

Annexe : Données de base

Pôle de gare Le Locle

Situation



Pôle Le Locle

- Périètre du pôle
- Périètre soumis à plan de quartier
- Périètre soumis à plan spécial
- Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

- Gel
- Diminution
- Changement d'affectation
- Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
5	Zone d'ancienne localité	3'777
17	Zone d'habitation à faible densité	36'093
4	Zone d'habitation à moyenne densité	5'518
2	Zone mixte	5'089
28		50'477

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG Le Locle dispose globalement de quelque 4 à 5 ha à développer ou densifier dans un rayon de 500 m autour de la gare Le Locle, sous la forme unique de propriétés privées. Il serait opportun que la commune du Locle garantisse la mobilisation foncière, au moins les augmentations prévues de la zone à bâtir sur les bienfonds 3216 et 4156 partiel. Hormis ce potentiel, la taille des parcelles est relativement faible et la plupart d'entre elles sont partiellement construites.

État de la planification

Plan directeur régional du Centre-Jura, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	<p>PDR :</p> <p><u>Urbanisation</u> : développement au sein du milieu bâti par des mesures de requalification urbaine des centres et en localisant les secteurs d'habitat à proximité des transports publics, des équipements et des services.</p> <p><u>Logements</u> : remettre sur le marché les logements vacants à travers la requalification des centres-villes en modérant le trafic de transit les traversant. Permettre une variété des typologies de logements afin de favoriser la mixité sociale et générationnelle.</p> <p><u>Mobilité</u> : réduire la part des déplacements motorisés et inciter au report modal [...].</p> <p>Maintenir des conditions favorables d'écoulement du trafic sur les axes structurants [...]</p> <p>Maîtriser les flux de circulation à travers les quartiers d'habitat ou en bordure de certains pôles spécifiques (écoles, hôpitaux, homes pour personnes âgées, etc.) [...]</p> <p>Mettre en place des politiques de stationnement volontaristes (offre et gestion des places), [...]</p> <p>Renforcer l'attractivité des lignes de transports collectifs, en particulier au niveau des cadences offertes (trains et bus) [...]</p>

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Le Locle

	Développer des infrastructures et des équipements en faveur de la mobilité douce (en lien avec les écoles, gares et principaux arrêts de transports collectifs).
Objectifs	<p>PDR : Requalification et/ou densification à engager Réaménagement de l'avenue de l'Hôtel de Ville Aménagement d'une zone de rencontre à la Place du Marché Création d'un arrêt bus (gare routière TransN déjà réalisée 2017) Renforcement de la cadence des bus-trains/de la desserte TP Aménagement en faveur de la mobilité douce</p> <p>ACE : Réduction de la zone à bâtir (habitation/mixte/centrale) de -4.6 ha à l'horizon 2030 et augmentation de +3.2 ha 2040. Relocalisation de 3 ha du secteur des Malpieres au secteur des Monts Concentration des habitants, emplois et services Requalification urbaine et densification du centre-ville Amélioration de la desserte interurbaine en transports publics Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires mobilité de mobilité douce vers les arrêts de transports publics. Construction de l'évitement routier du Locle (H20) Requalification des traversées de localité. Création de parking d'échange et de covoiturage ainsi que le développement d'une politique de stationnement (politique de stationnement acceptée par le CG en février 2019). Les éléments indiqués seront repris dans le cadre de la révision du PAL, donc en passe d'être appliqués soit par une affectation, soit par une réglementation.</p>

Révision du PAL (en cours), séance 1^{er} contact (4 octobre 2018), pré-étude en cours d'élaboration	
Enjeux	<p>Démographie stagnante : mettre sur pied des mesures afin de renverser la tendance.</p> <p>Dimensionnement : identification des possibilités de densification (hauteur – surface). Réflexion sur les secteurs en zone mixte.</p> <p>Transports publics : assurer une coordination entre les horaires trains/bus et améliorer correspondances (attente 30 minutes environ direction Berne et Zurich). Maintien de la ligne ferrée entre Le Locle et Les Brenets jusqu'en 2028-2030.</p> <p>Fusion entre les communes des Brenets et du Locle entrée en fonction le 1^{er} janvier 2021. Cette situation aura des conséquences sur le processus de révision du PAL.</p>

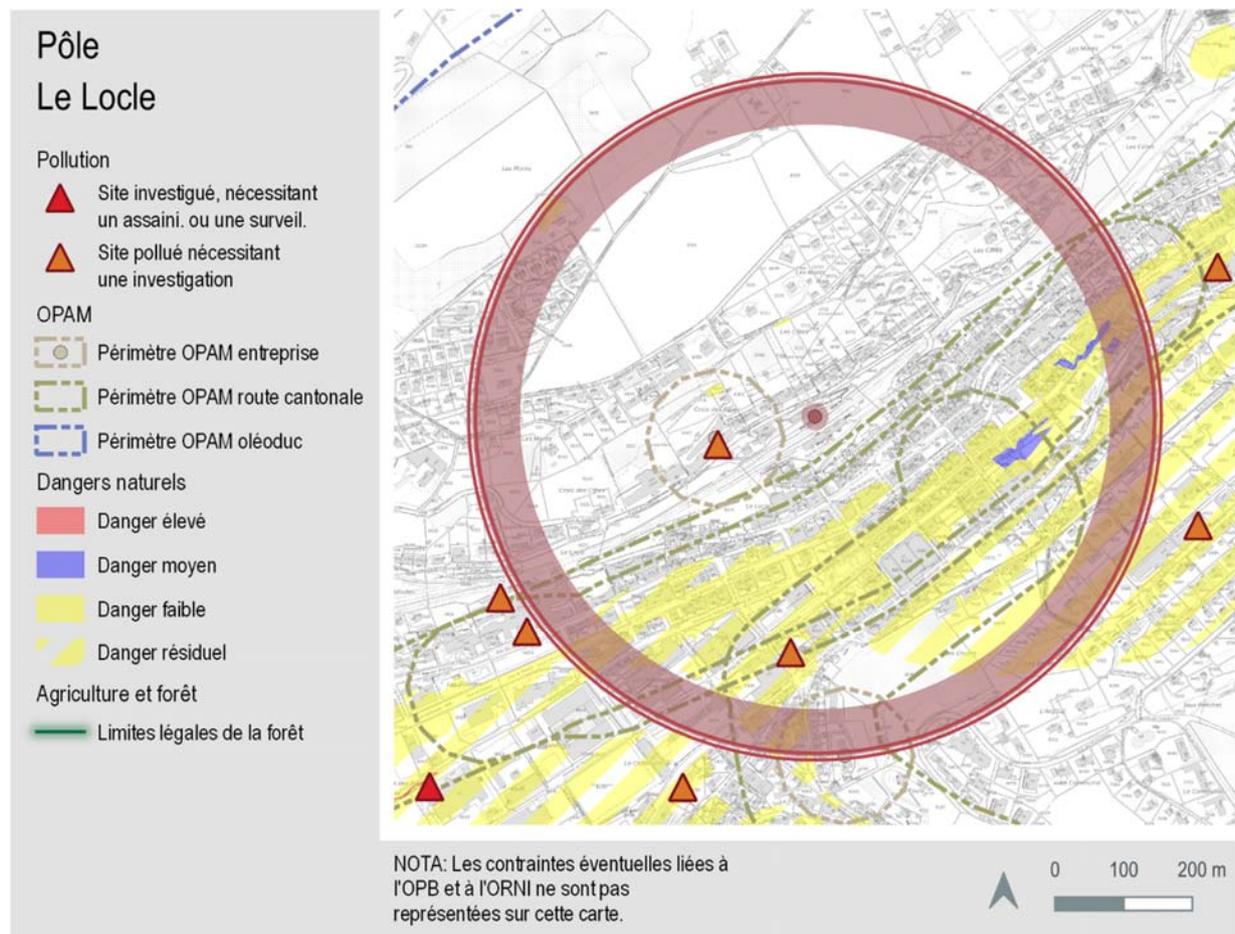
Remarques :

- Objectifs et enjeux émanant majoritairement d'un document établi par la Ville du Locle en vue de la séance 1^{er} contact.

