Rémy Voirol. 2012. « Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit relative à l'aménagement de la place Numa-Droz ». *Procès-verbal du Conseil général de la ville de Neuchâtel*, 1 octobre 2012. En ligne. [https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne\\_ville/fichiers/votre\\_commune/cg\\_pv\\_annuel\\_s/2012-2013\\_Du\\_25\\_juin\\_2012\\_au\\_24\\_juin\\_2013.pdf](https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/votre_commune/cg_pv_annuel_s/2012-2013_Du_25_juin_2012_au_24_juin_2013.pdf) (consulté le 18 juillet 2020).
- Tavazzi, Armand. 1978. « Lettre concernant Neuchâtel zone piétonne ». *Grand Magasins Neuchâtel*, 5 juin 1978. Archives de la Ville de Neuchâtel.
- Touring Club Suisse (TCS). Feuille de signature pour référendum. 2020. « Non à la suppression irréfléchie des places de parc », août 2020. Tract reçu par voie postale.
- Transitec. 2019. « Plan directeur partiel des mobilités – H18. Rapport d'expertise pour La Chaux-de-Fonds ». En ligne. [https://www.chaux-de-fonds.ch/mobilite-urbanisme/amenagement-et-planification/Documents/PDPM\\_version\\_consultation\\_publicue.pdf](https://www.chaux-de-fonds.ch/mobilite-urbanisme/amenagement-et-planification/Documents/PDPM_version_consultation_publicue.pdf) (consulté le 11 mai 2020).
- Ville de La Chaux-de-Fonds. 2004a. « Aménagement du centre-ville : Voulez-vous d'une zone de rencontre ? » *Chancellerie communale*, 2004. Brochure d'information de vote. Archives de la Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

- . 2004b. « Très net refus du crédit pour la zone de rencontre ». Zone de rencontre - Votation communale du 28 mars 2004. 2004. Archive du site du 24 avril 2004 par Wayback Machine. En ligne. <https://web.archive.org/web/20040426185805/http://www.chaux-de-fonds.ch/fr/infos/Default.asp> > INFOs > Communiqués de presse 29.03.2004 (consulté le 10 mai 2021).
- . 2020. « Stationnement à La Chaux-de-Fonds : Nouvelles règles dès le 1er novembre 2020 ». Dépliant relatif à la politique de stationnement. Distribué à la population, reçu en août 2020.
- . s. d. « Carte d'information de la ville de La Chaux-de-Fonds ». Vitrine d'information située sur la Place du Marché de la ville.
- Ville de Neuchâtel. 2013. « Résultat votation communale du 3 mars 2013 (aménagement place Numa-Droz) ». En ligne. [https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne\\_ville/fichiers/Participer/Votations/Resultat\\_de\\_la\\_votation\\_Numa\\_Droz.pdf](https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/Participer/Votations/Resultat_de_la_votation_Numa_Droz.pdf) (consulté le 10 mai 2021).
- . 2021a. « Fusion Neuchâtel : Actualités et points forts ». 2021. En ligne. <https://www.neuchatelville.ch/fr/votre-commune/fusion-neuchatel/actualites-et-points-forts/> (consulté le 1<sup>er</sup> juin 2021).
- . 2021b. « Stationnement ». En ligne. <https://www.neuchatelville.ch/fr/vivre-a-neuchatel/securite/circulation-stationnement/stationnement/#panel-3104-5> (consulté le 7 juin 2021).
- Zehr, Evelyne, Fabio Bongiovanni, et Nicole Baur. 2012. « Procès-verbal de la 5e séance du Conseil général de la ville de Neuchâtel, législature 2012-2016 », 5 novembre 2012. En ligne. [https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne\\_ville/fichiers/votre\\_commune/cg\\_pv\\_annuels/2012-2013\\_Du\\_25\\_juin\\_2012\\_au\\_24\\_juin\\_2013.pdf](https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/votre_commune/cg_pv_annuels/2012-2013_Du_25_juin_2012_au_24_juin_2013.pdf) (consulté le 18 juillet 2020).

## Sources secondaires

- Angelo, Hillary. 2019. « Added value? Denaturalizing the 'good' of urban greening ». *Geography Compass* 13 (8), 1-14. <https://doi.org/10.1111/gec3.12459>.
- . 2021. *How Green Became Good: Urbanized Nature and the Making of Cities and Citizens*. Chicago & London : The University of Chicago Press.
- Bergström, Göran, et Kristina Boréus. 2017. « Analyzing Text and Discourse in the Social Sciences ». In Kristina Boréus et Göran Bergström (dir). *Analyzing Text and Discourse: Eight Approaches for the Social Sciences*. London : SAGE Publications Ltd, 1-22.
- Blanc, Nathalie, et Lydic Laigle. 2015. « Récits urbains et adaptation au changement climatique ». In Isabelle Hajek, Philippe Hamman, et Jean-Pierre Lévy (dir). *De la ville durable à la nature en ville*. Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion, 255-72.
- Boissonnade, Jérôme. 2011. « Le développement durable face à ses épreuves. Les enjeux pragmatiques des écoquartiers ». *Espaces et sociétés* 4 (147), 57-75. <https://doi.org/10.3917/esp.147.0057>.
- Brand, Peter. 2007. « Green Subjection: The Politics of Neoliberal Urban Environmental Management ». *International Journal of Urban and Regional Research* 31 (3), 616-32. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2007.00748.x>.
- Breines, Simon, et William J. Dean. 1974. *The Pedestrian Revolution: Streets without Cars*. New York : Vintage Books. <https://archive.org/details/pedestrianrevolu00brei> (consulté le 20 mai 2021).
- Brenac, Thierry. 2013. « Rue nue ». In Hélène Reigner, Thierry Brenac, et Frédérique Hernandez. *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 117-19.
- Brundtland, G H. 1987. *Our Common Future*. Oxford : Oxford University Press for the World Commission on Environment and Development.

