

Ein neuer Zeit-Raum : Gedanken zur Stadtentwicklungs- und Regionalpolitik Neuenburgs

Autor(en): **Malfroy, Sylvain**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **93 (2006)**

Heft 6: **Neuchâtel et cetera**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Ein neuer Zeit-Raum

Gedanken zur Stadtentwicklungs- und Regionalpolitik Neuenburgs

Sylvain Malfroy Im Wettbewerb der Städte haben kleine und mittlere Städte einen schweren Stand. Abseits der grösseren Metropolitanregionen kämpfen sie um ihre Attraktivität und Leistungsfähigkeit. Dies trifft in besonderem Masse für die Stadt und den Kanton Neuenburg zu.



In jenem Teil des Jurabogens, der auf halber Strecke zwischen den Metropolitanräumen Genferseegebiet und Basel-Zürich liegt, werden die Grenzen zwischen Stadtentwicklungspolitik und Regionalpolitik zusehends fließend. Denn um sich in seiner Stellung als zentraler Ort im hierarchisch gegliederten Städtesystem der Westschweiz zu behaupten, hat der Kanton Neuenburg 2004 mit der umfassenden Vernetzung der drei Agglomerationen Neuenburg, Le Locle und La Chaux-de-Fonds begonnen. Bei diesem ehrgeizigen Vorhaben geht es um die Schaffung eines städtischen Gebiets mit rund 120 000 Einwohnern, das mehrere Kernstädte umfasst. Was im Leben der Menschen weit hin Wirklichkeit geworden ist (die rapide Zunahme der Pendelwanderung), wird im Nachhinein in Leit-

linien zur Raumordnung gegossen. In diesem Kontext muss der architektonische Entwurf künftig einer vollkommen neuen Massstäblichkeit Rechnung tragen.

Eine mittlere Stadt muss wachsen

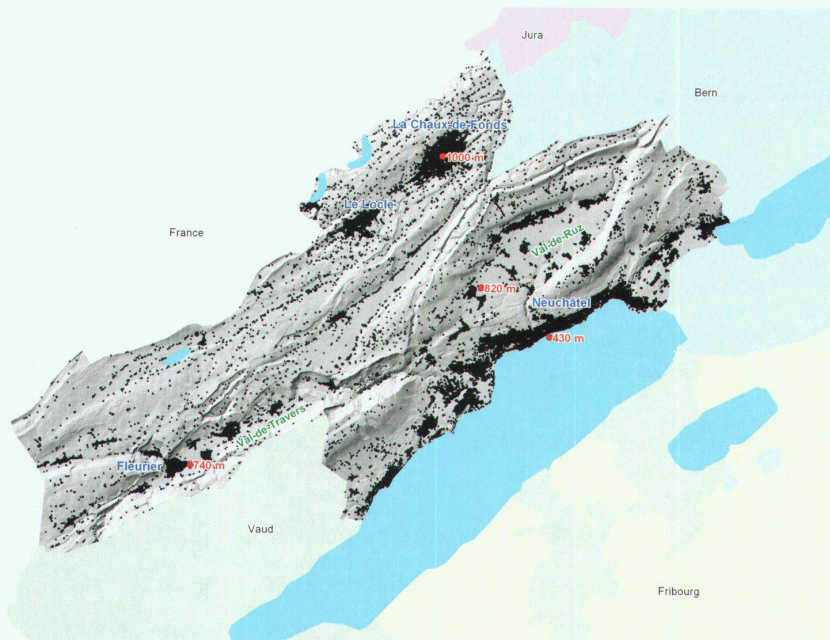
Trotz aller Bemühungen von DEWS (Development Economic Western Switzerland), des Amtes für Wirtschaftsförderung, das 2002 als Partnerschaftsprojekt zusammen mit dem Kanton Waadt geschaffen wurde, ist es dem Kanton Neuenburg bisher noch nicht wirklich gelungen, seine internationale Ausstrahlung zu festigen.¹ So konnte etwa die Frankfurter Allgemeine Zeitung im Februar 2006 in einem Artikel, der Spekulanten über die relativen Vorzüge der verschiedenen Schweizer Steuersysteme informieren wollte, das ehemalige preussische Fürstentum allen Ernstes als «Neuschachtel» bezeichnen und damit aus dem ehrwürdigen neuen Schloss eine ordinäre «Schachtel» machen, worauf bis dahin noch niemand gekommen war.² – Wie soll man Neuenburg in wenigen Worten Lesern nahebringen, die nicht die geringste Vorstellung von der Stadt Neuenburg und dem Neuenburger Land haben?

Der Name Neuenburg steht sowohl für eine Stadt als auch für einen See und einen Kanton, der auf den Jurahöhen an Frankreich grenzt. Neuenburg ist Teil des Juragebirges, das mit den Füßen im Wasser steht

1 Das gemeinsame Amt für Wirtschaftsförderung der Kantone Waadtland und Neuenburg (DEWS) wird seit 2003 vom Kanton Wallis und seit 2005 auch vom Kanton Jura mitgetragen. Vgl. «Development Economic Western Switzerland» (www.dews.com).
2 Konrad Mruse, «Von der Steuerhölle zur Steueroase. Obwalden zieht plötzlich die Wohlhabenden an. Immer mehr Schweizer Kantone locken», in: FAZ, 28. 2. 2006.

Links: Der Jurabogen vom amerikanischen Space Shuttle Orbiter Endeavour aus gesehen; Höhe: 20400 m, letzter Tag der Mission STS-68, 10. Oktober 1994, Aufnahme STSo68-168-133. – Bild: Image Science and Analysis Laboratory, NASA-Johnson Space Center. 16. Nov. 2004. «Earth from Space.» <http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs>

Oben: Schema RUN. Während die drei Neuenburger Städte für sich allein im schweizerischen Vergleich kaum hervortreten, würden sie nach dem Zusammenschluss gemäss Strategie RUN (Réseau urbain neuchâtelois) mit 120 000 Einwohnern zur drittgrössten Stadt der welschen Schweiz. Bild: Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire 2004, République et canton de Neuchâtel, avril 2005.



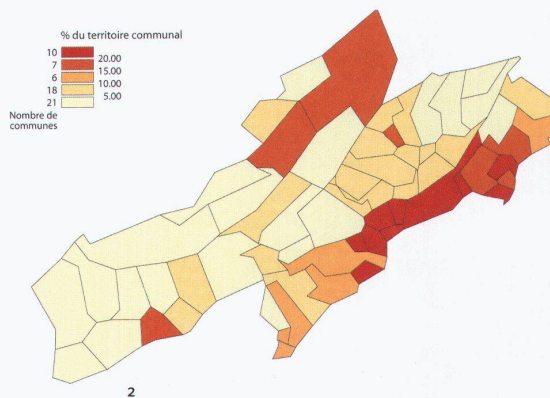
3 Den Begriff verdanke ich Olivier Crevoisier, Forschungsdirektor am Institut für Soziologie an der Universität Neuenburg, der mir freundlicherweise die Ergebnisse seiner Untersuchungen zur wirtschaftlichen Lage des Kantons Neuenburg mitgeteilt hat. Vgl. Sophie-H. Bataïni, José Corpataux, Olivier Crevoisier, Denis Maillat, «Politique extérieure du Canton de Neuchâtel, positionnement et stratégies», Institut de recherches économiques et régionales de l'Université de Neuchâtel, Januar 2004. Vgl. auch Antonio Da Cunha, E. Piguët, P. Rérat (Hrsg.), Atlas du canton de Neuchâtel, Editions Gilles Attinger, Hauterive, 2006.
 4 www.shrinkingcities.com; [bwb.ch](http://www.bwb.ch) | 2004.
 5 Réseau urbain neuchâtelois. Trois journées citoyennes. Actes des journées du 19 février, du 25 mars et du 20 avril 2004, République et canton de Neuchâtel, September 2004; Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire 2004, République et canton de Neuchâtel, November 2004; Rapport no 05.016 du Conseil d'Etat au Grand conseil sur le projet «Transrun, développement des transports publics», République et canton de Neuchâtel, 22. Dezember 2004. www.lerun.ch.
 6 Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK), (Hg.), Horizontale und vertikale Zusammenarbeit in den Agglomerationen, Bern 2004.

und im Winter den Kopf zumeist durch die Wolkendecke streckt; ein Gebiet, das von Tälern zerschnitten ist, darunter das «Val-de-Travers», das sich «querlegt», um sich im Nord-Westen um so ungehinderter in Richtung der burgundischen «Franche-Comté» zu öffnen. Durch eben dieses Quertal führt die Hochgeschwindigkeitsstrecke (TGV) Zürich-Bern-Neuenburg-Paris – niemand weiss, wie lange noch. Neuenburgs Zukunft gleicht einer Reise ins Ungewisse, denn das Gebiet erfährt gleichermassen die Kräfte der weitgehend konsolidierten Agglomerationen des Genferseesgebiets im Süden und des Tandems Basel-Zürich im Norden. Trotz einer relativ stabilen Wohnbevölkerung von 32 100 Einwohnern (53 000 mit den Gemeinden des äusseren Agglomerationsgürtels) muss die Hauptstadt des Kantons um ihren Rang als mittlere Stadt im Schweizer Städtesystem kämpfen, will sie nicht in eine Randposition abgedrängt werden.

