



PLAN D'ALIGNEMENT

Zone industrielle « Secteur au sud de l'Areuse »



Rapport sur l'aménagement selon l'art. 47 OAT

Pour traiter: Norbert Jouval / Audrey Girardet
urbaplan neuchâtel

12016-PA Rapport 47AOT-120209-AGI.doc-9.2.2012-NJ-AGI-fpo

lausanne

av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg

rue pierre-aeby 17
cp 87 - 1702 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève

rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel

rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
1.1 Justification de la démarche	5
1.2 Bases légales	5
1.3 Composition du dossier	7
1.4 Procédure et calendrier	7
2. CONCEPT D'AMENAGEMENT	9
2.1 Objectifs d'aménagement	9
2.2 Hiérarchisation du réseau routier	9
2.3 Distances de principe entre alignements	11
2.3.1 Profils types	11
3. CONCLUSION	17

1. INTRODUCTION

1.1 Justification de la démarche

Le présent rapport accompagne l'établissement d'un plan d'alignement concernant le secteur industriel situé au sud de l'Areuse. Ce plan est établi conjointement à la modification partielle du PAL sur ce secteur, à l'intérieur duquel la commune souhaite permettre une densification du bâti. La présente étude prend ainsi en compte les réflexions menées sur la stratégie de développement de la zone industrielle pour permettre la construction de deux nouvelles routes publiques permettant la desserte de l'ensemble des bien-fonds de la zone.

Actuellement dépourvue d'alignements communaux, les routes existantes sont soumises au respect de la Loi sur les routes et voies publiques. La création de toute nouvelle route publique implique en outre l'établissement de nouveaux alignements.

D'autre part, les alignements permettent de préserver des espaces suffisants pour des aménagements routiers adaptés à leur fonction comprenant la chaussée, le ou les trottoirs, l'éclairage public et des voies cyclables, selon les cas. Finalement, les alignements sont fixés en tenant compte de leur impact sur le bâti existant, même si le présent plan d'alignement porte sur un site encore peu construit.

1.2 Bases légales

Les plans d'alignements sont traités aux articles 71 à 78 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) et dans la loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP).

Selon l'article 71 LCAT, les alignements réservent l'espace nécessaire à la construction de nouvelles voies de communication publiques (routes, cyclables, piétons, ferrés) et infrastructures publiques (places). L'article 72 LCAT stipule qu'un plan d'alignement est nécessaire pour toute nouvelle construction de voies de communication. Outre les voies de communication, les alignements ont aussi pour objectif de protéger l'environnement bâti (art. 73 LCAT). L'article 74 LCAT précise que les plans d'alignement indiquent obligatoirement la limite des constructions en bordure des voies de communication. Il est important de rappeler, qu'en cas d'utilité publique, le plan d'alignement octroie à l'autorité la possibilité d'exproprier les propriétaires fonciers (art. 78 LCAT).

Toutes les constructions situées dans les alignements ne peuvent être qu'entretenues. En cas de transformation ou d'agrandissement d'un bâtiment situé entre les alignements, une mention de précarité sera inscrite au registre foncier

selon l'article 77 de la LCAT. Par cette mention, le propriétaire s'engage à renoncer, en cas d'expropriation, à réclamer la plus-value résultant des travaux. Toutefois, dans le cas où le bâtiment ne représente pas une contrainte pour la sécurité des usagers (article 77 al1 In Fine), des exceptions peuvent être prévues par le plan, c'est-à-dire que les bâtiments ou partie de bâtiment identifiés sur le plan (teintés en rose) peuvent être transformés ou agrandis sans inscription de mention de précarité au registre foncier. Leur valeur, en cas d'expropriation, tiendra alors compte des travaux effectués depuis l'entrée en vigueur du plan d'alignement. Par contre, si le propriétaire décide de démolir intentionnellement son bâtiment, il devra obligatoirement respecter les alignements lors de la reconstruction.

Pour l'exécution de travaux de construction ou de correction d'une route à l'intérieur d'alignements existants, la procédure du permis de construire suffit.

La procédure d'adoption et de sanction des plans d'alignement suit la procédure des plans d'affectation qui est définie aux articles 89 et suivants de la LCAT : approbation par le Conseil Communal, examen des services cantonaux et préavis de synthèse du SAT (délai d'ordre de 3 mois), préavis du Département de la gestion du territoire, adoption par le Conseil Général et délai référendaire de 40 jours, mise à l'enquête publique durant 30 jours, approbation et sanction par le Conseil d'Etat.