- Bureau technique - Ville de Neuchâtel. 2020. « Trafic journalier moyen Ville de Neuchâtel ». *SITN Géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois*, 2020. Couche SIG : « Ville de Neuchâtel : Trafic Journalier Moyen ». En ligne. <https://sitn.ne.ch/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- Bysaeth, Léo. 2017. « Non au NHOJ : soupe à la grimace dans les Montagnes neuchâteloises ». *ArcInfo*, 25 septembre 2017. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/dossiers/votations-cantoniales-du-24-septembre-2017/articles/soupe-a-la-grimace-pour-le-haut-703178> (consulté le 18 juillet 2021).
- Chancellerie d'État, NE. 2006. « Recensement de la population en 2005 : augmentation constatée dans le canton ». En ligne. [http://www.ne.ch/medias/archives/CP\\_NEAT/2006/commrecensement05.pdf](http://www.ne.ch/medias/archives/CP_NEAT/2006/commrecensement05.pdf) (consulté le 10 mai 2021).
- Costet, Vincent. 2019. « Le Pod, un futur Central Park ? » *ArcInfo*, 25 octobre 2019, page 5.
- . 2020a. « La Chaux-de-Fonds : deux mois sans voiture à la place du Marché ». *ArcInfo*, 23 juin 2020. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/la-chaux-de-fonds-deux-mois-sans-voiture-a-la-place-du-marche-949563> (consulté le 7 juillet 2021).
- . 2020b. « La Chaux-de-Fonds : référendum contre la piétonnisation de la place du Marché ». *ArcInfo*, 21 octobre 2020. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/la-chaux-de-fonds-r> (consulté le 25 avril 2021).
- . 2021. « La Chaux-de-Fonds : la place du Marché sera piétonne en 2024 ». *ArcInfo*, 26 février 2021. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/la-chaux-de-fonds-l> (consulté le 25 avril 2021).
- Dreyfus, Hubert, et Paul Rabinow. 1984. *Michel Foucault, un parcours philosophique*. Traduit par Fabienne Durand-Bogaert. Paris : Gallimard.
- Droz, Daniel. 2018. « Le Conseil fédéral veut réaliser le contournement du Locle plus vite que prévu ». *ArcInfo*, 17 janvier 2018. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/canton/contournement-du-locle-plus-vite-que-prevu-729778> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- État de Neuchâtel. 2020. « Recensement cantonal de la population au 31 décembre 2019 ». Neuchâtel : Département de l'économie et de l'action sociale, service de statistique. En ligne. [https://www.ne.ch/autorites/DFS/STAT/population/Documents/RCP2019\\_STRUCTUREPOPULATION.pdf](https://www.ne.ch/autorites/DFS/STAT/population/Documents/RCP2019_STRUCTUREPOPULATION.pdf) (consulté le 1<sup>er</sup> juin 2021).
- Fallet, Quentin. 2021. « La Chaux-de-Fonds : zone d'attraction piétonne au cœur de la ville ». *ArcInfo*, 7 mai 2021. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/la-chaux-de-fonds-zone-d-attraction-pietonne-au-coeur-de-la-ville-1071763> (consulté le 1<sup>er</sup> juin 2021).
- Feriel, Cédric. 2015. « L'invention du centre-ville européen : La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980 ». *Société française d'histoire urbaine* 1 (42), 99-122. <https://doi.org/10.3917/rhu.042.0099>.
- . 2020. « The Revolution That Never Was? Pedestrianization in a Transnational Perspective, Europe and North America (1960s-1980s) ». *Journal of World History* 31 (4), 761-83. <https://doi.org/10.1353/jwh.2020.0051>.
- Foucault, Michel. 1969. *Archéologie du savoir*. Paris : Gallimard.
- Glynos, Jason, et David Howarth. 2007. *Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory*. Abingdon : Routledge.
- Glynos, Jason, David Howarth, Ryan Flitcroft, Craig Love, Konstantinos Roussos, et Jimena Vazquez. 2021. « Logics, discourse theory and methods ». *Journal of Language and Politics* 20 (1), 62-78. <https://doi.org/10.1075/jlp.20048.gly>.
- Griggs, Steven, et David Howarth. 2019. « Discourse, policy and the environment: hegemony, statements and the analysis of U.K airport expansion ». *Journal of Environmental Policy & Planning* 21 (5), 464-78. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2016.1266930>.

- Hajek, Isabelle. 2015. « Écologie urbaine, ville durable et santé environnementale : Une analyse par les matières urbaines ». In Isabelle Hajek, Philippe Hamman, et Jean-Pierre Lévy (dir). *De la ville durable à la nature en ville*. Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion, 115-38.
- Harvey, David. 2013. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London : Verso.
- Hass-Klau, Carmen. 2003. « Walking and its relationship to public transport ». In Rodney Tolley (dir). *Sustainable Transport: Planning for walking and cycling in urban environments*. Boca Raton, Boston, New York, Washington DC : CRC Press, 189-99.
- Heiniger, Nicolas. 2013. « Le comité de soutien sort du bois ». *L'Express*, 5 février 2013. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 12 juin 2020).
- Hernandez, Frédérique. 2013. « Piétonisation ». In Hélène Reigner, Thierry Brenac, et Frédérique Hernandez. *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 101-5.
- Heynen, Nik, Maria Kaika, et Erik Swyngedouw. 2006. « Urban political ecology: politicizing the production of urban natures ». In Nik Heynen, Maria Kaika, et Erik Swyngedouw (dir). *In the Nature of Cities: Urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Abingdon : Routledge, 1-20.
- Hodson, Marvin, et Simon Marvin. 2017. « Intensifying or transforming sustainable cities? Fragmented logics of urban environmentalism ». *The International Journal of Justice and Sustainability* 22 (S1), 8-22. <https://doi.org/10.1080/13549839.2017.1306498>.
- Hofer, Pascal. 2021. « Neuchâtel : des bancs pivotants vont limiter l'accès à la zone piétonne ». *AreInfo*, 22 juin 2021. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/neuchatel-et-littoral/neuchatel-des-bancs-pivotants-vont-limiter-l-acces-a-la-zone-pietonne-1084606> (consulté le 23 juin 2021).
- Howarth, David, Jason Glynos, et Steven Griggs. 2016. « Discourse, explanation and critique ». *Critical Policy Studies* 10 (1), 99-104. <https://doi.org/10.1080/19460171.2015.1131618>.
- Jeanneret, Jean-Daniel, Martin Fröhlich, Sibylle Heusser, Catherine Jobin, Vittorio Lampugnani, Nadja Maillard, Matthias Noell, Hélène Pasquier, Hans-Jörg Rieger, Laurent Tissot, Aline Henchoz et Catherine Huther 2007. « La Chaux-de-Fonds / Le Locle Urbanisme horloger : Proposition d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial ». La Chaux-de-Fonds : Ville de La Chaux-de-Fonds et Ville du Locle. En ligne. <http://urbanisme-horloger.ch/wp-content/uploads/2017/09/DOSSIER-DE-CANDIDATURE-COMPLET.pdf> (consulté le 2 juin 2021).
- Jeannet, Théo, et Loïc Delacour. 2021. « La zone piétonne de Neuchâtel accueille des bancs pour bloquer le trafic ». *RTSinfo*, 3 août 2021. En ligne. <https://www.rts.ch/info/regions/neuchatel/12393778-la-zone-pietonne-de-neuchatel-accueille-des-bancs-pour-bloquer-le-traffic.html> (consulté le 11 août 2021).
- Jelmini, Jean-Pierre. 2010. *Neuchâtel 1011 – 2011 : Mille ans – Mille questions – Mille et une réponses*. 2<sup>e</sup> éd. Hauterive : Editions Attinger.
- Jørgensen, Marianne, et Louise J Phillips. 2002. *Discourse Analysis as Theory and Method*. London : SAGE Publications Ltd.
- Kerloc'h, Yann. 2005. « Controverses à La Chaux-de-Fonds ! Analyse du rejet d'un projet d'aménagement urbain : le projet « zone de rencontre ». Mémoire de licence en Géographie, Neuchâtel : Université de Neuchâtel. En ligne. [doc.ero.ch/record/5315/files/1\\_mem\\_KerlochY.pdf](http://doc.ero.ch/record/5315/files/1_mem_KerlochY.pdf) (consultée le 1<sup>er</sup> décembre 2019).
- Kybourg, Anne. 2012. « Tout savoir sur Numa-Droz ». *Vivre la ville*, 24 janvier 2012. Numéro spécial Place Numa-Droz. Archives de la Bibliothèque publique et universitaire de Neuchâtel.
- Laclau, E. 2005. *On Populist Reason*. London : Verso.
- Laclau, E., et C. Mouffe. 1985. *Hegemony and Socialist Strategy*. London : Verso.
- Lefebvre, Henri. 2000. *La production de l'espace*. 4<sup>e</sup> éd. Paris : Anthropos.
- L'Express*. 1978. « Le “Oui, mais” du CID », 4 novembre 1978. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 26 juin 2020).