Vereinfachend könnte man das durchaus typische wirtschaftliche Phänomen, auf das Neuenburg eine strategische Antwort finden muss, folgendermassen beschreiben: Im Zuge der Ausdehnung der Lebensräume (Regionalisierung der Pendlerbewegungen zwischen Wohnort und Arbeitsstätte infolge erleichterter Mobilität) drohen die mittleren Städte zunehmend von den Funktionsräumen grösserer Agglomerationen aufgesogen zu werden und ihre wertschöpfungsintensiven Leitungsfunktionen an die Agglomerationen zu verlieren. Die traditionelle Hierarchie der zentralen Orte wird durch die «remontée des échelles»³ erschüttert, durch eine Aufwärtsspirale mit der Tendenz zur Verlagerung von Funktionen auf die nächsthöhere Stufe: Das Spektrum spezifischer Wirtschafts- und Dienst-

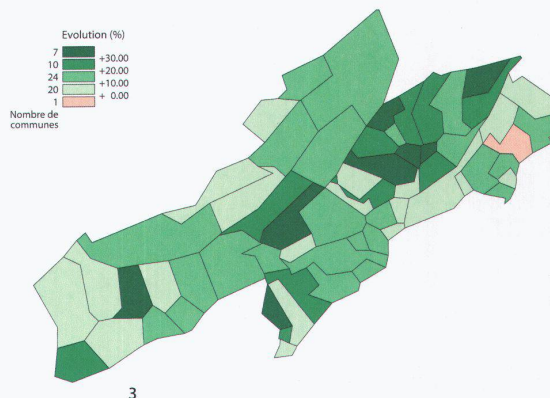
leistungsfunktionen, das für Städte auf verschiedenen Stufen der Städtehierarchie aufgrund ihrer Grösse, Infrastruktur und wachstumsbegünstigenden Rahmenbedingungen infrage kommt, verlagert sich auf jeweils höhere Stufen. Namentlich im oberen Segment des tertiären Sektors verliert Neuenburg einen Teil seiner Wirtschaftssubstanz an Lausanne. Wachsende Finanzströme verlassen den regionalen Kreislauf beim Kauf von Leistungen, die vor Ort nicht mehr erhältlich sind, was sich zwangsläufig nachteilig auf das lokale Steueraufkommen auswirkt. Neuenburg hat zwar nicht die Probleme einer schrumpfenden Stadt (shrinking city)⁴, wohl aber die einer mittleren Stadt, die angesichts des Aufschwungs der Metropolen darum kämpft, ihre Stellung zu halten und ihren «Abstieg» zu verhindern (um ein Bild aus dem Sport zu bemühen).

2004 wurde unter dem Namen «Réseau urbain neuchâtelois», abgekürzt RUN, eine Widerstandsstrategie entwickelt.⁵ RUN umfasst nicht nur ein ehrgeiziges Projekt zur Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel (Transrun), sondern zielt auch auf eine Reform der Institutionen ab, um die Verwaltung für die Bewältigung der raumrelevanten Probleme zu rüsten. Durch neue Formen der horizontalen Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden bzw. zwischen Gemeinden, Kanton und Bund soll ein leistungsstarkes Infrastrukturprogramm umgesetzt werden.⁶ Zudem sollen dadurch die negativen Folgen einer fragmentarischen Urbanisierung des kantonalen Territoriums aufgefangen werden, die mit der räumlichen Zerstreuung der Wohngebiete, der Beschäftigungs- und Dienstleistungspole wie auch der Markträume einhergehen. Kurz, es geht darum, den kantonalen Städteraum auf einer höheren Stufe einer Agglomeration mit 120 000 Einwohnern neu zu ordnen. Dadurch soll zugleich die verlorene Attraktivität für regionale Entscheidungszentren und Dienstleistungsangebote (höhere Bildung, Forschung und Entwicklung, Informatik-Dienste, Finanz- und Versicherungswesen, Rechtsberatung usw.) zurückgewonnen werden, die wiederum für ansiedlungswillige Unternehmen interessant sind. Zudem soll, nicht zuletzt angesichts der wachsenden Verschuldung der öffentlichen Hand, durch die Umsetzung des Agglomerationsprojekts die Schaffung von Folgeeinrichtungen rationalisiert werden, indem gezielt in Gemein-



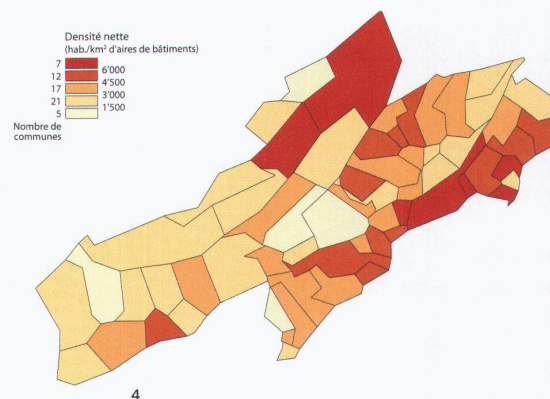
1 Der Kanton Neuenburg, Siedlungsdichte und Höhenlagen. – Bild: ©2006 – SITN, Service du Cadastre et de la Géomatique du canton de Neuchâtel

2 Siedlungs- und Infrastrukturfläche des Gemeindeterritoriums in Prozenten (1990/94): In einem allgemein diffusen Kontext der Verstärkung besitzen die städtischen Agglomerationen von La Chaux-de-Fonds/Le Locle und die neuenburgische Region am See sowie die Industrie-Gemeinden Fleurier, Cortaillod und Fontainemelon die grösste Dichte. – Karten 2 bis 5 aus: Atlas de Neuchâtel, Editions Gilles Attinger, Hauterive 2006.



3 Entwicklung Siedlungsfläche: Der statistische Vergleich der Flächenwidmungen zwischen 1979/82 und 1990/94 zeigt eine allgemeine Zunahme des Anteils für Infrastruktur und Siedlung zu Lasten der Landwirtschaft. Nur eine Gemeinde, Cressier, zeigt die umgekehrte Entwicklung. Den grössten Urbanisierungsanteil hat das «Val de Ruz», das zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds liegende Talgebiet.

4 Netto Bevölkerungsdichte (1990): Aufgrund des alleinigen Indikators der Bebauungsdichte würde man gewisse Gemeinden beinahe als ländlich einstufen. Berücksichtigt man zusätzlich auch die Bevölkerungsdichte, so zeigt sich, dass sie in Wirklichkeit der mehr städtischen Welt angehören. Grosse Bevölkerungsdichten erklären sich durch eine starke Präsenz des kollektiven Wohnungsbaus.