Plan directeur de quartier (PDQ) Les Malpierrez, en vigueur (approuvé par le DDTE le 6 septembre 2007)	
Enjeux	<p>Stabiliser voire augmenter la croissance démographique. Diminuer le vieillissement de la population</p> <p>Adapter l'offre à la demande immobilière (habitat individuel). Relancer et réactiver l'activité de la construction (investisseurs privés et institutionnels)</p> <p>Prendre en considération l'environnement bâti existant</p> <p>Grande surface à desservir en présence de contraintes topographiques</p> <p>Création de quartiers distincts, par étape (différentes logiques).</p> <p>Bruit routier sur axes existants (Av. Hôpital, Soleil d'Or, Les Monts)</p> <p>Présence d'éléments naturels riches et diversifiés (vaste surface à protéger, bande rocheuse divisant le périmètre en deux, éléments de protection contraignants)</p> <p>Les équipements culturels, sportifs et scolaires sont suffisants.</p>
Objectifs	<p>Démographique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stabiliser la population à 10'000 habitants (maintien de la mixité sociale par la mise à disposition de nouveaux logements, retenir la population existante et permettre l'accueil de nouveaux ménages) - Répondre à la demande immobilière (habitat individuel et logements 5 pièces et plus) et favoriser l'accession à la propriété (fidélisation de la population) <p>Urbanisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stimuler la construction des logements sur les propriétaires foncières de la commune. Équiper les terrains dans les temps. Anticiper la planification et adapter les instruments - Maîtriser le développement et les investissements publics et éviter le gaspillage du patrimoine (diviser le périmètre en plusieurs secteurs). - Garder une cohérence avec le bâti existant (conserver l'esprit de la mixité typologique et sociale existante) <p>Transport, circulations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les coûts liés à la création d'une desserte principale communale. Déléguer aux privés l'équipement interne des poches de construction. - Assurer une liaison entre les différentes poches notamment entre la partie au nord de la bande rocheuse et la partie sud - Assurer l'accès par TP à l'ensemble du quartier y compris à terme la partie supérieure du PDQ (secteurs 6 à 10) - Prendre des mesures pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route et respecter l'OPB. <p>Nature et paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préserver au mieux le caractère naturel de ce périmètre en tant qu'atout majeur du site et pour la qualité de vie - Assurer l'entretien à long terme des zones de protection naturelles (ZP2 et zones de verdure) - Respecter les principes de protection de la bande rocheuse qui structure le périmètre tout en assurant des liaisons « douces » entre les poches d'urbanisation - Respecter les principes de protection tout en limitant les contraintes pour la viabilisation et la construction <p>Équipements publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux besoins d'équipements du quartier uniquement (culturels, sportifs et scolaires) - Favoriser l'utilisation mixte des surfaces - Concilier les fonctions naturelles et d'accueil de ces périmètres (protection et détente)

Relocalisation les Malpierrez (document préavisé par le SAT, le 12 février 2018)	
Enjeux	Permettre la construction de nouveaux logements dans la partie nord de la Ville, dans un secteur moins excentré que Malpierrez nord selon le PDQ, et plus accessible par TP.
Objectif	Relocaliser environ 3 ha de la zone à bâtir à vocation d'habitat du secteur des Malpierrez supérieures au secteur Les Monts.

Contraintes environnementales

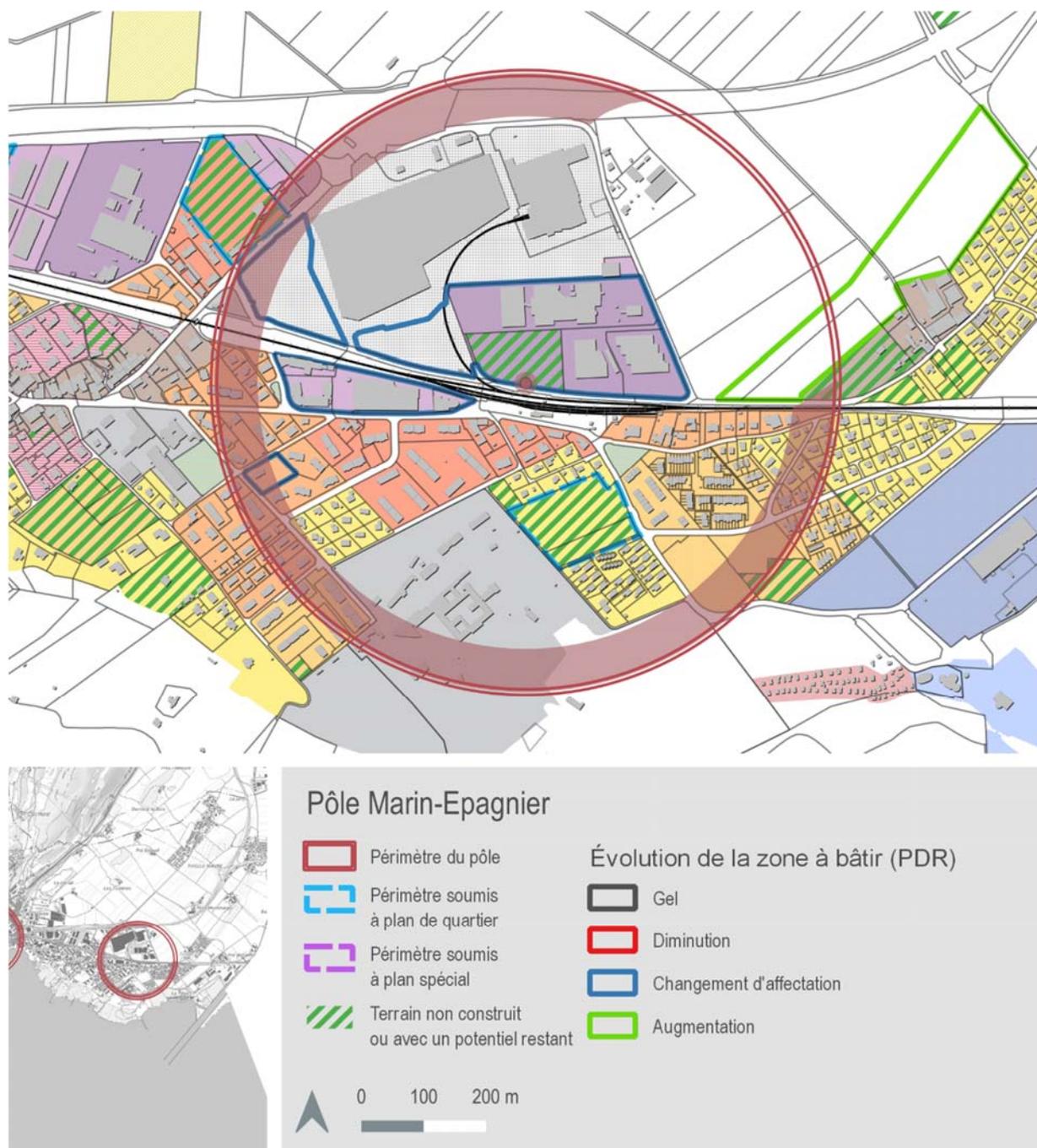


- Des routes cantonales et une entreprise sont concernées par l'OPAM.
- Quelques sites nécessitent une investigation au niveau pollution.
- Les dangers naturels (DN) sont faibles ou résiduels.
- Le nord de la gare est contraint par la présence de forêts.
- Au niveau bruit (OPB), la traversée du Locle est quotidiennement marquée par les flux de voitures. Les valeurs de bruit (VLI, voire VA) sont dépassées. Le projet d'évitement du Locle (H20) contribuera à améliorer ce point. Une EIE est liée à ce projet routier.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Marin-Epagnier (La Tène)