Conformément à l'article 4 LAT, une information publique doit être organisée par l'autorité communale pour informer la population sur les objectifs visés et le déroulement de la procédure.

(A compléter suite au déroulement de l'information publique)

Réseau routier

À défaut de plans d'alignement, la LRVP fixe les distances minimales à observer lors de la construction, la reconstruction ou la transformation d'un bâtiment. Ces distances, calculées par rapport à l'axe de la route, sont les suivantes :

- > pour les routes cantonales
 - 12 m hors localité
 - 9 m en localité
- > pour les routes communales
 - 9 m pour les routes principales et collectrices
 - 7.5 m pour les routes de desserte

Domaine ferroviaire

Le domaine ferroviaire des CFF est assimilable à un domaine public (DP) et appartient à la Confédération. Les CFF imposent une distance minimale de sécurité de

5 mètres par rapport à l'axe de la voie, qui doit être appliquée à toute construction.

Cheminements de mobilité douce

Selon la stratégie développée pour cette zone, un cheminement de mobilité douce est prévu le long de la voie ferrée de façon à garantir l'accès piéton à la future gare CFF. Ce cheminement sera garanti par servitude (cf. figure 1)

1.3 Composition du dossier

Le dossier du plan d'alignement est composé des documents suivants :

- > le présent rapport et ses annexes, qui décrit et justifie les modifications apportées au plan d'alignement ;
- > le plan d'alignement à l'échelle 1/500

Le plan est un document contraignant qui doit être sanctionné, alors que le rapport est un document indicatif.

1.4 Procédure et calendrier

Le calendrier ci-après donne les principales durées et échéances de la procédure. Il correspond à un déroulement "dans le meilleur des cas".

Tableau 1: Calendrier intentionnel

Etapas de la procédure	échéance
Dépôt du dossier en 7 exemplaires à la commune pour signature	3 février 2012
Dépôt des 7 exemplaires au SAT pour examen préalable	Semaine 6
Consultation des services cantonaux	Semaine 6
Préavis de synthèse du SAT	Semaine 7
Adaptation du dossier selon remarques du SAT	Semaine 7
Préavis du DGT	Semaine 7
Adoption par le Conseil général	20 février 2012
Publication dans la feuille officielle	Début mars
Délai référendaire (40 j)	Mars-avril
Publication dans la feuille officielle	Fin avril
Enquête publique (30 j)	Mai
Approbation et sanction du Conseil d'Etat	Juin 2012

2. CONCEPT D'AMENAGEMENT

2.1 Objectifs d'aménagement

Dans le cadre de la révision du PAL pour le secteur de la zone industrielle, le Conseil communal a décidé d'établir des alignements qui permettent de définir le principe d'organisation et la hiérarchisation des voies d'accès du secteur sur la base des orientations stratégiques formulées pour la zone industrielle.

2.2 Hiérarchisation du réseau routier

La structure du réseau routier est basée sur l'étude d'aménagement proposant un concept de développement de la zone industrielle de Couvet. Cette dernière se destine à accueillir rapidement un certain nombre d'activités diverses (manufacture horlogère, hangars à machine, dépôts de bois, casernes d'ambulances).

Sur cette base, la desserte de ce site a été hiérarchisée en prenant en compte deux étapes de réalisation, dont la première fait l'objet du présent plan d'alignement.

Première étape (cf. figure 1 page suivante) :

- > L'accès principal de la zone industrielle, que ce soit depuis le village ou depuis la route cantonale, est existant. Il se fait via la rue du Pré-Jorat, le long de l'Areuse.
- > Les dessertes internes du secteur, nouvellement créées sont hiérarchisées selon le plan ci-après.

Seconde étape (cf. figure 2 page suivante) :

Dans un second temps, les voies d'accès au site seront complétées selon le plan ci-dessous afin de pouvoir accéder au sud du secteur directement depuis la route cantonale. Une deuxième procédure de plan d'alignement sera engagée le moment venu.