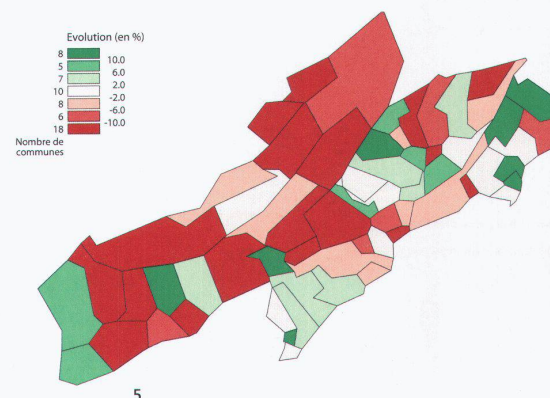


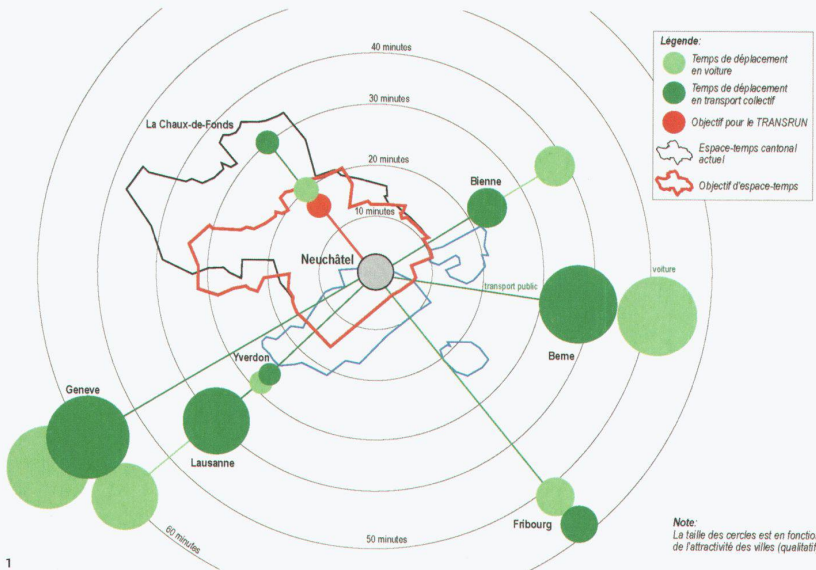
5 Entwicklung der Netto Bevölkerungsdichte (1980–1990): Im Laufe des genannten Jahrzehnts ist die Anzahl Quadratmeter Wohnfläche pro Einwohner gestiegen. Dieses Phänomen erklärt sich einerseits durch das Wachstum der periurbanen Zonen mit Einfamilienhäusern und andererseits durch die Desurbanisierung der Kernstädte (im unteren Teil des Kantons nimmt der Prozess des dispersen Siedlungswachstums um die Kerngemeinde Neuenburg zu, die selber Einwohner an den Agglomerationsgürtel verliert; im oberen Teil des Kantons wird die abnehmende Bevölkerungsdichte vom Rückgang der Arbeitsplätze ausgelöst).

schaftsvorhaben investiert wird, die für einen grösseren Benutzerkreis zugänglich sind.

Ein Kanton – zwei Geschwindigkeiten

Die Stadt Neuenburg liegt im Schnittpunkt zweier Bahnnetze mit denkbar verschiedener Leistungsstärke. Eine Schnellverkehrsstrecke verläuft am Seeufer nach Süden in Richtung Lausanne und Genf und nach Norden in Richtung Zürich und Basel; daneben verbindet in ostwestlicher Richtung ein regionales Bahnnetz mit deutlich langsamerem Verkehr die Jura-Städte der Bergregion – Fleurier, Le Locle und La Chaux-de-Fonds – mit Freiburg und Bern. Im Laufe des 20. Jahrhunderts hat sich die Fahrzeit für die Strecke Neuenburg–Lausanne von 150 auf 41 Minuten (–72,7%) verringert, während sie für eine Fahrt nach La Chaux-de-Fonds lediglich von 78 auf 28 Minuten (–64,1%) gesunken ist. Was die zeitliche Entfernung angeht, ist Neuenburg den grossen Schweizer Städten Zürich,



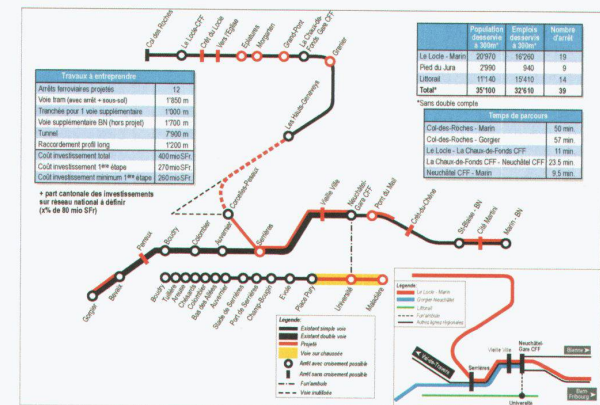
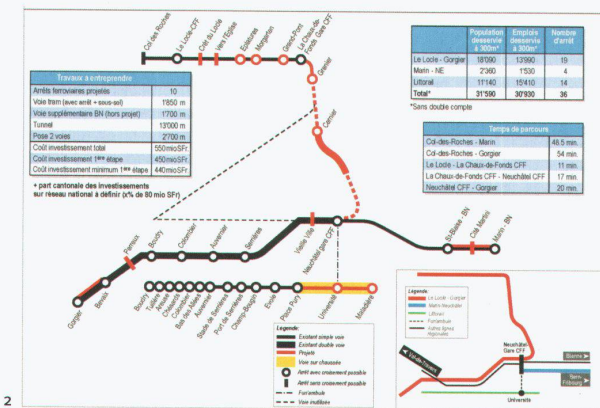


1 Zeit-Raum Neuenburg ohne und mit Transrun. – Bild: Metron Infografie
 2 Zwei Varianten für Transrun. – Bild: Office des Transports Neuchâtel, www.lerun.ch

Basel, Lausanne und Genf sehr viel näher gerückt als den Nachbarstädten im kantonalen Gebiet, die kilometermässig ungleich näher liegen. Das liegt nicht nur an dem topographisch bedingten Standortnachteil der Neuenburger Bergregion. Dass auf dem regionalen Streckennetz kaum in die Bahnanlagen und die Modernisierung des Zugbestandes investiert worden ist, hängt mit dem Beharrungsvermögen historischer Gegebenheiten zusammen (Fortbestehen der alten privaten Bahngesellschaften, fehlender Wettbewerb). Dieses Problem hat jedoch nicht nur der Kanton Neuenburg; es ist in den meisten Ländern Europas an der Tagesordnung.

Das führt vor allem dazu, dass die Pendler in der Region das Auto den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen – die Folgen für die Umwelt sind hinlänglich bekannt: Von den rund 28 000 Pendlern, die täglich die «Vue des Alpes» (Tunnel und Pass) – die wichtigste Verbindung zwischen den Talschaften des Berggebiets und dem Seegebiet – passieren, benutzen gerade 10% den Zug. Das hat weiter dazu geführt, dass die höher gelegenen urbanen Wohngebiete ihre Anziehungskraft verloren haben; dort werden die höchsten Leerstände verzeichnet, während in der Agglomeration am Seeufer chronischer Wohnungsmangel herrscht.

Durch die Tram-Bahn «Transrun», die sich gegenwärtig im Planungsstadium befindet, soll die Fahrzeit für die Strecke von der französischen Grenze (d.h. vom «Col des Roches», den mehrere Tausend Grenzgänger benutzen) über die Städte des Berggebiets bis in die Agglomeration am Seeufer verkürzt werden; gleichzeitig soll dadurch aber auch die urbane Qualität der erschlossenen Räume gesteigert werden. Zur Zeit stehen zwei Projektvarianten auf dem Prüfstand; auf Einzelheiten kann hier nicht näher eingegangen werden. Die Finanzierung dieser vielversprechenden Infrastrukturmassnahme hängt davon ab, ob es den zuständigen Neuenburger Behörden (und den beauftragten Verkehrsingenieur-Büros) gelingt, rechtzeitig (vor 2010) die Gelder abzurufen, die im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes als finanzieller Anreiz bewilligt worden sind.⁷ Die Fördermittel des Bundes sind indes mit Auflagen verbunden. So ist die Machbarkeitsstudie des Mobilitätsprojekts im engeren Sinne lediglich Teil eines umfassenderen Nachweises, insbesondere dafür,



dass sich die betroffenen Partner (Kernstädte und Agglomerationsgemeinden) zu einer koordinierten Umsetzung des gemeinsamen Szenarios verpflichten.