Situation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone d'ancienne localité	9'332
3	Zone d'habitation à faible densité	19'245
1	Zone d'habitation à haute densité	14'956
1	Zone industrielle	12'002
1	Zone résidentielle densifiée	5'077
7		60'612

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG de la Tène dispose de quelque 6 ha à développer ou densifier dans un rayon de 500 m autour de la gare. Les terrains encore libres ou comprenant des réserves importantes, hormis ceux sis à l'intérieur du périmètre du PDE, appartiennent soit à des entreprises de la place (Marin Centre SA, Boegli-Gravures SA, Fondation d'Ebauches SA), soit à la Fondation de Préfargier (Les Essertons), soit encore à des privés organisés sous la forme de copropriétés ou de hoiries (Sous Les Vignes, En Pellu). Une petite parcelle (bf 2961) appartient à la paroisse de l'Entre-deux-Lacs.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé par le CE le 2 mai 2018	
Enjeux	<p>Gare existante avec potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics.</p> <p>En principe, pas d'augmentation (par mise en zone à bâtir et/ou changement d'affectation) de la zone d'habitation, zone mixte ou zone centrale (ZH/ZM/ZC) à l'horizon 2030 (sauf en cas de relocalisation de surfaces au sein du territoire communal, à déterminer lors de la révision du PAL).</p> <p>Augmentation (par mise en zone à bâtir et/ou changement d'affectation) de la zone d'habitation, zone mixte ou zone centrale (ZH/ZM/ZC) de 4 hectares à disposition à l'horizon 2040.</p>

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Marin-Epagnier (La Tène)

Objectifs	Développer des projets urbains dans les quartiers de gare, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles. Développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD. Renforcement de la structure urbaine autour de la gare de Marin et du centre commercial « Marin-Centre ». Développement urbain autour de la gare de Marin.
------------------	---

Remarques :

- Le PDR COMUL mentionne qu'il est prévu de lancer d'une étude test pour explorer plusieurs pistes et/ou étapes de développement de la constitution d'une nouvelle « ville » autour de ce qui existe (en s'appuyant sur la gare et le centre commercial).
- Le PDR COMUL estime le potentiel d'habitants-emplois du pôle de gare de Marin à 1'669 HE (tableau « Potentiel des pôles de développement », p.57), avec affectation mixte, haute densité, 25% d'emplois. Le SAT ne s'est pas positionné sur cette estimation dans le cadre du PDR.

Pré-étude pour la révision du PAL, datée du 15 novembre 2019, document pas encore validé	
Enjeux	Densification, mixité, faisabilité. La commune envisage une augmentation des ZH/ZM/ZC dans le périmètre du pôle de gare, mais la pré-étude ne dimensionne pas le développement souhaité de manière quantitative. Il semble toutefois qu'un dépassement non négligeable du quota de ZH/ZM/ZC attribué à la commune à l'horizon 2030 se dessine, à moins que la commune renonce au développement d'autres ZH/ZM/ZC non construites en compensation. La pré-étude est toutefois muette à ce propos. Au-delà des quotas de ZH/ZM/ZC se pose la question de la faisabilité du pôle de gare. La pré-étude ne présente pas de diagnostic sous l'angle du trafic, du bruit, de l'approvisionnement en eau et de l'évacuation et du traitement des eaux. Néanmoins, les préavis des services cantonaux permettent d'ores et déjà de mettre en évidence d'importantes contraintes de développement, en particulier sous l'angle du bruit (OPB) et des accidents majeurs (OPAM). En effet, des problèmes sont rencontrés en application du plan en vigueur par les manœuvres des trains marchandises en gare et voie ferroviaire privée d'accès à la centrale de distribution Migros. Pour la création d'une nouvelle zone à bâtir et pour tout changement d'affectation, le respect des valeurs de l'OPB doit être démontré. Concernant l'OPAM, la commune doit prendre contact avec l'entreprise Metalor SA afin de mettre en évidence les éventuelles difficultés relatives à la densification envisagée dans le pôle de gare. Le service s'attend également à d'éventuelles contraintes sous l'angle du rayonnement non ionisant (ORNI) en raison de la proximité avec la voie de chemin de fer, et à d'éventuelles contraintes sous l'angle du trafic.
Objectifs	Développer le pôle de gare et son interface multimodale. Connecter et mettre en valeur les sites stratégiques existants déjà identifiés, à proximité de la gare de Marin-Epagnier, par les rues et des parcours.

Remarques :

- Le lancement de l'étude-test est annoncée.
- Un projet de rénovation de la gare de Marin est évoqué (BLS).

Pôle de gare Marin-Epagnier (La Tène)

Schéma directeur « Pôle Littoral EST » (incluant le pôle de logement « Les Cheintres / Fin de Mange »), daté du 23 novembre 2018, document validé	
Enjeux	<p>Mise à disposition d'une offre foncière attractive et mobilisable à court terme pour l'accueil d'activités économiques stratégiques pour le Canton dans la partie Est de l'agglomération de Neuchâtel.</p> <p>Création d'un pôle de développement mixte, moteur du dynamisme économique et résidentiel de l'Est de l'agglomération du littoral neuchâtelois.</p> <p>Composition d'un quartier mixte qui participe à l'affirmation d'une polarité urbaine autour de la gare BLS en tissant des liens entre les différents espaces urbains de La Tène.</p> <p>Composition d'un quartier qui viendra marquer la limite Est de l'agglomération neuchâteloise.</p> <p>Valorisation des qualités paysagères et patrimoniales du site pour l'inscrire dans la géographie locale, entre lac et Jura.</p> <p>Qualification de la couture entre la localité d'Epagnier et le pôle de développement économique.</p> <p>Prise en compte des covisibilités avec le domaine de Montmirail (ISOS).</p> <p>Développement urbain intégrant les contraintes règlementaires liées à l'environnement.</p> <p>Aménagement d'une trame d'espaces publics favorables à la pratique des modes doux (MD) et attentives aux lignes de désir.</p> <p>Mise en œuvre d'une desserte en transports publics (TP) par l'extension du réseau de trolleybus de l'agglomération neuchâteloise.</p> <p>Définition d'un système de circulation évitant d'accroître le trafic sur l'échangeur autoroutier de Marin.</p> <p>Prise en compte des problématiques foncières dans la définition du projet d'aménagement et du phasage de sa réalisation.</p>
Objectifs	<p>Développer une zone d'activités qui consolide l'attractivité économique cantonale.</p> <p>Créer un quartier durable et mixte qui assure une transition entre la localité d'Epagnier et la zone d'activités.</p> <p>Inscrire le pôle dans le paysage du plateau de Wavre.</p> <p>Constituer la limite Est de l'agglomération neuchâteloise.</p> <p>Aménager des espaces publics de qualité.</p> <p>Offrir un réseau de cheminements modes doux dense, lisible et confortable.</p> <p>Garantir une desserte en transport public de qualité.</p> <p>Diriger le trafic routier vers l'Est.</p> <p>Engager une politique de stationnement favorisant les mobilités alternatives.</p> <p>Proposer un découpage foncier adaptable aux besoins des entreprises et des porteurs de projet.</p> <p>Promouvoir une architecture de qualité pour garantir une bonne intégration urbaine du pôle.</p> <p>Favoriser des aménagements extérieurs de qualité qui dialoguent avec les espaces publics.</p> <p>Développer un pôle à forte efficacité énergétique et valoriser le recours aux énergies renouvelables.</p> <p>Intégrer dans l'aménagement les enjeux environnementaux du site</p> <p>Assurer une triple connexion du pôle au réseau d'adduction en eau potable existant.</p> <p>Prendre en compte la topographie du pôle pour la conception des réseaux d'eaux usées et d'eaux claires.</p> <p>Reconfigurer les réseaux électriques.</p> <p>Connecter le pôle aux téléseaux.</p>