- . 1979a. « Un marronnier rue du Château », 29 mai 1979. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- . 1979b. « L'aménagement de la zone piétonne va se poursuivre », 25 août 1979. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 26 juin 2020).
- . 1982. « La voix de la nature », 17 avril 1982. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- . 2012a. « Place Numa-Droz : Déjà 1500 signatures contre le réaménagement », 30 novembre 2012. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 12 juin 2020).
- . 2012b. « Place Numa-Droz : Un comité en faveur du réaménagement », 22 décembre 2012. Archive en ligne. <http://www.lexpressarchives.ch/> (consulté le 12 juin 2020).
- L'Impartial*. 2003. « Communiqué : Zone de rencontre : favoriser le dialogue », 14 octobre 2003. Archive en ligne. [http://www.lexpressarchives.ch](http://www.lexpressarchives.ch/) (consulté le 12 juin 2020).
- Loftus, Alex. 2012. *Everyday Environmentalism: Creating an Urban Political Ecology*. Minneapolis & London : University of Minnesota Press.
- Magenat, Gilbert. 1982. « Un nouveau rond-point Numa-Droz pour une meilleure circulation ». *L'Express*, 26 mai 1982. Archive en ligne. [www.lexpressarchives.ch](http://www.lexpressarchives.ch/) (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- Mérat, Frédéric. 2021. « On votera bel et bien sur le contournement routier de La Chaux-de-Fond ». *ArcInfo*, 22 juillet 2021. En ligne. <https://www.arcinfo.ch/articles/regions/canton/on-votera-bel-et-bien-sur-le-contournement-routier-de-la-chaux-de-fonds-1093633> (consulté le 10 août 2021).
- Mert, Ayşem. 2015. *Environmental Governance Through Partnerships : A Discourse Theoretical Study*. Cheltenham : Edward Elgar Publishing.
- Monnet, Jérôme. 2000. « Les dimensions symboliques de la centralité ». *Cahiers de géographie du Québec* 44 (123), 399-418. <https://doi.org/10.7202/022927ar>.
- Nussbaum, Robert. 2003. « L'UDC double les référendaires ». *L'Impartial*, octobre. Archive en ligne. [http://www.lexpressarchives.ch](http://www.lexpressarchives.ch/) (consulté le 12 juin 2020).
- OCDE. 1974. *Streets for People*. Paris : Organisation de coopération et de développement économiques.
- Office fédéral de la culture. 2009. « 'La Chaux-de-Fonds/Le Locle, urbanisme horloger' inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO ». 27 juin 2009. En ligne. <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-27690.html> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- Office fédéral de la statistique (OFS). 2021. *Indice suisse des prix à la consommation*. Neuchâtel. En ligne. <https://lik-app.bfs.admin.ch/fr/lik/> (consulté le 17 mai 2021).
- Parkings de Neuchâtel. 2021. « Parkings de Neuchâtel ». En ligne. <https://parkingsdeneuchatel.ch/> (consulté le 7 juin 2021).
- Raubaud, Yves. 2015. « Durable mais inégalitaire : la ville ». *Travail, Genre et Sociétés* 1 (33), 29-47. <https://doi.org/10.3917/tgs.033.0029>.
- Reigner, Hélène. 2013. « Partage de la voirie ». In Hélène Reigner, Thierry Brenac, et Frédérique Hernandez. *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 83-86.
- Reigner, Hélène, Thierry Brenac, et Frédérique Hernandez. 2013. *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Rice, Jennifer L, Daniel Aldana Cohen, Joshua Long, et Jason R Jurjevich. 2020. « Contradictions of the Climate Friendly City: New Perspectives on Eco-Gentrification and Housing Justice ». *International Journal of Urban and Regional Research* 44 (1), 145-65. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12740>.
- Robbins, Paul. 2012. *Political Ecology: A Critical Introduction*. 2<sup>e</sup> éd. Chichester : Blackwell Publishing Ltd.
- Rogers, Alisdair, Noel Castree, et Rob Kitchin. 2013. « Political ecology ». In *A Dictionary of Human Geography*. Oxford : Oxford University Press.

- Salomon Cavin, Joëlle, et Dominique Bourg. 2010. « Deux conceptions de la durabilité urbaine : ville prométhéenne versus ville orphique ». In Thierry Paquot et Chris Younès (dir). *Philosophie de l'environnement et milieux urbains*. Paris : La Découverte. Armillaire, 117-36.
- Saussure, Ferdinand de. 1960. *Course in General Linguistics*. London : Peter Owen.
- Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel. 2019. « RT07 – Trafic journalier moyen des routes cantonales ». *SITN Géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois*, 2019. Couche SIG : « Canton: Trafic Journalier Moyen ». En ligne. <https://sitn.ne.ch/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2020).
- SITN. 2021. « Géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois ». En ligne. <https://sitn.ne.ch/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- Smith, Neil. 2008. *Uneven Development : Nature, Capital, and the Production of Space*. 3<sup>e</sup> éd. Athens and London : University of Georgia Press.
- Solidarités Neuchâtel, Jeunes vert-e-s Neuchâtel, Grève du Climat, et Greenpeace groupe régional de Neuchâtel. 2021. « Référendum H18: Pour qu'un réel débat public éclairé puisse avoir lieu ». En ligne. <https://referendumh18.ch/> (consulté le 11 juillet 2021).
- transN. 2019. « Park and ride », En ligne. <https://www.transn.ch/voyageurs/voyager/services-de-mobilite/park-and-ride/> (consulté le 12 juin 2021).
- Urbaine.ch. 2020a. « Place du Marché La Chaux-de-Fonds ». En ligne. <https://www.urbaine.ch/projets/detail/project/place-du-marche/> (consulté le 1<sup>er</sup> juin 2021).
- . 2020b. « Vision La Chaux-de-Fonds 2030 ». En ligne. <https://www.urbaine.ch/projets/detail/project/vision-la-chaux-de-fonds-2030/> (consulté le 1<sup>er</sup> juillet 2021).
- Villani, Caterina, et Gianni Talamini. 2021. « Pedestrianised streets in the global neoliberal city: A battleground between hegemonic strategies of commodification and informal tactics of commoning ». *Cities* 108, 1-16. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102983>.
- Wachsmuth, David, et Hillary Angelo. 2018. « Green and Gray: New Ideologies of Nature in Urban Sustainability Policy ». *Annals of the American Association of Geographers* 108 (4), 1038-56. <https://doi.org/10.1080/24694452.2017.1417819>.
- Weber, Basile. 2013. « Numa-Droz, la place qui divise ». *L'Express*, 22 février 2013. Archive en ligne.
- Wittgenstein, Ludwig. 2009. *Philosophische Untersuchungen – Philosophical Investigations*. Traduit par G. E. M. Anscombe, P. M. S. Hacker, et J. Schulte. 4<sup>e</sup> éd. Chichester : Blackwell Publishing Ltd.

# ANNEXE

## 1. Logics of Critical Explanation

### 1.1. Notions de base

La notion de *signe* est centrale dans la théorie du discours. Selon de Saussure, un signe consiste en une forme (signifiant) et un contenu (signifié) reliés par une relation (de Saussure 1960; cité par Jørgensen et Phillips 2002). Dans la tradition post-structuraliste, cette relation est dépendante des relations d'autres signes ce qui rend le sens d'un signe dépendant du sens d'autres signes. Le sens d'un signe n'est donc ni définitif, ni sans ambiguïté (Jørgensen et Phillips 2002). En ce sens, deux groupes particuliers de signes peuvent être distingués suivant si leur sens est fixé ou non pour un domaine défini. Le premier cas, le signe dont le sens est fixé s'appelle un *moment*, et dans le second cas, le signe dont le sens n'est pas fixé s'appelle un *élément* (2002). Ainsi, le *discours* consiste en des pratiques qui cherchent à réduire la polysémie d'un élément en fixant son sens pour le transformer en moment (2002). Le discours a ainsi pour fonction de structurer les éléments en établissant une relation entre eux afin de modifier le sens qui leur est associé (Laclau et Mouffe 1985). La formulation ou l'*articulation*, qui correspond à la compréhension des éléments par un acteur, désigne ainsi cette pratique de mise en relation entre éléments dont la structure qui en résulte forme le discours (1985). Glynos et Howarth proposent une méthodologie pour analyser la généalogie du discours, en analysant une pratique selon trois axes, social, politique et fantasmatique (2007). Leur approche fait appel à l'analyse de logiques qui permettent d'appréhender une pratique sociale, son institutionnalisation et son origine idéelle. Ainsi les trois axes –social, politique et fantasmatique– répondent respectivement aux questions « *quelle pratique* », « *comment est-elle institutionnalisée* » et « *pourquoi est-elle promue* »<sup>25</sup>. L'objectif de cette méthode est de pouvoir « *problématiser, expliquer, critiquer et évaluer un éventail de pratiques et de régimes* »<sup>26</sup> (2007). Centrée autour de l'analyse de la problématisation effectuée par les acteurs eux-mêmes –c'est-à-dire « *comment les différentes solutions à un problème ont été construites* »<sup>27</sup> (2007), l'objet d'étude dans cette optique est construit par le problème de recherche (2007). La méthodologie développée par Glynos et Howarth a été décrite comme une tentative de dépasser une critique

---

<sup>25</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>26</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>27</sup> Traduction de l'auteurice.

fréquente faite aux approches post-structuralistes, en particulier qu'elles amèneraient au relativisme (Bergström et Boréus 2017).