Programmatisch neue Massstäblichkeiten

Wie mehrere Präzedenzfälle zeigen, ist die Region durchaus imstande, kollektiv neue Infrastrukturmassnahmen umzusetzen bzw. bereits bestehende Einrichtungen nachträglich zu regionalisieren. Das wird an zwei besonders gelungenen Beispielen deutlich: dem «Théâtre du Passage» und dem «Nouvel Hôpital Pourtalès».⁸ Bereits 1972 stand der Plan für den Bau eines neuen Theaters in Neuenburg auf der Prioritätenliste der Kommune. Studien und Wettbewerbe folgten einander, bis anlässlich einer Volksabstimmung im Jahre 1990 68 % der Urnengänger grundsätzliche Vorbehalte gegen die Standortwahl vorbrachten, vor allem aber ernste Zweifel anmeldeten, ob die Gemeinde angesichts ihrer begrenzten Finanzkraft überhaupt imstande sei, allein die Betriebskosten der künftigen Kultureinrichtung zu tragen (tragen zu müssen), obwohl die Nutzniesser des künftigen Theaters überwiegend ausserhalb der Stadt wohnen (17 Agglomerationsgemeinden hatten sich lediglich bereit erklärt, einen begrenzten Beitrag zur Baufinanzierung zu leisten). 1994 wurde dann eine neue Bauherrschaft, bestehend aus 17 Partnergemeinden, konstituiert, ein Finanzplan aufgestellt, ein neues Baugelände ermittelt und im darauf folgenden Jahr ein Wettbewerb veranstaltet, diesmal für ein Theater mit 520 Plätzen, das auf die ganze Region Neuenburg zugeschnitten war. Auf die organisatorischen Modalitäten, die dem Bauvorhaben zum Erfolg verholfen haben, kann hier nicht weiter eingegangen werden.⁹ Bemerkenswert ist allerdings, dass von dem Augenblick an, in dem die Kernstadt Neuenburg auf ihr faktisches Wahl- und Entscheidungsmonopol verzichtete, um mit den suburbanen Gemeinden eingedenk des Mottos «Wer zahlt, hat das Sagen» an einem Strang zu ziehen, das Vorhaben zügig umgesetzt werden konnte. Es leuchtet ein, dass die suburbanen Gemeinden nicht eben begeistert waren, einen Bau mitzufinanzieren, der vor allem das Prestige der Kernstadt gesteigert und eben dadurch den Abstand zum Umland noch vergrössert hätte. Der Konsens kam denn auch nur zustande, weil auf jedwede Monumentalität des Baus verzichtet wurde und man sich ganz bewusst auf ein bescheidenes, abgespecktes Konzept einigte.¹⁰ Aussenstehende, die nicht mit dem Kanton Neuenburg vertraut und an eine prunkvollere «Zerstreuungskultur» gewöhnt sind, mag die relative Kargheit dieses «Theaterinstruments» überraschen. Doch gerade die karge Schnörkellosigkeit des Baus hat die Bauträger zusammenschweisst, und man sollte diese eigenständige kulturpolitische Errungenschaft hoch schätzen. Dank seiner technischen Ausstattung kann das Neuenburger Theater Gastspiele der besten, international renommierten Bühnen präsentieren.

Dieser Einrichtung hat die Stadt es zu verdanken, dass sie weltoffener geworden ist, ihren kulturellen Horizont erweitert und weit über die Region hinaus an kultureller Ausstrahlung gewonnen hat.

Das «Nouvel Hôpital Pourtalès» (NHP) veranschaulicht die räumliche Konzentration von Einrichtungen, wobei zwei Ziele ausschlaggebend waren: Spezialisierung und Optimierung des medizinischen Leistungsspektrums einerseits und Kostendämpfung andererseits. 1980 wurde mit Studien begonnen, die 1989 zur Veranstaltung eines Wettbewerbs führten. 2005 wurde das neue Spital NHP eingeweiht. An einer Volksabstimmung im selben Jahr stimmten 74,5 % der Urnengänger für die Vernetzung der sieben Spitäler des Kantons und den Zusammenschluss zu einem Spitalunternehmen mit mehreren Standorten. Diese zentral gesteuerte Organisation nahm im Januar 2006 ihre Arbeit auf. Auch in diesem Fall muss darauf verzichtet werden, die vorausgegangene verwaltungspolitische Reform auch nur in groben Strichen zu skizzieren.¹¹ Dennoch sind einige Worte angebracht, um zu verdeutlichen, welche programmatisch neuer Massstab sich in dem neuen Spital NHP manifestiert und welcher Zeitrahmen für den Prozess vom architektonischen Entwurf bis zur Realisierung des Baus nötig war (15 bis 20 Jahre). Durch das NHP sollte Neuenburgs Leistungskraft im oberen Segment jener Palette von Dienstleistungen gestärkt werden, die, wie bereits oben geschildert wurde, tendenziell von grösseren Agglomerationen angezogen werden. Es ging also nicht nur um die Modernisierung der materiellen Infrastruktur, sondern auch um einen Qualitätszuwachs auch und gerade in medizinischer Hinsicht, um den Ärzten in einem unter enormem Wettbewerbsdruck stehenden Sektor möglichst attraktive Arbeitsbedingungen bieten zu können. Das Rationalisierungsgebot

7 Der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) gemeinsam erarbeitete Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» wurde im Dezember 2001 vom Bundesrat angenommen. Vgl. www.are.admin.ch/are/fr/raum/agglomerationspolitik/index.htm
8 Ein weiteres Beispiel für Infrastrukturen, die von einem kommunalen Zweckverband getragen werden, sind die «Patioires du Littoral».
9 Eine ausgezeichnete Untersuchung zur politisch-rechtlichen Vorgeschichte des Projekts findet sich bei Réjane Depierreaz, *Le Théâtre régional de Neuchâtel, révélateur des relations intercommunales*, Géoregards No 56, cahier de l'Institut de Géographie de l'Université de Neuchâtel, Neuchâtel 2001.
10 Bei der Volksabstimmung 1990 wurde dem Projekt des Zürcher Architekturbüros Bétrix & Consolascio seine Monumentalität vorgeworfen.

Die japanische Performancetruppe Sankai Juku mit der Produktion Kagami im Theatre du Passage Neuenburg. – Bild: Théâtre du Passage Neuchâtel



¹¹ Vgl. die Monographie, die auf Veranlassung der Projektleitung erschienen ist: Nadja Maillard, Hôpital Pourtalès, Neuchâtel 2005; Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant l'intégration de l'Hôpital Pourtalès à l'Établissement hospitalier multisite cantonal, 16. Januar 2006. 12 Rudolf Rast (Hrsg.), Architecture. Expo.02, Bâle 2003. 13 Nadja Maillard, Hôtel Palafitte, 2 Bde., Neuenburg, Fondation de Famille Sandoz, 2002–2003.

stellt eine Herausforderung dar, die das Architekturprojekt auf eindrucksvolle Weise meistert, indem es auf Kontrastwirkungen setzt: Während die süd-östliche Front bewusst eine Monumentalität demonstriert, in der das ehrgeizige Programm und der Anspruch der Institution zum Ausdruck kommen, gibt sich die rückwärtige Gestaltung volumetrisch zurückhaltend, nachgerade häuslich; eine Reihe gestaffelter Körper bricht die Geschlossenheit des Gesamtbaus auf und setzt ihn in Beziehung zu den umliegenden Wohnbauten.

Zukunft im Zeichen nachhaltiger Entwicklung

In einer ähnlich prekären wirtschaftlichen Situation, wie Neuenburg sie erlebt, haben sich mehrere mittlere Städte in Europa dazu entschlossen, beim Stadtmarketing auf Prestigeobjekte – Kongresszentren, Auditorien, Museen – aus der Hand internationaler Stararchitekten vom Rang eines Frank Gehry (Bilbao), Jean Nouvel (Luzern), Rem Koolhaas (Porto), Alessandro und Francesco Mendini (Groningen) usw. zu setzen, um die Aufmerksamkeit der Medien auf sich zu ziehen und so einen Imagegewinn zu verbuchen. Neuenburg ist einen anderen Weg gegangen: Höher als flüchtigen Imagegewinn, gebunden an städtebauliche Massnahmen mit Event-Charakter, wertete man in Neuenburg den langfristigen Nutzen einer Stadtentwicklungspolitik, die sich nachhaltiger Entwicklung und Umweltqualität verpflichtet weiss. Im April 2000 hat Neuenburg die Agenda 21 eingeführt: Seitdem richtet sich die Stadtentwicklungspolitik entschieden an umweltverträglichen Zielsetzungen aus. Bundesstellen und internationale Gremien verfolgen denn auch aufmerk-

sam die in diesem Bereich wegweisenden Initiativen der Stadt, die dafür wiederholt für Umweltpreise nominiert wurde.