Annexe : Données de base

Pôle de gare Marin-Epagnier (La Tène)

Plan spécial « Migros Marin Centre », 14 mars 2007, construit

Plan directeur de quartier « Sur le Crêt », 30 septembre 1996, partiellement construit

Objectifs	Fixer des principes d'implantation selon la structure et l'orientation du site bâti existant. Prévoir des aménagements routiers et des chemins piétons.
------------------	--

Plans de quartiers « Sur le Crêt » 1, 2 et 3, 27 janvier 1999, construits

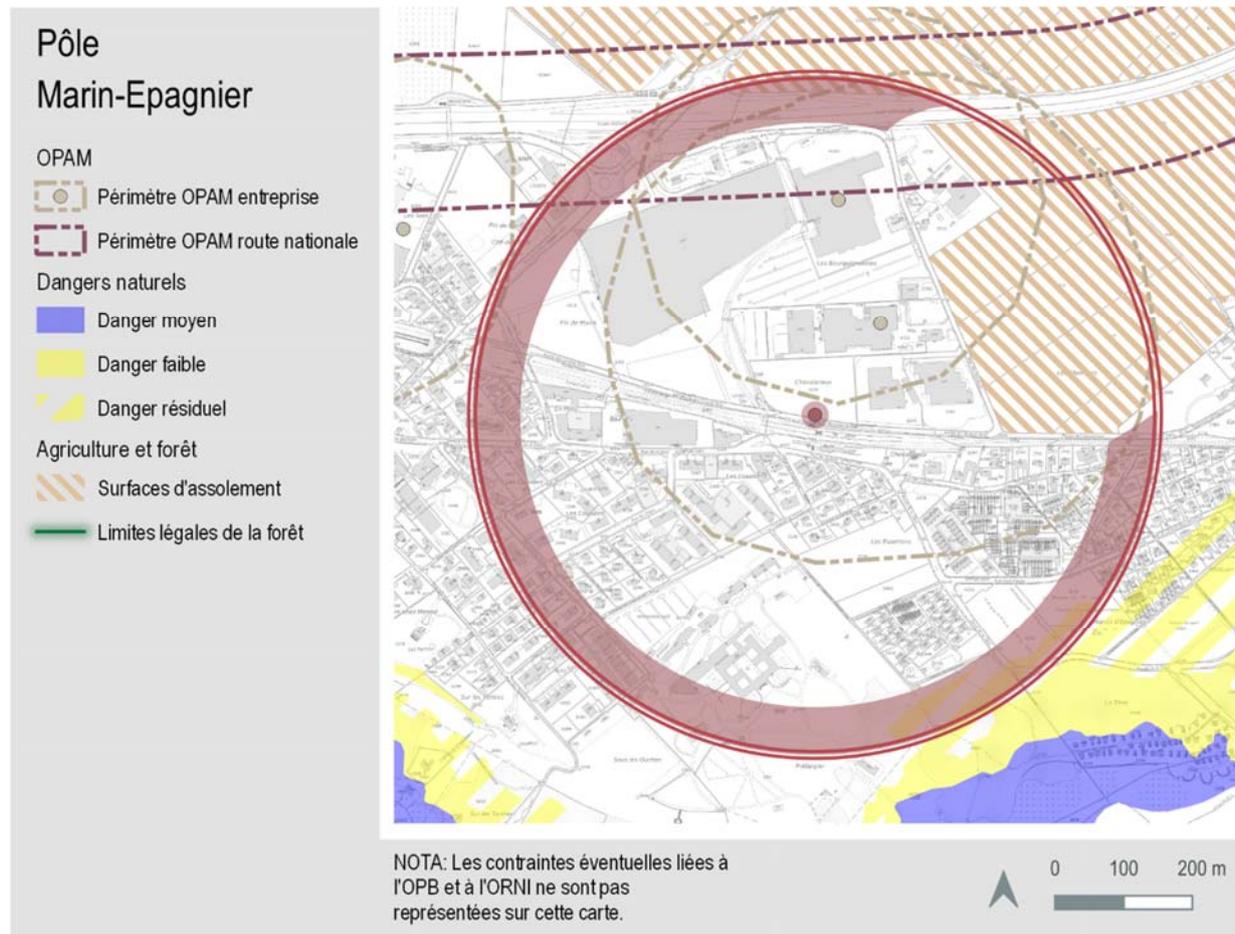
Plan de quartier « Sur le Crêt » 4, 19 février 1998, construit

Plan de quartier « Sur le Crêt » 11, 11 novembre 1997, construit

Plan de quartier « Paul Vouga », 3 mai 2017, partiellement construit

Objectifs	Construire des habitations individuelles groupées réparties de manière cohérente et harmonieuse sur l'ensemble du périmètre ainsi que de réaliser les équipements nécessaires à son bon fonctionnement. Créer un cadre de vie agréable et une atmosphère calme et conviviale en minimisant le trafic de véhicules à l'air libre et en favorisant les espaces verts communautaires et les espaces privés. Favoriser les circulations piétonnes à l'intérieur du secteur et les relier à celles existantes, afin de créer un réseau piétonnier cohérent. Éviter la circulation des véhicules motorisés à l'intérieur du quartier. Aménager des espaces communautaires de bonne qualité. Régler les questions d'équipement, en particulier l'évacuation des eaux claires. Prendre en compte les contraintes en présence, notamment le périmètre archéologique et la problématique du trafic et du bruit engendré par le quartier. Prendre en compte la problématique liée à la difficulté d'infiltration des eaux claires au sud-est du plan de quartier.
------------------	---

Contraintes environnementales



- Les contraintes environnementales de ce site sont liées au bruit et au trafic généré. Les ronds-points à proximité de la N5 sont aux limites de capacité. La commune a déjà dû prendre des mesures en matière de bruit routier sur la rue de la Gare. Une EIE en cours de finalisation traite les questions environnementales et de trafic.
- Deux entreprises et l'autoroute ont un périmètre OPAM.
- Une partie du potentiel du périmètre du pôle à l'Est (pôle de développement économique cantonal) est concerné par la problématique des surfaces d'assolement (SDA), gérée au plan cantonal et dans le cadre du PAC (compensation).

Annexe : Données de base

Pôle de gare St-Blaise BLS

Situation



Pôle St-Blaise BLS

- | | |
|--|--|
|  Périètre du pôle |  Gel |
|  Périètre soumis à plan de quartier |  Diminution |
|  Périètre soumis à plan spécial |  Changement d'affectation |
|  Terrain non construit ou avec un potentiel restant |  Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
3	Zone d'ancienne localité	1'200
6	Zone d'habitation à faible densité	5'714
2	Zone d'habitation à moyenne densité	978
11		7'892

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG Saint-Blaise BLS dispose de moins d'un 1 ha de surface libre réparti en plusieurs très petites parcelles, toutes en mains privées. On trouve par contre encore plusieurs secteurs avec des parcelles libres ou disposant d'un potentiel de densification important en limite du pôle, soit dans un rayon approximatif de 700 m depuis la gare BLS (Vignier, La Musinière, Les Deleynes), ce dernier secteur étant plus proche de la Gare CFF).

État de la planification

Plan directeur régional COMUL, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	Densification et restructuration du pôle de gare. Les zones d'habitation, mixte ou central ne doivent pas être augmentées à l'horizon 2030 et à l'horizon 2040.
Objectifs	Développement de projets urbains en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité des parcelles dans les pôles de gares. Développement autour de la gare BLS (secteur entre la route RC5 et la ligne BLS). Le projet de réaménagement de la RC5 est en cours et la densification/restructuration du secteur est étudiée dans le cadre de la révision du PAL (projet de territoire en cours, secteur « bourg-lac »). Développement autour de la gare CFF concrétisé avec le PS « Gare de Saint-Blaise CFF ». Valorisation et protection (zones de protection des rives et plan directeur des rives du lac de Neuchâtel) du secteur « Nouvelles rives » (port)* et des liaisons entre les rives et le village. Développement de réseaux et d'axes de mobilité structurant. Valorisation des espaces publics. Affectation en zone mixte préconisée.