Figure 1 : Hiérarchisation nouvelle du réseau (première étape)



Figure 2 : Hiérarchisation nouvelle du réseau (seconde étape)



2.3 Distances de principe entre alignements

Sur la base du plan de hiérarchisation du réseau routier et piéton, les distances entre alignements suivantes ont été retenues :

Catégorie	Type d'axe	Distance entre alignements
A	Principal axe collecteur	9 m au sud de l'axe de la rue (pas d'alignement du côté de l'Areuse)
B	Principal axe de desserte	15 m
C	Route de desserte secondaire	12 m
D	Route de desserte secondaire avec voie de mobilité douce	15 m

A l'intérieur des alignements portant sur le réseau routier, il est prévu la création d'une chaussée de 6.60 m. Selon la norme SN 640 201, cette largeur est suffisante pour permettre le croisement de :

- > deux voitures ou d'un camion et une voiture à 50 / 70 km/h
- > deux camions à 30 / 40 km/h .

Il est prévu que l'ensemble du réseau de desserte de la zone soit en zone 30.

2.3.1 Profils types

Des profils types illustrent l'aménagement de l'espace entre alignements. Ils donnent les exemples d'aménagement proposés pour les différentes voies d'accès du secteur.

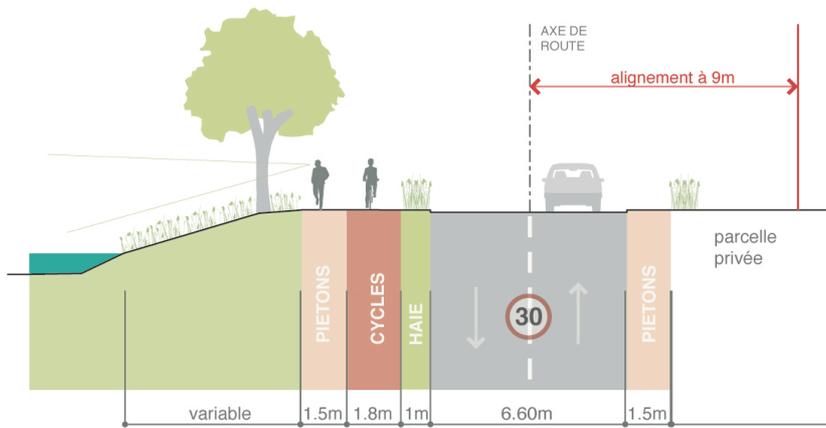
Catégorie A

Seul un alignement de 9 m à l'axe de la rue est appliqué au sud de la rue du Pré-Jorat, principal axe collecteur de la zone industrielle, exception faite au droit de la parcelle 3329 où l'alignement marque un décrochement afin de ne pas frapper le bâtiment existant.

Le profil type pour cet axe (cf. figure 3) prévoit un gabarit routier de 6.60 m. Au nord, une piste cyclable d'une largeur de 1.80 m ainsi qu'un chemin piétonnier d'une largeur de 1.50 m longent l'Areuse. Une séparation physique avec l'espace routier est assurée par une végétation buissonnante (1 m). Au sud de l'axe routier est prévu l'aménagement d'un trottoir de 1.50 m. Cette configuration permet à la fois de prévoir un axe routier suffisamment large pour permettre le croisement de deux poids-lourds tout en confirmant et valorisant le cheminement de mobilité douce existant le long de l'Areuse.

L'établissement d'un alignement à 9 m permet de garantir un recul des bâtiments industriels par rapport à l'axe de la rue et, finalement, des berges de l'Areuse et de son espace de mobilité douce.

Figure 3 : Profil type pour les axes de catégorie A



Du point de vue des impacts sur la route existante, celle-ci devra être modifiée afin de mettre en œuvre les profils-types proposés. En effet, la largeur de la route existante devra être légèrement réduite afin de la ramener à 6.60 m et de permettre l'aménagement des voies de mobilité douce prévues.