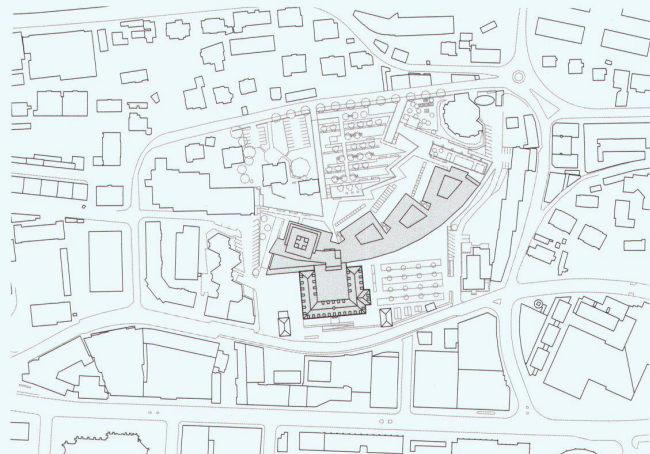
Architekturschaffen und Stadtgestaltung in Neuenburg zeugen von einer Kreativität, die stärker durch die Wissenskultur und die Herangehensweise des Ingenieurs geprägt ist als durch das Experimentieren mit der plastischen Form und die Erforschung der Orten innewohnenden Bildmächtigkeit. Aufschlussreich in diesem Zusammenhang ist die Erfahrung, die Neuenburg mit der Hinterlassenschaft der Schweizer Landesausstellung 2002 (Expo.02) gemacht hat.¹¹ Rechte und Linke waren mächtig stolz auf ihre Forderung, dass das Expo-Gelände in dem bescheidenen Erschlusszustand zurückgegeben werden müsste, in dem es sich vor der Nationalausstellung befand. Dabei wäre es für die Stadt ein Leichtes gewesen, mit einem Minimum an Voraussicht die Kosten für die Aufwertung der öffentlichen Flächen am See im Budget der Grossveranstaltung unterzubringen. Noch heute verlangen eifernde Umweltschützer, das letzte Expo-Überbleibsel, das «Hotel Palafitte», abzureissen, weil – so ihre Begründung – die Ausnahmegenehmigung für den Bau dieses Hotels am Seeufer inzwischen abgelaufen sei. Es ist gut möglich, dass Stadt und Kanton bald eines der beiden einzigen Hotels der gehobenen Kategorie verlieren, die es in der Region gibt und die für die wirtschaftliche Vitalität der Stadt unverzichtbar sind – und das alles aus purem politischen Dogmatismus. Da mutet es wie ein schlechter Witz an, dass ausgerechnet dieses Hotel als Experimentierstätte nachhaltiger Entwicklung konzipiert war, sowohl was die Baustoffkunde, die Bautechnik als auch die Energieversorgung betrifft.¹³

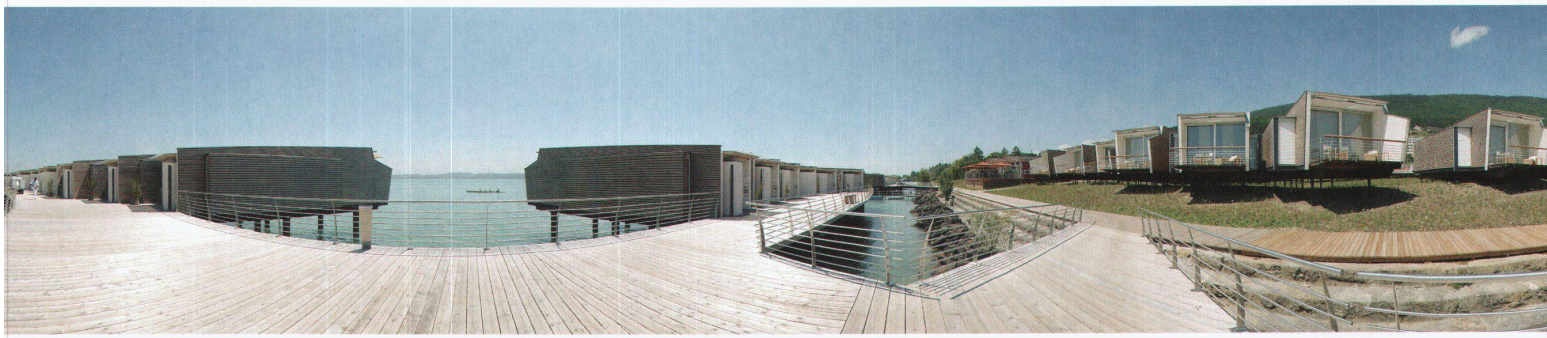
Oben: Hotel Palafitte am Neuenburgersee, im Rahmen der Expo.02 erbaut von Kurt Hofman. – Bild: François Bertin, Grandvaux

Unten: Hôpital de Pourtalès, Situation und Nordansicht, von Geninasca Delefortrie SA, architectes FAS SIA; R.-E. Monnier architecte FAS SIA; GMS Architectes SA, 1998–2005. – Bild: Thomas Jantscher, Situation: Geninasca Delefortrie SA

Ein Projekt, das mobilisierende Bilder braucht

In der gegenwärtigen politischen Situation werden Fragen, die die natürliche und gebaute Umwelt betreffen, mit grosser Ernsthaftigkeit und unter Beachtung





der im Rahmen der Agenda 21 eingegangenen Verpflichtungen behandelt. Doch darf man füglich bezweifeln, ob sich die Bevölkerung und ihre Repräsentanten mit guten Absichten allein mobilisieren lassen, wo doch ein langer Atem gefragt ist. Ein Projekt, das Menschen in Bewegung setzen soll, muss die Phantasie anregen, Begeisterung wecken, auch Grenzen überschreiten können. Argumente, die sich auf die regionale Wirtschaft, die Optionen der Verkehrsingenieure, die Umwelttechnik oder neue Modelle der «Urban Governance» stützen, mögen sie noch so legitim sein, werden nie über einen technischen Problemansatz hinauskommen, während die Fragen selbst in ihrer Vielschichtigkeit doch vorab kulturell geprägt und in Lebensweise und Habitus, Vorstellungen und Traditionen verankert sind. Wer auf dieser Ebene etwas bewegen will, muss Begeisterung wecken und das Aussergewöhnliche im gewohnten Umfeld in den Blick rücken, die Kräfte der Erneuerung im Alltag aufzeigen, die schon durch eine geringfügig flexiblere Gestaltung von Zeit und Raum freigesetzt werden. Über kurz oder lang muss in das Projekt eines Neuenburger Städtetetzes dann auch das kreative Potential jener eingebunden werden, die in Bilder übersetzen können, was alle herbeisehnen, ohne sich schon über die künftigen Konturen im Klaren zu sein.

Texte original voir page 52, Übersetzung aus dem Französischen: Ursula Bühler

Sylvain Malfroy, geb. 1955, Kunsthistoriker, zur Zeit Bildredaktor beim Historischen Lexikon der Schweiz, Bern, Dozent an der Zürcher Hochschule Winterthur (Geschichte der architektonischen Raumkonzeptionen) und am Geografischen Institut der Universität Neuenburg.

summary **New notion of time and space** Reflections on the urban development and regional policy of Neuchâtel. In the competition between cities smaller and medium sized towns often find themselves at something of a disadvantage. As they are located at a distance from the larger metropolitan regions they must fight to maintain their attractiveness and effectiveness. This is particularly applicable to the

town and canton of Neuchâtel, an area in the Jura region of western Switzerland. To tackle this difficulty the canton plans to link the three agglomerations, Neuchâtel, Le Locle and La Chaux-de-Fonds, with each other to create an urban region with a population of 120 000. In 2004 a resistance strategy was developed under the name "Réseau urbain neuchâtelois" (RUN) that envisages not only an ambitious project for the development of the public transport system ("Transrun") but also institutional reforms aimed at equipping the administration to deal effectively with the problems affecting the area.