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

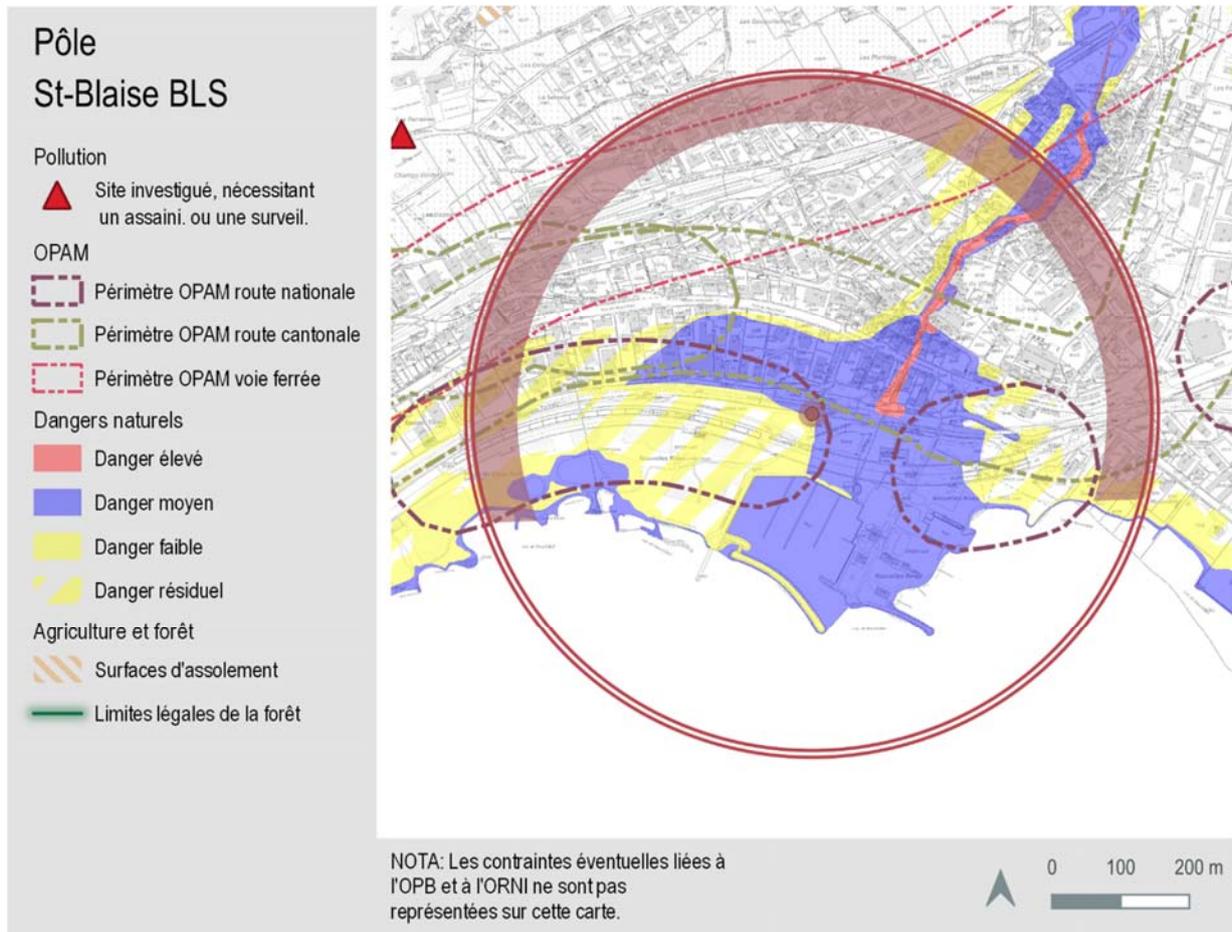
Révision du PAL (en cours), objectifs du projet de territoire (présentation le 12 décembre 2019)	
Enjeux	<p>Utiliser le potentiel de densification présent pour restructurer et valoriser le pôle gare.</p> <p>Améliorer les liaisons des gares avec les quartiers et l'ensemble du territoire communal.</p> <p>Revaloriser les axes routiers principaux en artères de vie, en lien avec leur densification.</p> <p>Aménager l'axe routier principale de manière attractive pour la MD.</p> <p>Créer des espaces ouverts* de qualité dans le cadre de la densification.</p> <p>Améliorer les relations avec les bords du lac (plus de traversée, visage urbain de centre le long du chemin de fer).</p>
Objectifs	<p>Accueil de la croissance dans le bas de la commune, bien desservi par les transports publics, dans les secteurs pôle de gare CFF-BLS et « bourg-lac » situé entre la RC5 et la ligne BLS. Le développement du secteur « bourg-lac » est identifié comme prioritaire.</p> <p>Restructuration et développement du secteur « bourg-lac ».</p> <p>Aménagement des espaces publics, soit l'axes est-ouest (RC5), nord-sud (avenue de la gare) et d'une place de la gare.</p> <p>Aménagement de liaisons piétonnes et mise en valeur d'espace verts.</p> <p>Modification de l'affectation en zone mixte (accueil d'emplois de type tertiaire, tels que bureaux, restaurants, commerces de proximité, etc.)</p>

Plan directeur sectoriel « Espace réservé aux eaux », en vigueur (approbation CE le 2 décembre 2019)	
Enjeux	<p>Etude sur les dangers d'inondation liés au Ruau afin d'établir un concept de protection en parallèle de la révision du PAL dans l'optique d'assurer le développement du secteur « bourg-lac » soumis au DN moyen.</p>
Objectifs	<p>Protection contre les crues notamment (non exhaustif).</p>

**Plan de quartier « Les Bourguillards », en vigueur (approbation CE 2 novembre 2002)
Construit**

**Plan spécial, Gare de Saint-Blaise CFF, en vigueur (sanction CE 15 avril 2015),
Construit**

Contraintes environnementales



- Le pôle de Saint-Blaise est très impacté par les dangers naturels (moyen et élevé).
- Il est traversé par trois périmètres OPAM (route cantonale, route nationale et voie ferrée).
- La problématique du bruit est présente sur l'axe RC5. Un projet de réaménagement de cet axe jusqu'à Neuchâtel est en cours d'établissement. La question du bruit en fait partie.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Serrières

Situation



Pôle Serrières

- Périmètre du pôle
- Périmètre soumis à plan de quartier
- Périmètre soumis à plan spécial
- Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

- Gel
- Diminution
- Changement d'affectation
- Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
2	Zone d'habitation à moyenne densité	4'383
3	Zone mixte	8'689
3	Zone résidentielle densifiée	15'798
8		28'870

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le pôle de gare de Serrières dispose de quelque 6 ha à développer ou à densifier dans un rayon de 500 m autour de la gare (64'006 m²), dont 56% sont en mains publiques ou des CFF. Le solde appartient à des sociétés immobilières ou des promoteurs organisés en SA dans le but de réaliser plus facilement les opérations.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé le 2 mai 2018 par le CE	
Enjeux	Développer des projets urbains dans les quartiers des gares, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles Principe de mixité ACE relatif au dimensionnement de la zone à bâtir, 2 mai 2018 : Pour Neuchâtel : Changement d'affectation / augmentation de la zone à bâtir à l'horizon 2030 : 6.9 ha (2.9 ha à l'horizon 2040)
Objectifs	La plan directeur régional (PDR) définit ce pôle comme un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics . Son rôle de zone charnière nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD .

Révision PAL de Neuchâtel : séance premier contact	
Enjeux	Les secteurs à fort potentiel d'accueil habitants-emplois sont notamment: Charmettes, Edouard-Dubois, Cadolles-Sud, Pierre-à-Mazel, Portes-Rouges, Monruz-Sud et Tivoli-Sud . En raison de la densité du milieu bâti, l'enjeu du futur PAL sera l'espace non-bâti : l'aménagement des espaces publics et la nature en ville

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Serrières

	<p>La Ville prévoit des réflexions thématiques (notamment ZAE) à l'échelle régionale, qui seront ensuite traduites dans les futurs PAL de la COMUL.</p> <p>Rappel de la densité minimale de 200 HE/ha à viser dans les pôles (U_13 PDC), 2 friches bien desservies : Serrières, Monruz/Hauterive (U_15 PDC).</p>
Objectifs	<p>Le Conseil communal élaborera une stratégie d'aménagement reposant sur les thématiques suivantes : aménagement-urbanisme, mobilité, nature-paysage-biodiversité, économie-logement, tourisme-culture-sport-vie-sociale, énergie-environnement</p> <p>Pour la révision du PAL :</p> <ul style="list-style-type: none">- Prise en compte des programmes stratégiques existants (Mobilité 2030, Energie 2035, Nature en ville, ...)- Programme politique 2018-2021- Mise en cohérence/coordination/spatialisation des objectifs à l'échelle du territoire- Objectifs à long terme : vision 2040- Implication des autorités politiques (CC, CG)

PDQ Tivoli adopté par le DGT le 21 novembre 2003 PQ «Tivoli Sud et Vallon », en vigueur depuis 17.02.2020, Partiellement construit	
Enjeux	Prévoir la mixité : activités / logements Importants enjeux de faisabilité (OPB, trafic > étude d'impact sur l'environnement)
Objectifs	Développement urbanistique et architectural exploitant les caractéristiques morphologiques et paysagères du site , opération requalifiant pour le Vallon de la Serrière et susceptible de s'intégrer harmonieusement à son environnement tant sur le plan formel que social.

PQ « Cité Suchard », en vigueur depuis le 13 février 1985 Construit
--

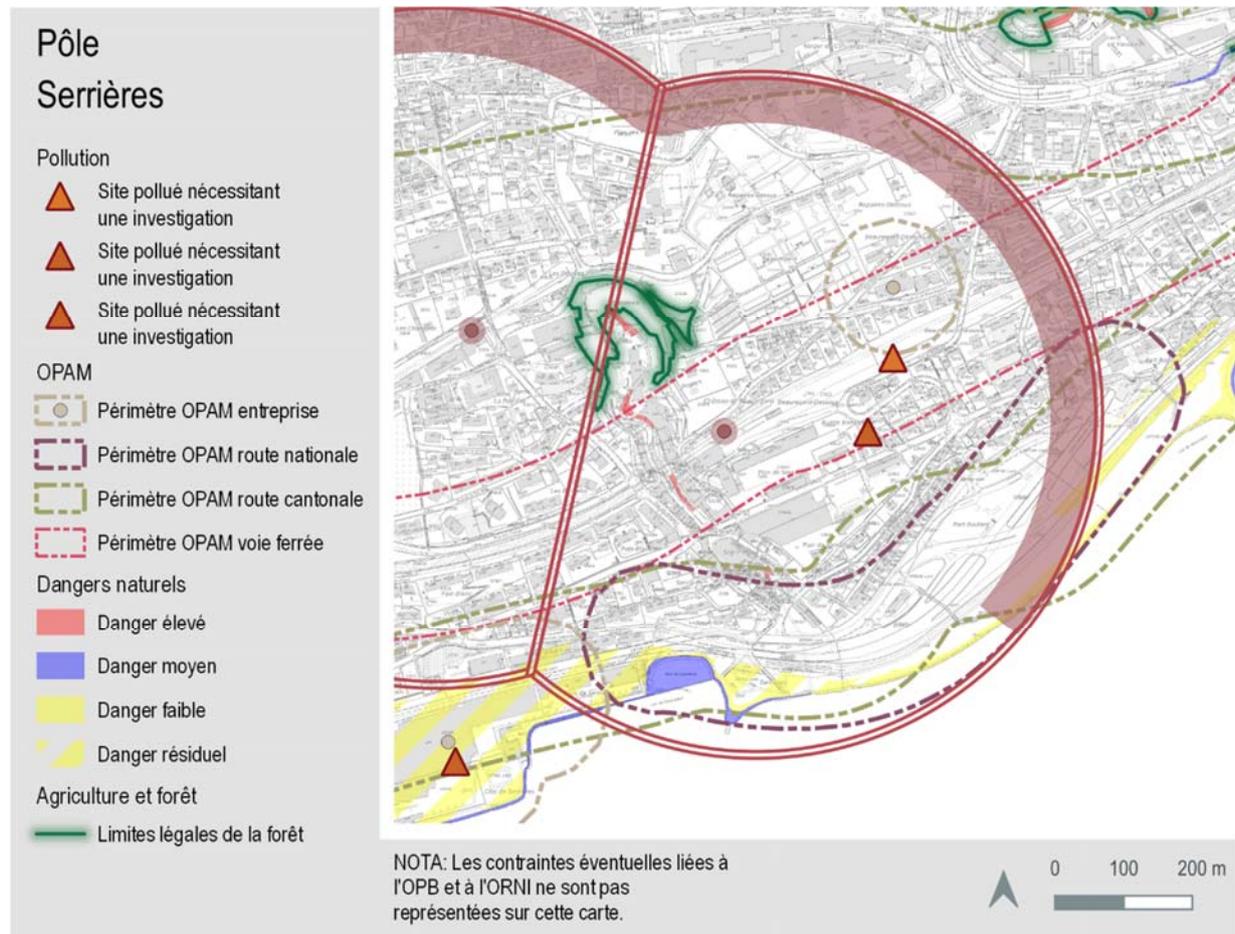
Secteurs soumis à plans de quartier : 01 Clos-de-Serrières, 02 Anciens, 03 Tivoli nord, 04 Serrières CFF, et 05 Bearegard, entrée en vigueur 07.05.1999
--

Plan directeur des rives du Lac de Neuchâtel, en vigueur depuis 2017 (Canton).
Plan directeur sectoriel « Le Lac et ses rives » (instrument communal)

Remarques :

À partir du 1^{er} Janvier 2021 la nouvelle commune du Grand Neuchâtel (Neuchâtel, Peseux, Corcelles-Cormondèche et Valangin) entrera en fonction. Une coordination entre les anciennes communes est préconisée.