## 1.2. Définition d'une logique

Avant de présenter plus spécifiquement les trois logiques de la méthodologie, je vais présenter succinctement la notion de *logique* chez Glynos et Howarth (2007). L'origine de la compréhension du terme de *logique* utilisé par Glynos et Howarth se trouve dans la philosophie de Ludwig Wittgenstein, à travers son analogie des *jeux* (« Spiele ») (Glynos et Howarth 2007). Wittgenstein propose dans ses *Investigations philosophiques* (Philosophische Untersuchungen) de considérer les activités qu'englobe le terme *jeu* –par exemple les jeux de plateau (« Brettspiele »), les jeux de cartes (« Kartenspiele »), les jeux de balles (« Ballspiele »), etc.– et se demande quelles sont les propriétés communes qui les caractérisent comme des *jeux*. Wittgenstein estime que les similarités apparentes entre deux jeux disparaissent rapidement quand on ajoute un nouveau jeu dans la comparaison (Wittgenstein 2009). Les similarités entre les jeux qui forment un réseau complexe s'apparente, selon Wittgenstein, aux ressemblances entre les membres d'une famille parmi lesquelles la stature, la couleur des yeux, le tempérament et d'autres caractéristiques peuvent être partagées plus ou moins largement (2009). Ainsi, le terme *logique* chez Glynos et Howarth –tout comme les jeux dans l'exemple de Wittgenstein– est difficile à saisir, et est formulé à travers des *grammaires* (« grammars of logics ») qui partagent un ensemble de ressemblances (comme dans une famille) mais pas un ensemble de propriétés spécifiques (2007). La *logique* d'un phénomène n'a pas pour objectif la validité ou la valeur de vérité de propositions ou de lois causales mais cherche les contingences d'un phénomène. Dans ce sens, elle s'oppose tant à l'idée de nécessité inhérente aux lois causales qu'au particularisme de l'approche interprétative (2007).

Ainsi, une *logique* est comprise dans ce travail comme un système ou une grammaire qui comprend des possibilités –sans impliquer de nécessités– en excluant ainsi certaines comme des impossibilités. À travers l'exemple des *logiques du marché* (« logics of the market »), Glynos et Howarth montrent que « la signification des expressions [...] dépend de la manière dont sont compris les acteurs clés et les termes associés au paradigme de marché spécifique adopté »<sup>28</sup> (2007). Le rôle des logiques ici est d'appréhender et d'identifier le réseau relationnel de ces acteurs et termes spécifiques –y compris la propre interprétation du rôle et des activités par ce dernier. Dans l'exemple des marchés, un marché particulier est caractérisé par un ensemble de règles qui structurent les

---

<sup>28</sup> Traduction de l'auteurice.

compréhensions et interactions des acheteurs, vendeurs et des biens ou services qu'ils échangent. Ensuite, « *la logique du marché comprend un ensemble particulier de positions de sujets (vendeurs et acheteurs), d'objets (commodités et moyens d'échange) et un système de relations et de significations connectant les sujets et objets, de même que certains paramètres institutionnels (comme le bon fonctionnement du système légal)* »<sup>29</sup> (2007). De plus, la logique saisit aussi les conditions et les vulnérabilités de l'opération continue de la pratique de marché (2007).

La logique caractérise une grammaire pour cerner le phénomène –ici les pratiques d'un marché particulier– et faciliter la compréhension de son fonctionnement et de son exposition. Pour Glynos et Howarth, cela implique de considérer « *les conditions sous lesquelles l'institution de ce marché a été rendue possible* », les « *lutttes politiques précédant son institution* » et les « *processus qui ont assuré sa maintenance ou questionné son statut hégémonique* »<sup>30</sup> (2007). Ainsi, la logique d'un marché approche les trois aspects *avant* (conditions), *pendant* (lutttes) et *après* (maintenance et question) l'établissement du marché.

### 1.3. Les trois types de logiques

Je vais maintenant introduire les trois types de logiques introduites par Glynos et Howarth : logiques sociales, logiques politiques et logiques fantasmatique. Les logiques sociales servent à caractériser des pratiques sociales spécifiques qui sont entourées et formées par un système de règles mais dont les possibilités dépassent ce système (2007). Pour Ernesto Laclau, les « *logiques sociales consistent en un suivi de règles* » associé à « *un système exclusif d'énoncés, c'est-à-dire, un système de règles qui établissent un horizon dans lequel certains objets sont représentables alors que d'autres sont exclus* »<sup>31</sup> (Laclau 2005; cité par Glynos et Howarth 2007). De plus, les « *logiques sociales [...] acquièrent leur sens dans des contextes conjoncturels et relationnels précis, où elles seront toujours limitées par d'autres logiques –souvent contradictoires* »<sup>32</sup> (Laclau et Mouffe 1985; cité par Glynos et Howarth 2007)l. Ainsi, les logiques sociales sont des outils pour le chercheur pour décrire et analyser des pratiques sociales, à travers la compréhension des règles qui entourent ces pratiques et les possibilités radicales qui sont mises de côté ou empêchées. Dans l'exemple précédent des logiques de marché, une « *logique sociale du*

---

<sup>29</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>30</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>31</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>32</sup> Traduction de l'auteurice.

*marché [...] a pour objectif de capturer l'unité de la pratique ou du discours d'un marché*»<sup>33</sup> (Glynos et Howarth 2007).

Les logiques politiques sont dirigées sur le développement, l'évolution et les transformations d'une pratique ainsi que les luttes qui l'entourent. Ainsi, les logiques politiques sont principalement tournées sur l'aspect diachronique d'une pratique –i.e. sa transformation dans le temps–, là où les logiques sociales « *assistent la tâche de caractériser directement les pratiques et les régimes selon un axe synchronique* »<sup>34</sup> (2007). Dans les termes de Laclau, les « *logiques politiques sont liées à l'institutionnalisation du social [...] émane des demandes sociales* »<sup>35</sup> (Laclau 2005; cité par Glynos et Howarth 2007). L'institutionnalisation d'une pratique sociale est le point central des logiques politiques. Les logiques politiques font écho à un tournant, un *moment dislocatoire* (« *dislocatory moment* »), où « *un sentiment émerge [...] que 'quelque chose ne va pas'* »<sup>36</sup> (Glynos et Howarth 2007). Les logiques politiques servent ainsi à comprendre de quelle manière ce tournant est formulé ou symbolisé dans le discours (2007). Ainsi, les logiques politiques englobent le moment dislocatoire du changement social, où des pratiques sociales éparses sont différenciées, délimitées, transformées et institutionnalisées. Autrement dit, les logiques politiques appréhendent la formation d'une pratique sociale qui est caractérisée par la « *régularité dans la dispersion* »<sup>37</sup> et par la complexité pour saisir ses limites (Laclau et Mouffe 1985). Dans ce processus deux types de logiques sont centres : les *logiques d'équivalence* qui rassemblent les acteurs autour du changement d'une pratique sociale en mettant leurs différences de point de vue de côté afin d'instituer un objectif commun, et les *logiques de différences* qui cherchent à exacerber les différences de point de vue dans le but de rétracter, rediriger ou affaiblir un objectif commun (Mert 2015). Plus spécifiquement, ces deux logiques sont définies par Ayşem Mert de la manière suivante :

*« Succinctement, la logique d'équivalence est la stratégie qui consiste à établir une unité discursive entre des éléments disparates, reliant plusieurs demandes sociales contre un 'autre' antagoniste (dans la plupart des cas contre le discours hégémonique). C'est une tentative pour polariser l'espace politique ('nous' contre 'eux'). [...] Par contraste, la logique de différence essaie de défier une telle polarisation en cherchant à outrepasser les antagonismes par assimilation, cooptation ou concession. C'est typiquement (mais pas nécessairement ou*

---

<sup>33</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>34</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>35</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>36</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>37</sup> Traduction de l'auteurice.