The town of Neuchâtel lies at the intersection of two railway networks with very different levels of development. As far as the distance apart in hours is concerned Neuchâtel is thus much closer to the larger Swiss towns (Zurich, Basel, Lausanne, Geneva) than to neighbouring towns in the same canton that are geographically closer. This leads to a situation where commuters in the region prefer to use their cars rather than public transport and where higher altitude urban residential areas have lost much of their attractiveness. In such areas there are considerable numbers of vacant dwellings, whereas in the agglomeration on the lakeshore there is a chronic shortage of housing. The tram-railway "Transrun" that is presently at the planning stage is intended to reduce the time taken to travel from the French border through the towns in the mountainous region to the agglomeration on the lakeshore.

The region is also capable of collectively implementing new infrastructure measures or regionalising existing facilities, as is demonstrated by the construction of the "Théâtre du Passage" and the hospital "Nouvel Hôpital Pourtalès". Both these amenities, which are located in the town of Neuchâtel, are also supported by the agglomeration. Whereas other European towns in a similarly precarious financial situation utilise prestige objects as part of their marketing strategy, in Neuchâtel the emphasis is firmly placed on the long-term advantages of an urban development policy that is committed to sustainable development and environmental quality. Federal Swiss organisations and international bodies are following with interest the pioneering initiatives of this town which has already received several nominations for environmental awards. ■



Neuchâtel, le projet d'un nouvel espace-temps

Sylvain Malfroy Politique urbaine et politique régionale s'imbriquent de plus en plus étroitement dans cette partie de l'arc jurassien située à mi-chemin entre les aires métropolitaines du Léman et de Bâle-Zurich. Pour maintenir son rang dans la hiérarchie des centralités urbaines de Suisse romande, le Canton de Neuchâtel s'est engagé en 2004 dans un vaste projet de mise en réseau des trois agglomérations de Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds. Cet ambitieux projet de ville multi-site de 120 000 habitants convertit en directives d'aménagement des changements déjà largement intervenus dans les modes de vie (explosion de la mobilité pendulaire). Il incite désormais à penser la conception architecturale suivant des échelles programmatiques nouvelles.

Une ville moyenne sommée de grandir

Malgré les efforts de son office de promotion économique, créé en 2002 en partenariat avec le Canton de Vaud, le Canton de Neuchâtel peine encore à consolider son rayonnement international.¹ Ainsi, en février 2006, la «Frankfurter Allgemeine», qui entendait familiariser les spéculateurs avec les avantages relatifs des divers régimes fiscaux en vigueur en

Suisse, orthographiait en toute candeur le nom de l'ancienne principauté prussienne «Neuschachtel», réduisant son vénérable château neuf à n'être qu'une vulgaire «boîte», encore vierge d'usage!² Comment caractériser sommairement Neuchâtel pour ceux qui ignorent tout de cette ville et de son territoire?

Neuchâtel désigne à la fois une ville, un lac et un canton, frontalier de la France par-dessus le Jura. C'est un massif montagneux qui a les pieds dans l'eau et la tête généralement hors du stratus en hiver, sillonné de vallées dont l'une est «en travers» pour mieux s'ouvrir au nord-ouest sur la Franche-Comté bourguignonne. C'est ce tracé qu'emprunte le TGV Zurich-Berne-Neuchâtel-Paris, on ne sait trop pour combien d'années encore. L'incertitude teinte les prévisions d'avenir à Neuchâtel, car le territoire est écartelé entre les agglomérations déjà bien consolidées le long de l'arc lémanique, au sud, et dans le bassin d'influence du tandem Bâle-Zurich, au nord. Malgré une population relativement stable de 32 100 habitants (53 000 en incluant les communes de la première couronne d'agglomération), le chef-lieu cantonal doit lutter pour maintenir son rang de ville moyenne et éviter la marginalisation dans le paysage urbain national.

Sommairement caractérisé, le phénomène économique typique face auquel Neuchâtel doit articuler une réponse stratégique se présente comme suit: avec l'élargissement des espaces de vie (régionalisation des trajets domicile-travail en fonction d'une mobilité plus aisée), les villes moyennes tendent de plus en plus à être absorbées dans l'aire de fonctionnement des agglomérations plus importantes et à subir en faveur de ces dernières un phénomène d'écrémage de leurs activités directionnelles et à haute valeur ajoutée. Un mouvement de «remontée des échelles»³ ébranle la hiérarchie traditionnelle des localités centrales: la gamme des activités et services spécifiques que chaque catégorie de ville peut prétendre accueillir et faire prospérer en fonction de sa taille glisse vers le haut. Neuchâtel perd une partie de sa substance économique, notamment dans le tertiaire supérieur, en faveur surtout de Lausanne. Des flux financiers croissants sortent du circuit régional pour acheter les prestations qui ne sont plus disponibles sur place avec des conséquences évidemment pénalisantes sur les revenus fiscaux locaux. Neuchâtel ne s'inscrit donc pas dans la problématique des villes en décroissance («shrinking cities»)⁴, mais dans celle des villes moyennes qui luttent contre leur déclassement, ou leur «relégation» (pour utiliser une métaphore sportive) dans le contexte de l'essor des métropoles.

Une stratégie de résistance a été mise en place en 2004 sous le nom de code «Réseau urbain neuchâtelois», abrégé «RUN» (à prononcer à l'anglaise,

svp!), car c'est bien d'un coup d'accélérateur qu'il s'agit).⁵ Le RUN inclut un projet ambitieux de mobilité publique («Transrun»), mais aussi de réforme institutionnelle pour adapter les structures administratives aux problématiques spatiales à gérer. De nouvelles formes de collaboration horizontales (entre communes), et verticales (entre communes, canton et confédération)⁶ doivent permettre de réaliser un programme d'infrastructures performantes susceptible de neutraliser les effets négatifs découlant de la fragmentation de l'urbanisation sur le territoire cantonal, avec la dispersion consécutive des bassins de résidence, des pôles d'emploi et de services ainsi que des aires de marché. En somme, il s'agit de recomposer le paysage urbain cantonal à une échelle supérieure (celle d'une agglomération de 120 000 habitants) qui lui permette de récupérer l'attractivité perdue pour la localisation de centres de décision régionaux et des services de soutien aux entreprises (formation supérieure, recherche et développement, support informatique, finance et assurance, conseil juridique etc.). Par ailleurs, et eu égard à l'endettement croissant des collectivités publiques, la mise sur pied de ce projet d'agglomération doit permettre de rationaliser les programmes d'équipement en concentrant les investissements sur des réalisations communes accessibles à un plus grand nombre d'utilisateurs.

Un territoire à deux vitesses

La ville de Neuchâtel se trouve au carrefour de deux types de dessertes ferroviaires aux performances contrastées: un tracé rapide longeant en corniche le littoral lacustre en direction de Lausanne et Genève, vers le sud, en direction de Zurich et Bâle, vers le nord; un réseau régional est-ouest, considérablement plus lent, interconnectant les villes des hautes vallées jurassiennes, Fleurier, Le Locle, La Chaux-de-Fonds, à Fribourg et Berne. Au cours du XXème siècle, le temps de parcours nécessaire pour aller de Neuchâtel à Lausanne s'est abaissé de 150 à 41 minutes (-72,7%), tandis que celui requis pour un trajet vers La Chaux-de-Fonds n'a diminué que de 78 à 28 minutes (-64,1%). Du point de vue de la distance-temps, Neuchâtel s'est beaucoup plus rapprochée des grandes villes suisses (Zurich, Bâle, Lausanne, Genève) qu'elle ne l'a fait de ses voisines immédiates sur le territoire cantonal, pourtant beaucoup plus proches en terme de distance purement kilométrique. La topographie accidentée des montagnes neuchâteloises n'explique pas tout. L'inertie de certaines conditions historiques (persistance des compagnies privées initiales, absence de concurrence) explique la faiblesse des investissements en infrastructure et en modernisation du matériel sur les lignes régionales. Ce phénomène n'est pas propre au Canton de Neuchâtel: il est endémique dans la plupart des pays européens.

Cet état de fait a pour première conséquence que les pendulaires délaissent les transports publics régionaux et privilégient la voiture, avec l'impact environnemental que l'on sait: à peine 10% des quelques 28 000 déplacements quotidiens enregistrés à la Vue des Alpes (tunnel et col), la principale liaison entre les vallées supérieures du canton et le littoral, empruntent le train! Une seconde conséquence est la perte d'attractivité résidentielle des régions urbanisées d'altitude, où l'on enregistre les taux de vacance locative les plus élevés alors que l'agglomération du littoral souffre de pénurie chronique en matière de logements.