Contraintes environnementales

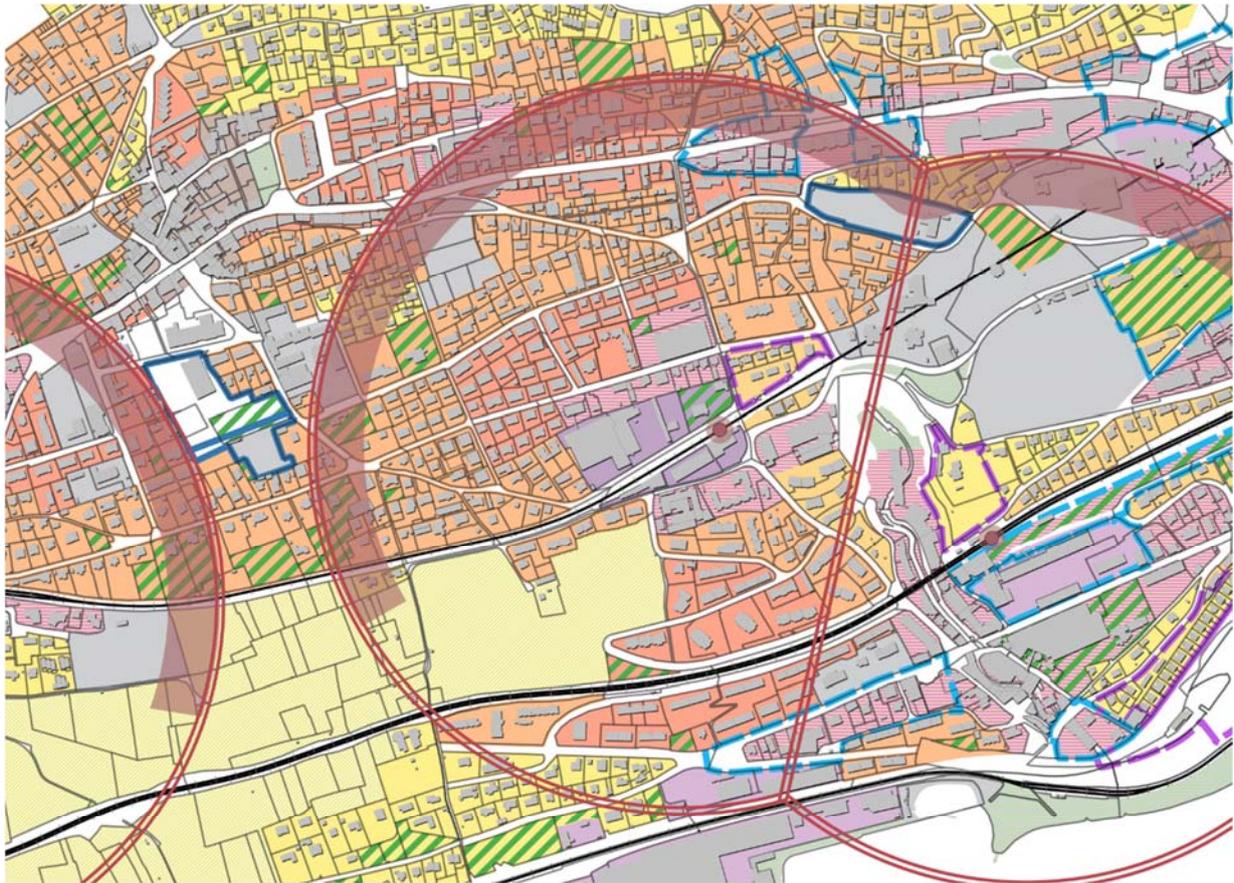


- Le site est impacté par plusieurs périmètres de consultation OPAM : un périmètre lié à l'axe cantonal N5, un pour la route nationale 5, un pour la voie ferrée Pied-du-Jura, deux pour les entreprises Atela SA à l'est et Philip Morris Products SA au sud.
- Deux sites pollués nécessitent une investigation afin de déterminer s'ils requièrent une surveillance ou un assainissement sont présents à l'est et au sud de la gare.
- Une EIE a été établie sur le site de Tivoli (sud de la gare) en lien avec le plan de quartier de Tivoli. Les contraintes environnementales et les conditions au développement (en particulier du point de vue du trafic et du bruit) du site sont donc connues à travers cette étude.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Les Deurres

Situation



Pôle Les Deurres

-  Périètre du pôle
-  Périètre soumis à plan de quartier
-  Périètre soumis à plan spécial
-  Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

-  Gel
-  Diminution
-  Changement d'affectation
-  Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone d'habitation à faible densité	1'027
3	Zone d'habitation à haute densité	3'181
8	Zone d'habitation à moyenne densité	15'982
1	Zone industrielle	2'139
1	Zone mixte	670
14		22'999

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG Les Deurres dispose de quelque 2 ha à développer ou à densifier dans un rayon de 500 m autour de la gare, composés de petites surfaces éparses dont seulement 10% en mains publiques (Commune de Neuchâtel). Le solde appartient à des privés. On notera en sus la présence de plusieurs périmètres de plan spécial encore non réalisés et secteurs soumis à plan de quartier ou des secteurs dans lesquels des changements d'affectation sont prévus, ce qui laisse présager d'un fort potentiel de mutabilité du site, en lien avec la valorisation du PG.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé le 2 mai 2018 par le CE	
Enjeux	Développer des projets urbains dans les quartiers des gares, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles Principe de mixité ACE relatif au dimensionnement de la zone à bâtir, 2 mai 2018 : Pour Peseux : Changement d'affectation / augmentation de la zone à bâtir à l'horizon 2030 : 0.5 ha (1.6 ha à l'horizon 2040) Pour Neuchâtel : Changement d'affectation / augmentation de la zone à bâtir à l'horizon 2030 : 6.9 ha (2.9 ha à l'horizon 2040)
Objectifs	La plan directeur régional (PDR) définit ce pôle comme un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics . Son rôle de zone charnière nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD .

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

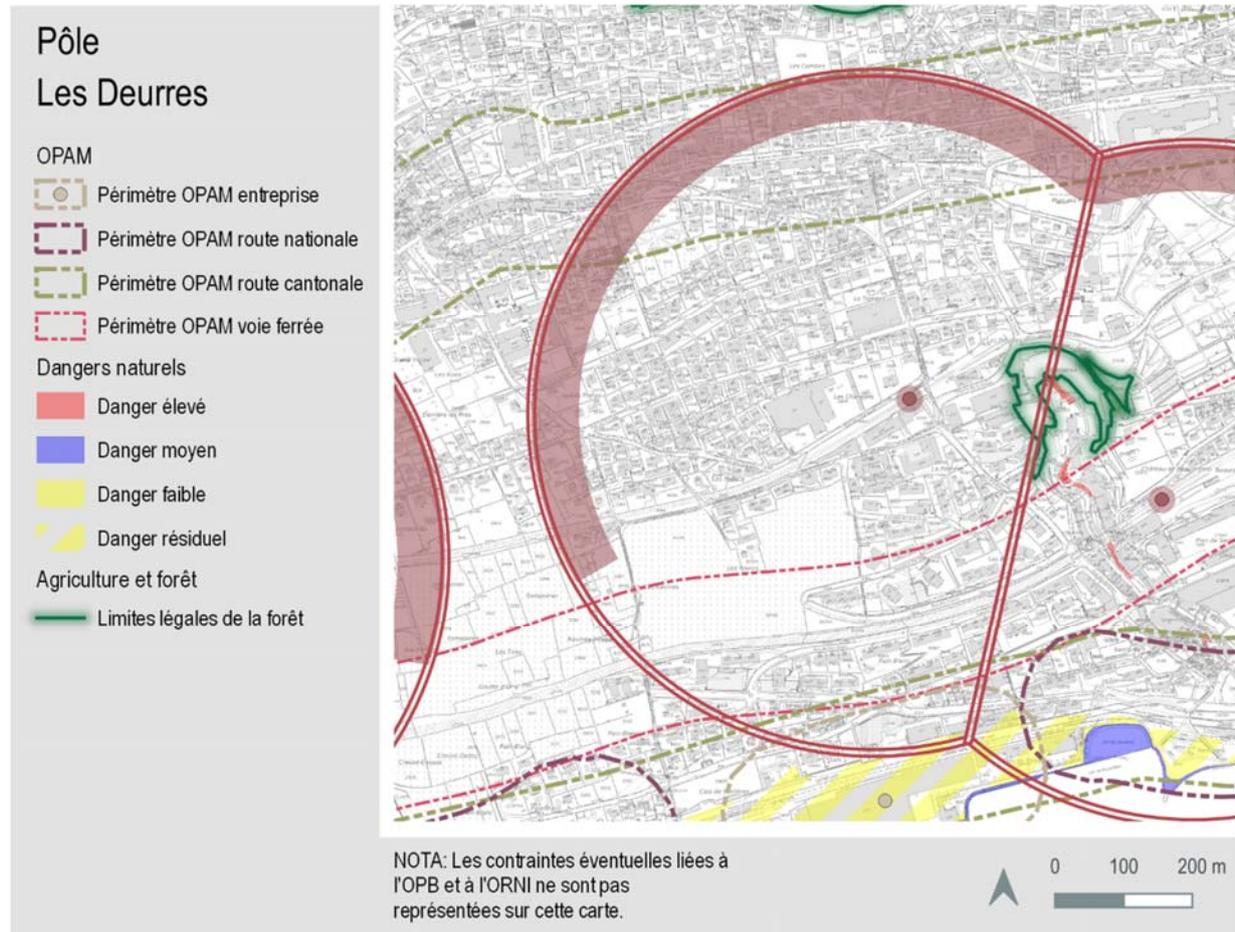
Révision PAL de Peseux : séance premier contact	
Enjeux	Des réflexions pour améliorer la vitesse de circulation des transports publics en traversée de localité sont à étudier. Espaces publics: les lieux publics se trouvent dispersés dans le territoire communal et ils ne sont pas reliés entre eux Selon le PDR une augmentation de la zone à bâtir de 0.5 ha en raison du changement d'affectation de la zone d'utilité publique et de la zone commerciale (partielle) est prévue sur le secteur « Les Chapons ». La pré-étude relève que le projet de mobilité cantonale en cours d'élaboration prévoit d'établir une gare d'échange (train/bus) à la gare de Corcelles-Peseux.
Objectifs	La densification du centre L'amélioration de la qualité de vie pour un renforcement du cœur communal et la création d'un réseau d'espaces publics cohérent