*constamment) la stratégie de l'ordre établi [establishment] (ou le discours hégémonique) contre les antagonismes »<sup>38</sup>*

(Mert 2015)

Dans cette définition, le terme *antagonisme* fait référence à la conception chez Laclau et Mouffe (1985) qui apparaît quand « *la présence de l'Autre m'empêche d'être totalement moi-même* »<sup>39</sup>. En contraste avec une *opposition réelle* ou une *contradiction*, qui émergent de la confrontation d'*identités complètes* (« *full identities* »), l'*antagonisme à l'Autre* émerge de l'impossibilité de constituer une telle identité (1985).

Enfin, les logiques fantasmatiques servent à appréhender l'imaginaire causal sur lequel les pratiques sociales transformées peuvent adhérer. En d'autres termes, là où les logiques politiques servent à introduire un cadre pour comprendre *comment* les pratiques sociales émergent et sont modifiées, les logiques fantasmatiques « *offrent les moyens de comprendre pourquoi des pratiques et régimes spécifiques 'agrippent' les sujets* »<sup>40</sup> (Glynos et Howarth 2007). C'est-à-dire que les logiques fantasmatiques mettent à jour les mythes, les fondements philosophiques ou mystiques qui se cachent derrière l'adoption de nouvelles pratiques. Les logiques fantasmatiques traitent ainsi avec les forces derrière les opérations à l'œuvre dans les logiques politiques qui donnent du sens aux éléments (2007). Cela signifie que là où les logiques politiques traitent de l'institutionnalisation du sens d'une pratique sociale, et là où les logiques sociales traitent de l'ensemble des règles attachées à ce sens, les logiques fantasmatiques expliquent le moteur du changement pour l'institutionnalisation ou la normalisation d'une pratique sociale. Glynos et Howarth parlent ainsi d'une logique du fantasme (« *logic of fantasy* ») comme moyen pour capturer les aspects idéologiques et éthiques qui modifient la perception par un sujet de la réalité socio-politique (2007). La logique du fantasme dans les pratiques sociales et politiques renforce le « *caractère naturel de leurs éléments* » et « *prévient activement l'émergence d'une dimension politique* » et a par conséquent le rôle de cacher ou d'entraver « *les contingences radicales des relations sociales* » (traductions de l'auteur) (2007).

#### **1.4. Exemple d'application de la méthodologie**

Dans *Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory*, Glynos et Howarth (2007) utilisent leur méthode pour problématiser les réformes des universités anglaises amorcées dans les années

---

<sup>38</sup> Traduction de l'autrice.

<sup>39</sup> Traduction de l'autrice.

<sup>40</sup> Traduction de l'autrice.

1980. Pour ce faire, ils commencent par retracer la compréhension du problème par les acteurs principaux, gouvernements successifs, politiciens, personnel administratif et personnel académique des universités. Ils constatent notamment la convergence entre l'image de l'université auprès du gouvernement et des cadres administratifs, qui favorise l'émergence d'un « *nouveau régime de l'audit* »<sup>41</sup> (2007), et l'absence de résistance du personnel académique contre ce nouveau régime malgré une opposition exprimée publiquement. Glynos et Howarth entament la phase d'analyse rétroductive en cherchant à caractériser les pratiques étudiées par un « *processus d'assemblage archéologique qui cherche un domaine d'objets et de pratiques à analyser et critiquer, avant de fournir un compte-rendu généalogique qui explique leur émergence politique et idéologique* »<sup>42</sup>.

Concrètement, les chercheurs mettent en exergue les logiques sociales qui sont instituées dans le contexte des universités du Royaume-Unis. Ils identifient ainsi les logiques (sociales) principales qui caractérisent le régime d'audit : la *logique de compétition* où les acteurs (les universités, les chercheurs et les étudiants) sont mis en rivalité pour s'assurer les ressources financières internes ou externes, les postes académiques et les bourses ; la *logique d'atomisation* qui construit discursivement les institutions et individus comme des entités indépendantes, séparant l'aspect social et collectif de la réussite et les plaçant comme individuellement responsables de leurs succès et échecs ; la *logique de hiérarchie* qui tend à placer les universités dans un mode de gouvernance haut-bas entrepreneurial ; enfin, la *logique d'instrumentalisation* qui restreint l'enseignement et la recherche à leur valeur instrumentale et d'échange. Glynos et Howarth décrivent ensuite succinctement le contexte qui a permis l'institutionnalisation de la pratique de l'audit (logiques politiques), soutenue par les cadres administratifs des universités dans un contexte où le régime d'audit était déjà répandu dans l'administration publique suites aux réformes du secteur public de l'ère Thatcher. Enfin, les auteurs évoquent certaines logiques fantasmiales qui permettent au nouveau régime de prendre racine. En particulier, la « *fantasme de la rivalité* »<sup>43</sup> (2007) qui rend désirable le fait de gagner des compétitions et de passer des tests institutionnels est largement partagée dans le contexte social plus large.

Ce bref exemple d'application de la méthodologie des *logiques* permet à Glynos et Howarth d'illustrer comment les logiques s'agencent pour caractériser la pratique étudiée, son

---

<sup>41</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>42</sup> Traduction de l'auteurice.

<sup>43</sup> Traduction de l'auteurice.

institutionnalisation et son ancrage idéal, ce qui permet d'expliquer l'introduction d'un nouveau régime de pratiques.

## 2. Liste des énoncés

Tableau 3 : Liste des énoncés intra projet et inter projets.