Le tram-train «Transrun», en cours d'étude, ne devrait pas seulement abréger les temps de déplacement entre la frontière française (le Col des Roches où affluent plusieurs milliers de frontaliers), les villes du haut et l'agglomération du littoral, mais contribuer également à renforcer les qualités urbaines des espaces desservis. Actuellement, deux variantes sont en phase d'approfondissement, dont l'analyse ne peut nous retenir ici. La possibilité de financer cette infrastructure prometteuse dépendra de la capacité des autorités neuchâtoises (et des cabinets d'ingénierie de transports mandatés) à capter à temps (avant 2010) les incitations financières fédérales allouées dans le cadre de la politique des agglomérations.⁷ Mais ces incitations fédérales sont assorties de conditions: la faisabilité technique du projet de mobilité proprement dit n'est qu'un volet d'une démonstration plus vaste qui doit donner des garanties de l'engagement mutuel des partenaires impliqués (villes-centres et communes périphériques) à coordonner leurs efforts pour la réalisation d'un scénario commun.

De nouvelles échelles programmatiques

Une série de précédents attestent la capacité de la région à réaliser collectivement de nouveaux équipements, voire à régionaliser a posteriori des équipements existants. Deux sont particulièrement éloquentes: Le «Théâtre du Passage» et le «Nouvel Hôpital Pourtalès».⁸

L'intention de construire un nouveau théâtre à Neuchâtel figurait déjà parmi les priorités politiques

communales en 1972. Etudes et concours se sont succédés jusqu'en 1990, date à laquelle un référendum accepté par 68% des votants a radicalement remis en question, d'une part, le choix du site, mais surtout l'idée que la commune puisse, au vu de sa capacité financière limitée, mais surtout doit, alors que les bénéficiaires du futur théâtre résident largement hors de la ville, assumer seule l'exploitation du futur équipement culturel (17 communes de l'agglomération avaient accepté d'apporter une contribution financière, mais limitée au coût de construction). En 1994, une nouvelle maîtrise d'ouvrage associant les 17 communes partenaires est constituée, un plan financier établi, un nouveau terrain déterminé et un concours lancé l'année suivante, cette fois-ci pour un Théâtre régional de Neuchâtel de 520 places. L'étude des modalités d'organisation qui ont mené ce projet au succès ne peuvent nous retenir ici.⁹ Il faut cependant noter que dès le moment où Neuchâtel, en tant que ville-centre, a su renoncer à son monopole de fait sur les choix et les décisions pour associer les communes suburbaines dans un meilleur respect du principe «qui paie commande», l'affaire a pu être menée plus rondement. Il est clair que les communes suburbaines étaient réfractaires à supporter financièrement une réalisation architecturale qui aurait renforcé le prestige symbolique de la ville-centre et donc creusé encore plus l'écart avec la banlieue. Le consensus n'a pu se former qu'autour du renoncement à toute monumentalité¹⁰ et sur un parti résolu de modestie et d'économie des moyens. La relative austérité de ce pur «outil théâtral» pourra surprendre le public extérieur au Canton de Neuchâtel, habitué à une culture du divertissement plus fastueuse. Cette austérité a néanmoins fonctionné comme le ciment d'une volonté commune et il faut se réjouir de cet acquis sur le plan institutionnel. Grâce à la performance de son dispositif technique, le théâtre de Neuchâtel peut accueillir des spectacles en provenance des meilleures scènes internationales. Avec cet outil, la ville s'est considérablement ouverte sur l'extérieur, dilatant l'espace de ses références culturelles tout en exerçant, pour sa part, un rayonnement culturel qui excède largement les limites régionales.

Le Nouvel Hôpital Pourtalès illustre un phénomène de concentration spatiale des équipements dans un double but de spécialisation et d'optimisation des prestations médicales, d'une part, et de maîtrise des coûts, d'autre part. Les études qui déboucheront sur l'ouverture du concours de projets en 1989 débutent au début des années 1980. Le NHP est inauguré en 2005. La même année le référendum portant sur la mise en réseau des sept hôpitaux du canton au sein d'un unique Etablissement hospitalier multi-site est accepté par 74,5% des votants. Cet organisme de gestion centralisée entre en fonction en janvier 2006. Là encore, cette réforme politico-administrative ne peut être présentée ici, ne fût-ce que sommairement.¹¹ Mais il faut l'évoquer pour comprendre l'échelle programmatique inédite qu'incarne le Nouvel Hôpital Pourtalès et l'échelle de temps qui a été nécessaire à sa conception et réalisation (entre 15 et 20 ans). Le NHP devait permettre à Neuchâtel de rester performant dans ce fameux segment supérieur de l'offre de services, dont nous avons décrit plus haut la propension à migrer vers les agglomérations de plus grande taille. Il ne s'agissait donc pas seulement de moderniser des aménagements purement matériels, mais d'opérer un saut qualitatif sur le plan médical aussi, en offrant aux praticiens un cadre aussi attractif que possible dans un contexte fortement concurrentiel. Ce défi de rationalisation a été remarquablement relevé par le projet d'architecture, qui a su mettre en contraste un registre résolument monumental, côté sud-est, expressif des ambitions du programme et de l'institution, avec une volumétrie articulée d'allure presque domestique, sur la face nord-ouest, où une série de décrochements neutralise l'homogénéité du bloc et le met en relation avec l'environnement résidentiel.

Préparer l'avenir à l'enseigne du développement durable

Plusieurs villes moyennes en Europe, frappées d'une précarité économique semblable, ont choisi de baser leur marketing sur un grand équipement de prestige (palais des congrès, auditorium, musée), griffé d'une vedette de l'architecture internationale (Frank Gehry à Bilbao, Jean Nouvel à Lucerne, Rem Koolhaas à

¹ L'office commun de promotion économique des cantons de Vaud et Neuchâtel a été rejoint en 2003 par le Valais puis par le Jura en 2005. Cf. «Development Economic Western Switzerland», www.dews.com.

² Konrad Mruse, Von der Steuerhölle zur Steueroase. Obwalden zieht plötzlich die Wohlhabenden an. Immer mehr Schweizer Kantone locken, in: FAZ, 28.02.2006.

³ J'emprunte ce concept à Olivier Crevoisier, directeur de recherche à l'Institut de sociologie de l'Université de Neuchâtel, qui a bien voulu me communiquer ses analyses de la situation économique neuchâtoise. Cf. Sophie-H. Bataini, José Corpataux, Olivier Crevoisier, Denis Maillat, Politique extérieure du Canton de Neuchâtel, positionnement et stratégies, Institut de recherches économiques et régionales de l'Université de Neuchâtel, janvier 2004. Voir aussi Antonio Da Cunha, E. Piquet, P. Rérat (éd.), Atlas du canton de Neuchâtel, Editions Gilles Attinger, Hauterive, 2006.

⁴ www.shrinkingcities.com

⁵ Réseau urbain neuchâtois. Trois journées citoyennes. Actes des journées du 19 février, du 25 mars et du 20 avril 2004, République et canton de Neuchâtel, septembre 2004; Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire 2004, République et canton de Neuchâtel, novembre 2004; Rapport no 05.016 du Conseil d'Etat au Grand conseil sur le projet «Transrun, développement des transports publics», République et canton de Neuchâtel, 22 décembre 2004; www.lerun.ch.

⁶ Conférence tripartite sur les agglomérations (éd.), Collaboration horizontale et verticale dans les agglomérations, Berne 2004.

⁷ Le rapport préparé en commun par l'Office du développement territorial et le Secrétariat d'Etat à l'économie sur La politique des agglomérations de la Confédération a été adopté par le Conseil fédéral en décembre 2001, cf. www.are.admin.ch/are/fr/raum/agglomerationspolitik/index.htm

⁸ Le cas des Patinoires du Littoral est un autre exemple d'équipement supporté par un syndicat intercommunal.

⁹ Pour une excellente analyse du processus politico-juridique qui a permis cette réalisation, voir Réjane Depierraz, Le Théâtre régional de Neuchâtel, révélateur des relations intercommunales, Géoregards No 56, cahier de l'Institut de Géographie de l'Université de Neuchâtel, 2001.

¹⁰ Une telle monumentalité avait été reprochée, au moment du référendum de 1990, au projet architectural de l'agence zurichoise Béatrix & Consolascio.