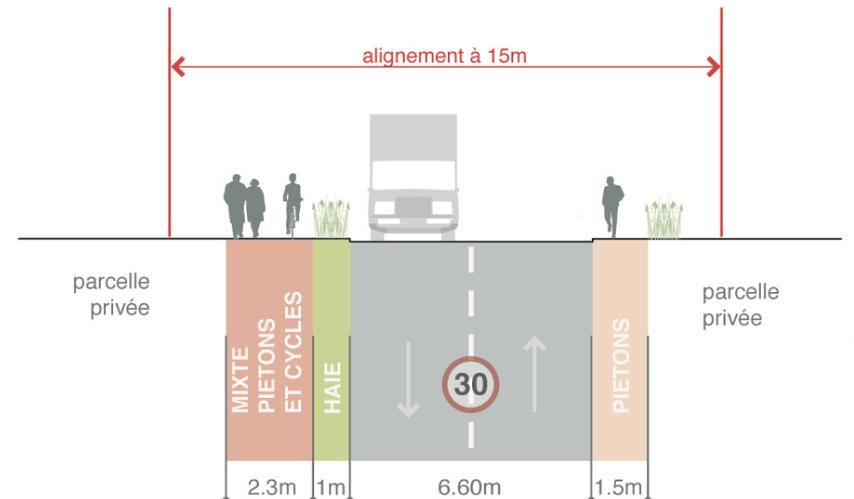
Catégorie B

L'alignement à 15 m est appliqué à la route de desserte située à l'est des biens-fonds 3328 et 3675.

Le profil type (cf. figure 4) illustre la volonté d'aménagement de ce principal axe de desserte. Il prévoit une emprise routière de 6.60 m. Deux trottoirs différenciés sont proposés : l'un uniquement réservé aux piétons (d'une largeur de 1.5 m et l'autre ouvert à la fois aux piétons ainsi qu'aux cyclistes et séparé de la route par une bande d'1 m de largeur réservé à la plantation d'espèces végétales buissonnantes).

Il est rappelé que, selon la législation neuchâteloise, la création d'alignements implique l'application d'un gabarit de 45° depuis l'alignement opposé en cas de corniche inférieure à 20.00 m (art. 33 RELCAT). Dans le cas présent, les gabarits de 45° imposent que les bâtiments implantés sur les alignements ne dépassent pas 15 m à la corniche (contre 15.50 m maximum selon les nouvelles dispositions du PAL). Aussi, un bâtiment atteignant 15.50 m à la corniche (utilisation maximale des droits) doit être se reculer de 0.50 m par rapport à l'alignement.

Figure 4 : Profil type pour l'axe de catégorie B



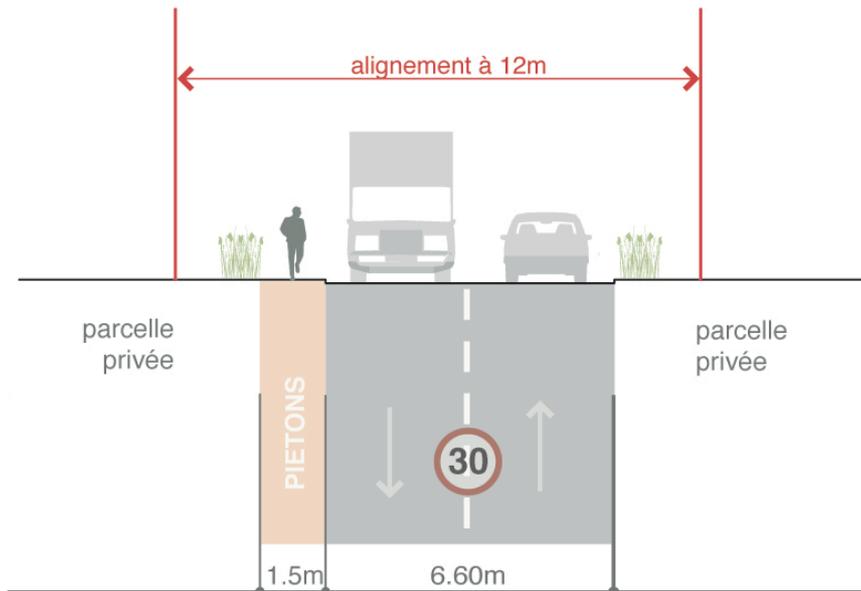
Du point de vue des impacts sur la route existante, celle-ci devra dans tous les cas être modifiée afin de mettre en œuvre les profils-types proposés. En effet, la largeur de la route existante (8 m) devra être ramenée à 6.60 m afin de permettre l'aménagement des voies de mobilité douce prévues.

Catégorie C

L'alignement à 12 m est appliqué aux routes de desserte secondaires à la zone industrielle.