<b>2.1. ÉNONCÉS INTRA PROJET</b> .....	<b>24</b>
2.1.1. NEUCHÂTEL 1979.....	24
<i>Toutes les mobilités sont prétéritées par la domination de l'automobile</i> .....	25
<i>La création d'une zone piétonne qui limite trop la circulation et le stationnement nuira aux commerces</i> .	25
<i>La circulation et le manque de stationnement actuel au centre-ville prétéritent les commerces</i> .....	27
<i>La rue piétonne valorise l'attractivité et la convivialité de la Ville</i> .....	27
<i>L'importance et la configuration du projet de zone piétonne ne sont pas opportunes</i> .....	27
<i>La réussite du projet dépend du maintien de ses ambitions initiales</i> .....	27
2.1.2. LA CHAUX-DE-FONDS 2004 .....	28
<i>Il faut revoir le stationnement et la circulation pour améliorer la convivialité et faire rayonner la Ville</i> ....	28
<i>Le projet restreint le trafic motorisé en n'apportant aucune plus-value à l'espace public</i> .....	29
<i>Le coût du projet est trop élevé et peut augmenter</i> .....	30
<i>La population doit pouvoir s'exprimer sur la modification du centre-ville</i> .....	30
<i>Le projet manque d'ambition en matière de végétation et d'aménagements urbains</i> .....	30
2.1.3. NEUCHÂTEL 2013.....	31
<i>Le projet compromet la sécurité, l'accessibilité et la fluidité du trafic au centre-ville</i> .....	31
<i>Le projet améliore la sécurité et la fluidité du trafic au centre-ville</i> .....	31
<i>L'usage de l'espace urbain par les piétons doit être privilégié</i> .....	33
<i>Le projet améliore la qualité du lieu et son attrait en recréant un lien entre la ville et le lac</i> .....	34
<i>Le coût du projet est trop élevé et sous-évalué</i> .....	35
2.1.4. CENTRAL PARK SUR LE POD.....	35
<i>Le moment est venu de réfléchir à une requalification du Pod</i> .....	35
<i>Le projet pourra intégrer plus de végétation pour la convivialité et le bien-être de la population</i> .....	37
<i>Intégrer une végétation abondante au centre-ville relève de l'utopie et est irréaliste</i> .....	37
<i>Le projet n'est pas adapté aux dimensions et aux réalités de la ville</i> .....	37
<i>L'accessibilité et le stationnement au centre-ville doivent être maintenus pour les automobilistes</i> .....	38
2.1.5. PDPM 2019.....	38
<i>Le PDPM est l'occasion d'améliorer l'attractivité et la qualité des espaces publics au centre-ville</i> .....	38
<i>La sécurité des usagers plus vulnérables doit être garantie</i> .....	39
<i>Le projet n'améliorera ni la qualité des espaces publics ni la circulation en ville</i> .....	40
<i>L'accessibilité et le stationnement au centre-ville doivent être maintenus pour les automobilistes</i> .....	41
<i>Il faut clarifier le coût des mesures et leur financement</i> .....	41
2.1.6. PLACE DU MARCHÉ 2020.....	41
<i>Le projet créera un centre-ville attrayant et convivial</i> .....	41

<i>La piétonisation de la place du Marché ne doit pas se faire au détriment de l'accessibilité et du stationnement automobile</i> .....	42
<i>Le revêtement de la place et son coût doivent être réévalués</i> .....	43
<i>Le revêtement proposé, avec des pavés, est l'alternative la plus écologique et économique sur le long-terme</i> .....	44
<i>La présence et l'emplacement de la végétation doivent dépendre des fonctions et usages définis pour la place</i> .....	45
<i>La population dans son ensemble et les commerçants locaux doivent être consultés sur la requalification de la place</i> .....	46
<b>2.2. ÉNONCÉS INTER PROJETS</b> .....	<b>47</b>
2.2.1. CIRCULATION .....	48
<i>Le projet engendrera des problèmes de circulation, de sécurité et des nuisances</i> .....	48
<i>La sécurité de toutes et tous sera assurée sur le nouvel aménagement</i> .....	48
<i>Le projet améliore la fluidité du trafic</i> .....	49
<i>Les objectifs du projet doivent inclure les intérêts des plus vulnérables</i> .....	49
2.2.2. STATIONNEMENT .....	50
<i>Il faut plus de places de parc au centre-ville pour ne pas nuire aux commerces</i> .....	50
<i>Il faut adapter les solutions de stationnement individuel en fonction de l'éloignement au centre-ville</i> ....	51
2.2.3. IMPACTS .....	52
<i>Le projet valorise l'espace public et favorise sa convivialité et son attractivité</i> .....	52
<i>Le projet profitera aux commerçants</i> .....	52
<i>La fermeture du centre-ville à la circulation prêterite les commerces qui s'y trouvent</i> .....	52
2.2.4. FINANCES .....	53
<i>Le coût du projet est trop élevé et sous-évalué</i> .....	53
2.2.5. VÉGÉTALISATION.....	54
<i>La fonction de la place détermine l'emplacement de la végétation</i> .....	54
<i>La végétalisation existante doit être maintenue</i> .....	54
<i>Le centre-ville devrait intégrer plus de végétation</i> .....	54
2.2.6. REPRÉSENTATIONS .....	56
<i>Le projet ne doit pas se faire au détriment des automobilistes</i> .....	56
<i>Les piétons doivent être remis en haut de la hiérarchie des usagers de l'espace public au centre-ville</i> .....	57
2.2.7. RAPPORT FOND-FORME.....	57
<i>Le contexte actuel est opportun à la réalisation du projet</i> .....	58
<i>Le projet peut être soutenu sur le fond, mais pas sur la forme</i> .....	59
<i>La nature du projet n'est pas pertinente</i> .....	60
2.2.8. GOUVERNANCE .....	60
<i>Le projet n'engendrera pas de changements des comportements individuels</i> .....	60

<i>Le changement modal doit se faire par l'incitation en discussion avec les habitants .....</i>	<i>61</i>
<i>Le projet doit intégrer les intérêts de l'ensemble des habitants de la ville .....</i>	<i>61</i>
<i>La population doit pouvoir s'exprimer sur la modification du centre-ville .....</i>	<i>62</i>

### 3. Stationnement aux centres-ville de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds en 2021

La zone piétonne de Neuchâtel bénéficie aujourd'hui de trois larges parkings souterrains aux alentours de la zone avec au nord le parking du Seyon (377 places), au sud le parking de la Place Pury (421 places) et à l'est le parking du Port (428 places) (Parkings de Neuchâtel 2021) en plus de zones du parking extérieur des Jeunes-Rives à l'est (300 places) (Ville de Neuchâtel 2021b). Les places de stationnement *zone bleue* du centre-ville sont divisées en trois zones où la durée de stationnement est limitée à 1h à l'exception des résidents de la zone (Ville de Neuchâtel 2021b). La ville compte également un large parking souterrain dans le centre commercial de la Maladière à l'est du centre-ville ainsi que trois parkings<sup>44</sup> d'échanges en bordure de ville (627 places) (transN 2019). Les parkings souterrains sud et est du centre-ville de Neuchâtel ont été construits après l'acceptation de la zone piétonne en 1978 alors que le parking nord du Seyon a été construit en 1976 (Knoepfler et Borghini 1979).

À La Chaux-de-Fonds, les alentours de la place du Marché et de l'esplanade d'Espacité comptent cinq parkings couverts : au sud-ouest dans le Centre Migros Métropole (530 places), deux à l'ouest dans l'*îlot vert* et sous Espacité (~300 places) et un de petite taille au sud-est, le parking de la Grande-Fontaine (Ville de La Chaux-de-Fonds, s. d.). À cela s'ajoute le parking ouvert de la place des Forains à l'est de la place du Marché (~160 places), le parking ouvert de la gare est (39 places) et ouest (89 places). Les places de stationnement aux alentours immédiats du centre-ville<sup>45</sup> sont depuis 2020 en *zone bleue* limitées à 1h (sauf pour les résidents du centre qui bénéficient d'un stationnement illimité). Dans le reste de la ville, un macaron (gratuit pour les habitants) permet de s'y parquer sans limites. En outre, dix parkings d'échange sont répartis dans la zone urbaine en plus de trois parkings couverts dans les trois centres commerciaux Coop et Migros à l'ouest de la ville (Ville de La Chaux-de-Fonds 2020).

---

<sup>44</sup> En plus des trois parkings d'échanges d'importance (217 places à l'ouest à Serrières, 73 places dans les hauts de la ville au nord et 337 places à l'est au Nid-du-Crô), sept autres *Park and Ride* de plus petite taille (entre 6 et 30 places) sont référencés par la compagnie des transports publics neuchâtelois *transN* pour la desserte de la ville de Neuchâtel (transN 2019).

<sup>45</sup> Cette zone, centrée autour du Pod, comprend les deux rues parallèles au nord entre la gare et la place du Marché, et les rues entre les rails CFF et le Pod au sud entre le Grand-Pont et l'Hôtel de ville. Le stationnement à proximité du centre en zone illimitée reste donc possible dans une certaine mesure pour les habitants du reste de la ville.