¹¹ Voir la monographie publiée à l'initiative de la direction de projet: Nadja Maillard, Hôpital Pourtalès, Neuchâtel 2005; Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant l'intégration de l'Hôpital Pourtalès à l'Etablissement hospitalier multisite cantonal, 16 janvier 2006.

Porto, Alessandro et Francesco Mendini à Groningue, etc.) pour gagner en visibilité internationale par le biais médiatique. Neuchâtel n'a pas emprunté cette voie-là, préférant aux bénéfices volatiles de l'urbanisme événementiel le rendement à long terme d'une politique centrée sur le développement durable et la qualité environnementale. Neuchâtel a souscrit en avril 2000 à l'Agenda 21 et oriente résolument sa politique urbanistique vers des objectifs écologiques. Ses initiatives pionnières en la matière sont suivies avec attention par les organismes fédéraux et internationaux d'accréditation, qui lui ont déjà décerné plusieurs nominations.

Ainsi la production architecturale et l'aménagement urbain révèlent ici des formes de créativité plus imprégnées de culture scientifique et d'ingénierie qu'orientées vers l'expérimentation plastique et l'investigation du potentiel de suggestion imaginaire des lieux. Le sort réservé par Neuchâtel à l'héritage de l'exposition nationale de 2002 (Expo.02) est révélateur à cet égard.¹² On s'est fait une fierté, à gauche comme à droite, de réclamer la restitution du site dans l'état d'aménagement fort modeste où il se trouvait avant la tenue de la manifestation, alors même qu'avec un minimum d'anticipation la ville aurait pu inclure la requalification de ses espaces publics riverains du lac dans le budget de la manifestation. Aujourd'hui, il se trouve encore des écologistes acharnés pour réclamer la démolition du dernier vestige de l'événement, l'«Hôtel Palafitte», sous prétexte que la dérogation légale qui en a permis la réalisation sur le littoral est désormais échue. Il n'est pas exclu que la ville et le canton soient bientôt privés de l'un des deux seuls établissements de catégorie supérieure que compte le parc hôtelier régional, indispensables à leur vitalité économique, par pur dogmatisme politique. Ironie de l'histoire: l'établissement a été justement conçu comme un laboratoire du développement durable, tant du point de vue de la science des matériaux, des techniques constructives, que de celui de l'énergie...¹³

Un projet en attente d'images mobilisatrices

Les enjeux de l'environnement naturel et construit sont donc traités dans la conjoncture politique actuelle avec l'esprit de sérieux et dans le respect des engagements pris dans le cadre de l'Agenda 21. On peut douter cependant que ces bonnes intentions réussissent à elles seules à mobiliser la population et leurs organes représentatifs pour la longue course d'endurance qui s'annonce. En effet, pour qu'un projet soit mobilisateur, il faut qu'il parle à l'imagination, qu'il suscite l'enthousiasme, qu'il intègre un élément de transgression. Quelle que soit la légitimité

des arguments étayés sur l'économie régionale, sur l'ingénierie des transports, sur le génie environnemental, sur les nouveaux modèles de gouvernance, ils n'offriront jamais qu'une approche technique à des problèmes, dont un des volets reste profondément culturel, ancré dans les modes de vies, les représentations, les traditions, l'habitus. Or, si l'on veut changer quelque chose de ce côté-là, il faut créer l'enthousiasme en révélant tout l'extra-ordinaire qui est à portée de main, tout le potentiel de renouveau du quotidien que peuvent libérer d'infimes flexibilisations de l'organisation de l'espace et du temps. Tôt ou tard, il faudra envisager d'associer à ce projet de réseau urbain neuchâtelois l'apport créatif de ceux qui savent traduire en images ce que tous appellent de leurs vœux, sans pouvoir encore en dessiner les contours.

Sylvain Malfroy, *1955 à Lausanne, historien de l'art, actuellement iconographe à la rédaction centrale du Dictionnaire historique de la Suisse, Berne, chargé du cours d'Histoire des conceptions de l'espace architectural à la Zürcher Hochschule Winterthur et de celui d'Initiation au projet urbain à l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel.

Coup d'œil sur Neuchâtel

Points de mire urbains, édifices récents

Nott Caviezel A tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de la ville et du canton de Neuchâtel, nous recommandons chaudement la visite des «Galeries de l'histoire» (Av. DuPeyrou 7). Réaménagée il y a peu, cette antenne du Musée d'art et d'histoire propose aussi de nombreuses choses intéressantes à voir sur l'histoire de la construction et de l'architecture.

Dès la préhistoire et le début de notre ère, d'importants sites sont implantés sur les rives de Neuchâtel et ses abords. Qu'il nous suffise ici de mentionner le site de la Tène qui a donné son nom, valable pour toute l'Europe, au second âge du Fer. Au Moyen Âge, dans le sillage d'établissements monastiques, un premier noyau urbain se dessine, avec le château et l'église conventuelle. Au fil du temps, le commerce et l'artisanat, mais aussi la vie intellectuelle et culturelle confèrent à la ville une notoriété croissante. Les aléas politiques de Neuchâtel qui s'était volontairement assujettie au roi de Prusse en 1701 et qui, hormis une brève interruption pendant l'ère napoléonienne et malgré son entrée dans la Confédération en 1815, va en fait demeurer prussienne jusqu'en 1848, n'ont pas été en sa défaveur. Au contraire: au 19^e siècle, l'horlogerie, implantée dans la région depuis fort longtemps, connaît un nouvel essor et l'industrialisation est en marche. En 1826, Philippe Suchard exploite un premier moulin à cacao dans le vallon de la Serrière, pour la produc-

tion d'un chocolat qui fera bientôt le tour du monde. En 1860, c'est l'inauguration des lignes de chemin de fer de Neuchâtel vers Le Locle et les Verrières. En 1910, l'ancienne «académie» est élevée au rang d'université et Neuchâtel devient un haut lieu de la microtechnologie. Mais nous n'allons pas ici entrer dans les détails de l'histoire de Neuchâtel.

Au gré de son développement politique et surtout économique, la ville a grandi par poussées. Son extension actuelle, toute en longueur, avec des rues parallèles qui, vers le haut de la ville, s'échelonnent sur le versant parfois abrupt du Jura, est dictée par la topographie. Sa partie basse est bordée par le lac; avec les communes riveraines voisines, la ville de Neuchâtel est devenue une grande agglomération.

Les passionnés d'architecture connaissent sans doute les principaux édifices de la ville: le château médiéval et la Collégiale avec son célèbre cénotaphe des comtes de Neuchâtel, des 14^e et 15^e siècles, la Maison des Halles, emblème de la ville marchande (1569–1572), l'Hôtel DuPeyrou de l'architecte bernois Erasmus Ritter (1765–1771), un fleuron du baroque, l'Hôtel de ville néo-classique de l'architecte français Pierre-Adrien Paris, construit en 1784–1786, l'Eglise rouge, bâtie en 1897–1906 par Guillaume Ritter, entièrement en pierre artificielle. Enumérer ici les nombreuses constructions intéressantes du 20^e siècle nous mènerait trop loin. Nous renvoyons à ce propos au guide d'architecture paru en 2001 (voir indications bibliographiques en p. 12.) Sur la tripple page dépliant, nous avons mis à jour les données de ce guide en intégrant un choix d'édifices plus récents méritant d'être vus, avec une image et une brève fiche technique. Nadja Maillard a rédigé des commentaires relatifs à trois «zooms» sur des zones de la ville, qui sont intéressantes sur le plan urbanistique.

Trois zooms sur Neuchâtel

par Nadja Maillard

Zoom 1 – Serrières

Le «Plan directeur communal» (1994) identifie Serrières comme l'un des trois pôles stratégiques de développement de la ville. Les atouts de ce secteur reposent sur un important potentiel de reconversion et d'extension, sur sa proximité avec l'échangeur autoroutier, sur sa bonne intégration dans le réseau des transports publics et sur sa position à l'entrée de la ville.

Le site de Serrières est un accident topographique: une profonde entaille, au fond de laquelle coule une rivière à débit régulier, couturée par le pont Berthier (1811) et celui des CFF (1869). La continuité du bâti, de part et d'autre de cette faille, rend imperceptible

¹² Rudolf Rast (éd.), Architecture. Expo.02, Bâle, Birkhäuser, 2003.

¹³ Nadja Maillard, Hôtel Palafitte, Neuchâtel, Fondation de Famille Sandoz, 2002–2003, 2 vol.