Pour ces axes, les profils types (cf. figure 5) prévoient une chaussée routière de 6.60 m de largeur ainsi qu'un trottoir d'une largeur de 1.5 m. Le faible trafic attendu sur ces différentes voies d'accès ne justifie pas création d'une piste cyclable. Il est considéré que l'espace routier peut avoir une utilisation mixte (vélo + véhicules motorisés).

Figure 5 : Profil type pour les routes de catégorie C



Avec l'application d'un gabarit de 45° à l'alignement opposé, les bâtiments implantés sur l'alignement, ne peuvent dépasser une hauteur à la corniche de 12 m (contre 15.50 m selon les nouvelles dispositions du PAL). Pour un bâtiment d'une hauteur à la corniche de 15.50 m (utilisation maximale des droits), un retrait de 3.50 m par rapport à l'alignement est nécessaire.

Il a en outre été vérifié que les gabarits induits par l'établissement de ces alignements ne frappent pas de bâtiments existants, implantés très proches de la route existante.

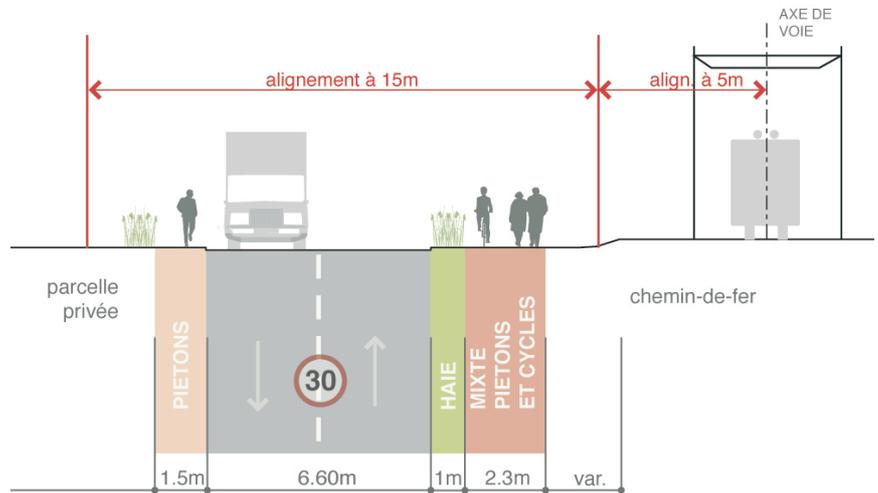
Du point de vue des impacts sur la voie existante, celle-ci devra dans tous les cas être modifiée afin de mettre en œuvre les profils-types proposés. En effet, la largeur de la route existante (8 m) devra être ramenée à 6.60 m afin de permettre l'aménagement des voies de mobilité douce prévues.

Catégorie D

L'alignement à 15 m est appliqué à l'axe desservant le sud de la zone industrielle, le long de la voie ferrée.

Le profil type (cf. figure 6) de cette catégorie de rue prévoit une emprise routière d'une largeur de 6.60 m et un trottoir de chaque côté. Le trottoir prévu au nord de l'axe, du côté des terrains constructibles possède une largeur de 1.50 m et est réservé au piétons. Au sud de cette route, le long du domaine ferroviaire, séparé de la chaussée par une bande de 1 m de large destiné à être végétalisé, est prévu un trottoir mixte (piétons et cyclistes) d'une largeur de 2.30 m.

Figure 6 : Profil type pour les routes de catégorie D



Cheminement piétonnier à réaliser

Afin de garantir l'établissement d'un cheminement de mobilité douce destiné à desservir la future halte ferroviaire prévue plus à l'ouest, il est prévu d'inscrire des servitudes de passage au registre foncier. Le principe de cette voie de communication est toutefois illustré en plan, à titre indicatif.

3. CONCLUSION

L'établissement de ce plan d'alignement est l'occasion de qualifier les alignements en fonction de la situation et des besoins actuels et futurs afin qu'ils correspondent à la destination de la zone. En effet, dans les secteurs peu ou pas construits, comme dans le cas présent, la définition de nouveaux alignements contribue à un développement cohérent du réseau de communication et du tissu bâti.

De plus, ce plan permet à la commune de créer de nouvelles routes d'accès pour cette zone industrielle et de développer son réseau de chemins piétonniers, le long des accès, des rives de l'Areuse ainsi que le long de la voie ferrée.