## 4. Grille d'analyse des textes

Tableau 4 : Grille d'analyse des textes, avec hypothèses initiales qui ont été ajustées avec l'avancée du travail.

Fantasmagique	H1. Le discours est dominé par des représentations dichotomiques ville-nature où la place de la nature est contrainte par un argumentaire technique et fonctionnaliste.
	H2. La nature verte est en retrait face à la nature grise car elle se heurte à des représentations dichotomiques ville-nature.
	Comment le projet est-il problématisé ? Comment le problème/le projet est-il décrit par l'acteur ? Quels objets sont placés au centre de la description du contexte par l'acteur ?
	La nature est-elle mentionnée ? Quel type, combien de fois et dans quel contexte ?
	Quelle place prend la nature <b>grise</b> dans le discours face aux autres enjeux mentionnés ?
	Quelle place prend la nature <b>verte</b> dans le discours face aux autres enjeux mentionnés ?
	Quelle représentation de la ville transparait dans le discours ?
	Dans la description du problème quels éléments en lien avec la représentation de la <b>ville</b> sont-ils pris pour acquis ?
Politique	H3. L'impact des aménagements sur la circulation sont centraux dans l'opposition aux natures vertes et grises.
	H4. La nature verte est conditionnée à la nature grise et est plus facilement acceptée si elle sert des intérêts économiques.
	Quels éléments sont centraux dans l'argumentaire contre/pour le projet ?
	Quels moyens de pression (discursif ou légaux) sont avancés ?
	Quelles alliances avec d'autres acteurs sont évoquées/mises en place/activées ?
	Quels éléments sont pointés comme extrêmes (ou utopiques) dans le projet ? Par quel argumentaire ?
Social	Quels éléments rassembleurs sont mobilisés ?
	H5. La valorisation résultant des aménagements implique une éco-gentrification qui renforce la valeur foncière au centre et reporte le trafic routier sur la périphérie.
	H6. Les aménagements de piétons ou de zones de rencontres révèlent une illusion de la transparence d'un espace sans conflits.
	Quelle situation actuelle est décrite par l'acteur ?
	Quelle situation prospective est décrite par l'acteur ?
Quels effets sur quoi sont attendus par l'acteur ?	

## 5. Illustrations

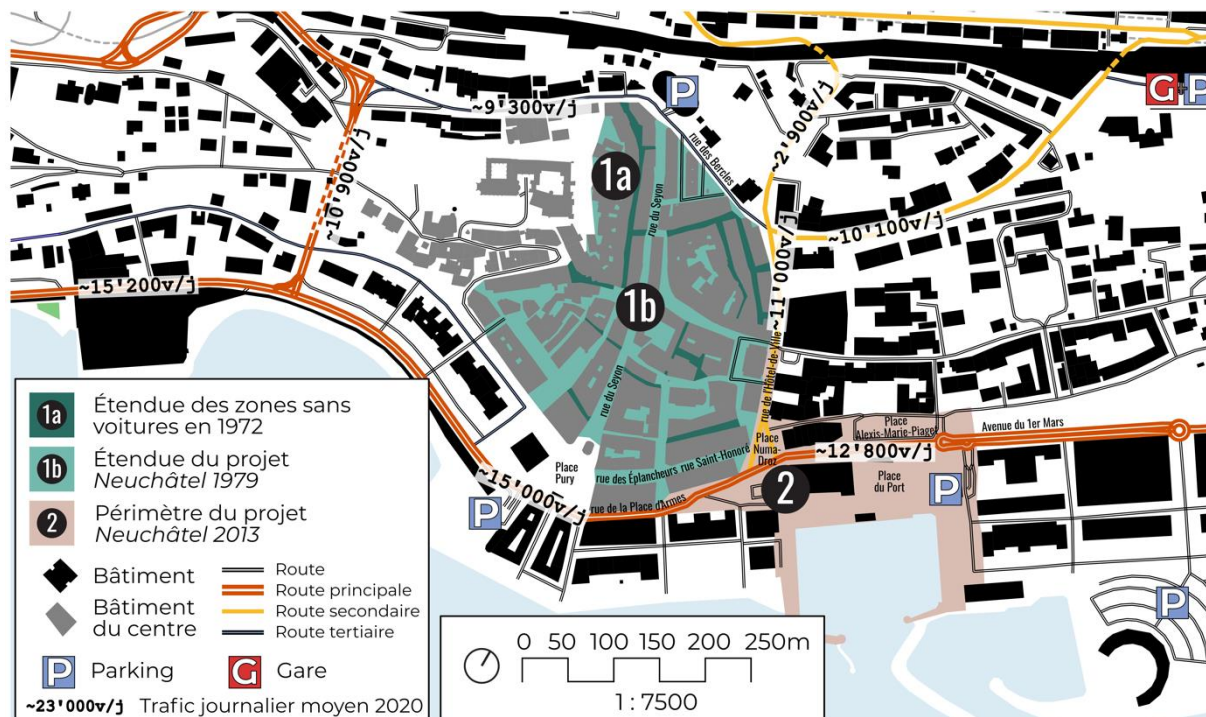
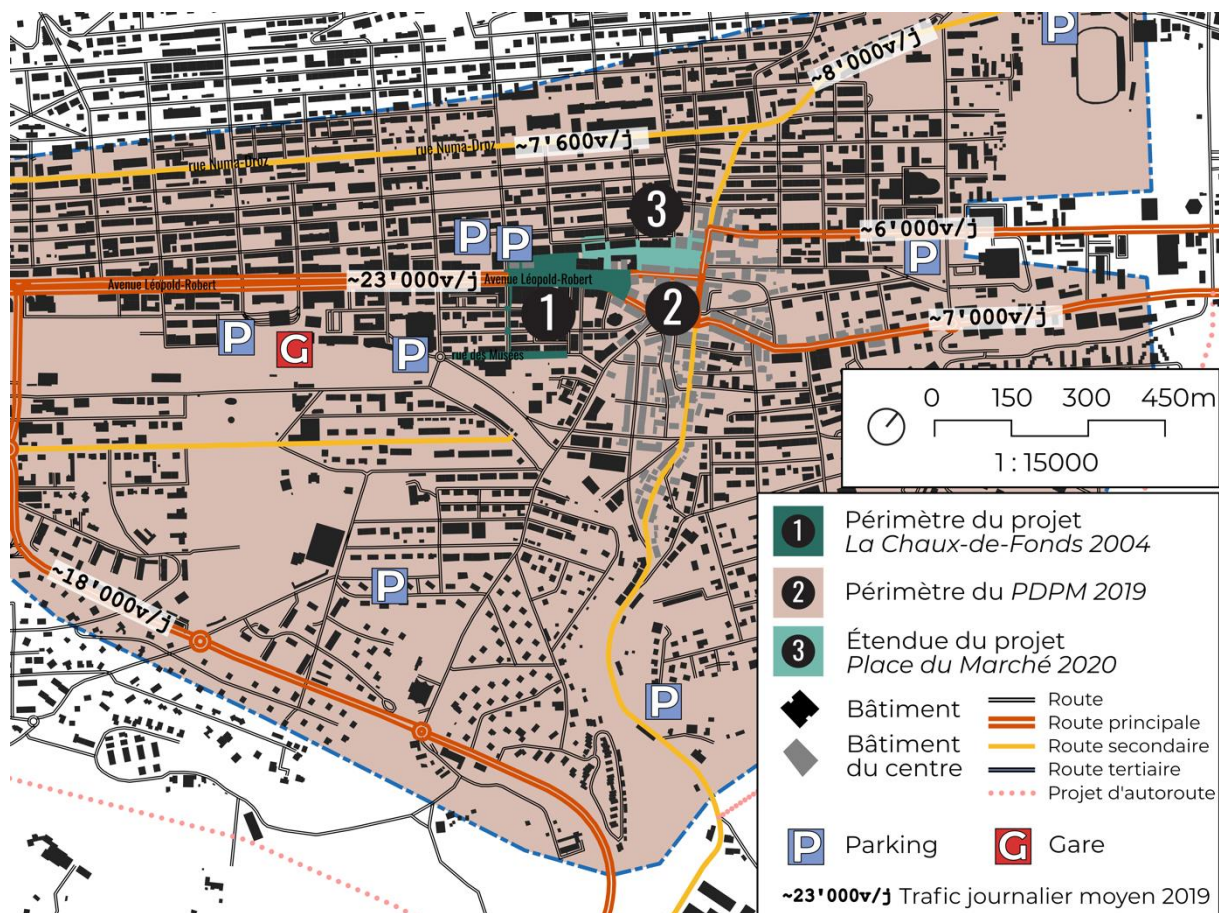
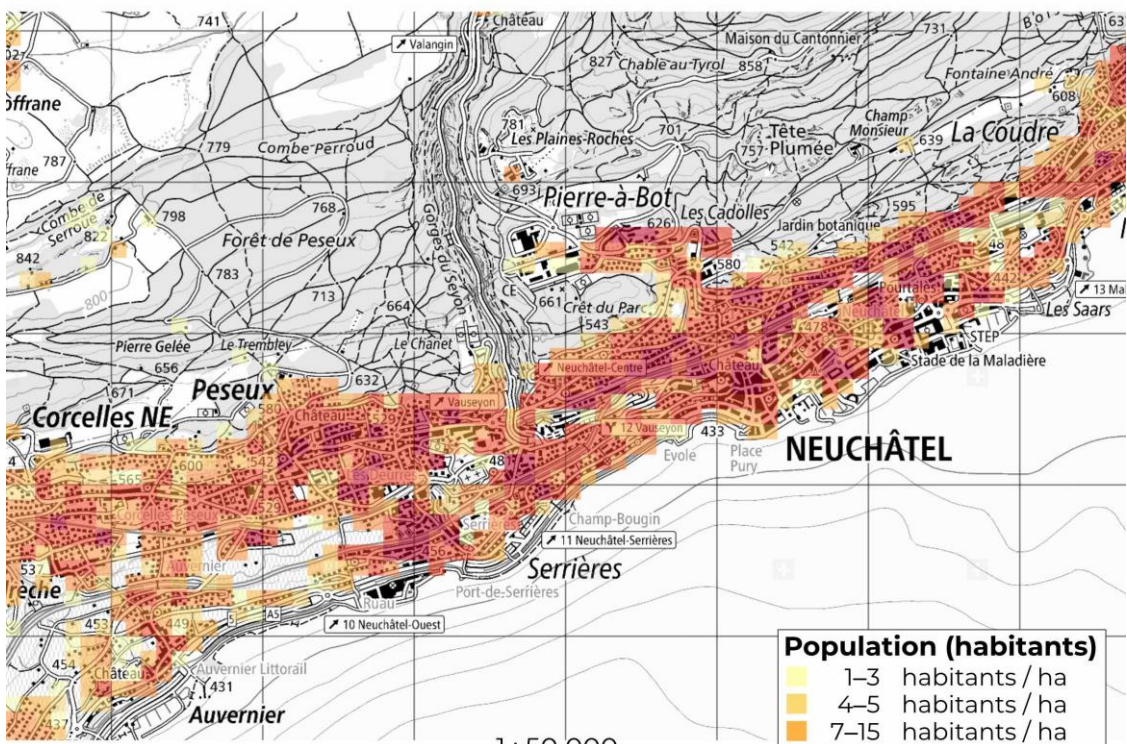
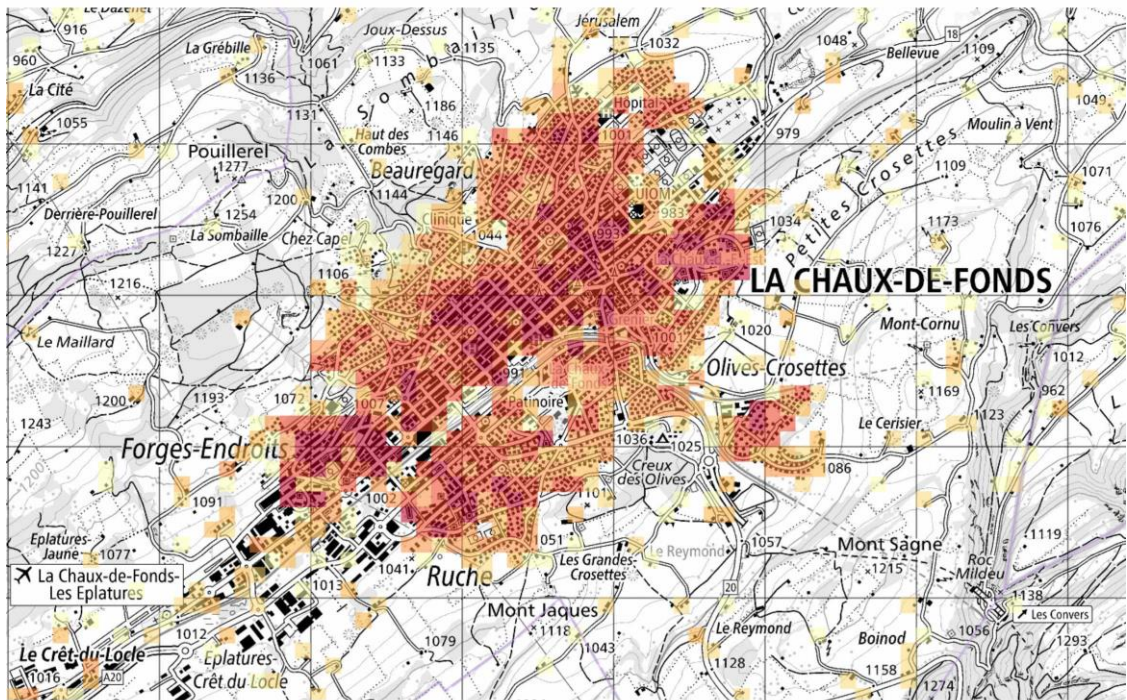


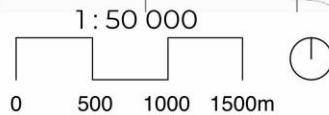
Figure 1 : Carte de situation du centre-ville de Neuchâtel indiquant le périmètre de la zone sans voiture *sauvegarde de la vieille ville* en 1972 et des projets *Neuchâtel 1979* et *Neuchâtel 2013*. La carte montre également l'emplacement du cœur historique, des parkings alentours et de la gare, les axes majeurs et le trafic moyen journalier en 2020.  
Source cartographique : OpenStreetMap. Sources données : (SITN 2021; Bureau technique - Ville de Neuchâtel 2020; Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel 2019).



**Figure 2 :** Carte de situation du centre-ville de La Chaux-de-Fonds indiquant le périmètre des projets *La Chaux-de-Fonds 2004*, *PDPM 2019* et *Place du Marché 2020*. La carte montre également l'emplacement du cœur historique, des parkings alentours et de la gare, les axes majeurs et le trafic moyen journalier en 2019.  
 Source cartographique : OpenStreetMap. Sources données : (SITN 2021; Bureau technique - Ville de Neuchâtel 2020; Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel 2019; Ville de La Chaux-de-Fonds, s. d.).



**Population en 2019**  
Sources: Swisstopo, OFS  
Portail map.geo.admin.ch



Population (habitants)	
1-3	habitants / ha
4-5	habitants / ha
7-15	habitants / ha
16-40	habitants / ha
41-120	habitants / ha
>120	habitants / ha

**Figure 3 :** Carte de densité de population pour les villes de La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.  
Sources : Swisstopo et OFS, depuis le portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services de l'administration fédérale suisse geo.admin.ch.