Révision PAL de Neuchâtel : séance premier contact	
Enjeux	Les secteurs à fort potentiel d'accueil habitants-emplois sont notamment: Charmettes, Edouard-Dubois, Cadolles-Sud, Pierre-à-Mazel, Portes-Rouges, Monruz-Sud et Tivoli-Sud. En raison de la densité du milieu bâti, l'enjeu du futur PAL sera l'espace non-bâti : l'aménagement des espaces publics et la nature en ville La Ville prévoit des réflexions thématiques (notamment ZAE) à l'échelle régionale, qui seront ensuite traduites dans les futurs PAL de la COMUL. Rappel de la densité minimale de 200 HE/ha à viser dans les pôles (U_13 PDC) , 2 friches bien desservies : Serrières, Monruz/Hauterive (U_15 PDC).
Objectifs	Le Conseil communal élaborera une stratégie d'aménagement reposant sur les thématiques suivantes : aménagement-urbanisme, mobilité, nature-paysage-biodiversité, économie-logement, tourisme-culture-sport-vie-sociale, énergie-environnement Pour la révision du PAL : <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des programmes stratégiques existants (Mobilité 2030, Energie 2035, Nature en ville, ...) - Programme politique 2018-2021 - Mise en cohérence/coordination/spatialisation des objectifs à l'échelle du territoire - Objectifs à long terme : vision 2040 - Implication des autorités politiques (CC, CG)

Remarques :

- À partir du 1^{er} Janvier 2021 la nouvelle commune du Grand Neuchâtel (Neuchâtel, Peseux, Corcelles-Cormondèche et Valangin) entrera en fonction.
- Coordination à envisager : commune, CFF, et l'entreprise Von Arx. Cette dernière, acteur économique important de la commune de Peseux, souhaite déménager les activités de DACSA dans la ZI Les Chansons afin de construire des logements sur le bf 10986 du cadastre de Neuchâtel. Le secteur des Combes (bf. 4218), libre de constructions mais difficile d'accès, a été également évoqué pour son potentiel. Des discussions avec les propriétaires sont en cours pour débloquer la situation.

Contraintes environnementales

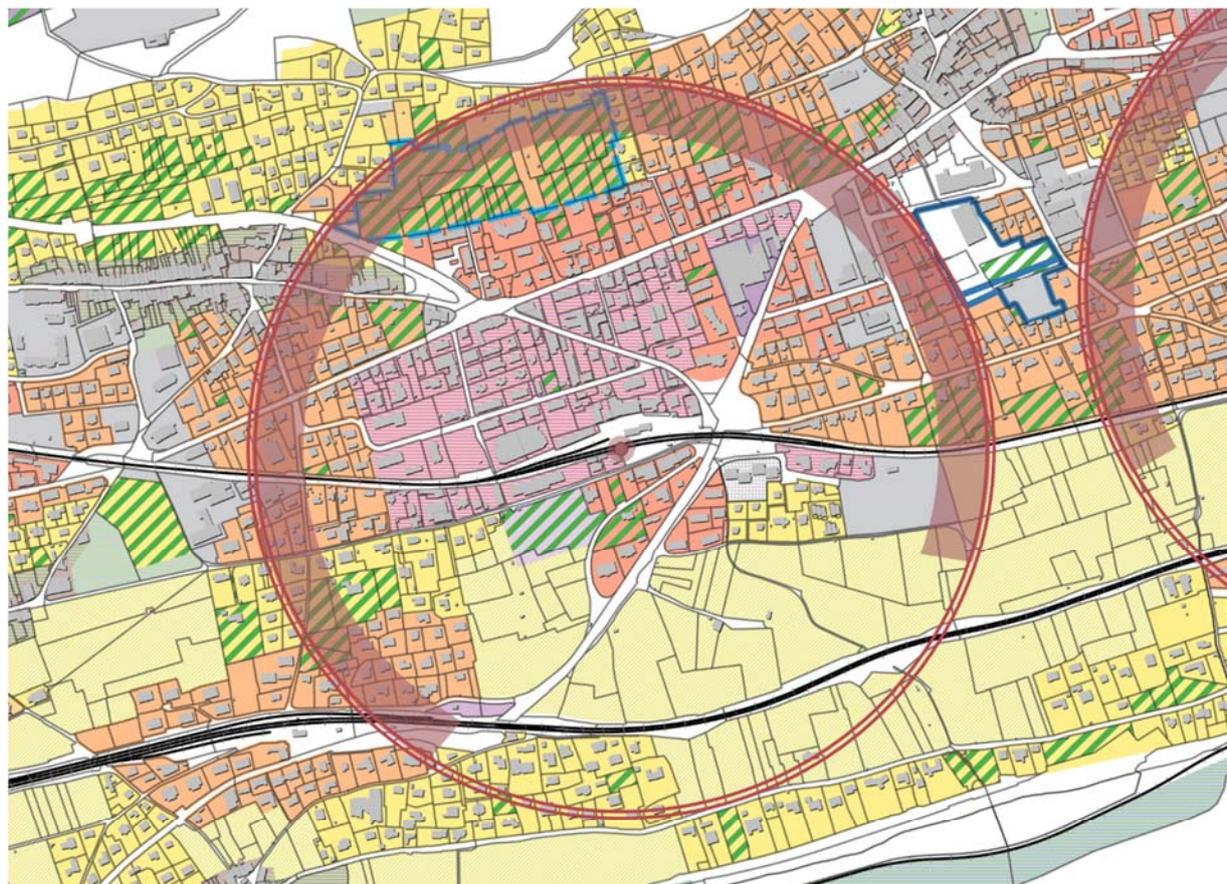


- Le site est impacté par plusieurs périmètres de consultation OPAM : un périmètre lié à l'axe cantonal H10, un pour la voie ferrée Pied-du-Jura, deux pour les entreprises Atela SA à l'est et Philip Morris Products SA au sud.
- Une étude de trafic sur l'H10 (Transitec 2016) a défini des mesures d'amélioration du trafic sur l'H10 ainsi que sur d'autres axes comme les rues Tombet-Fornachon à Peseux et Édouard-Dubois à NE. Ces rues ont été tranquillisées ces dernières années (30 km/h).
- Limites légales de la forêt à prendre en compte en proximité de la Halte Les Deurres.
- C'est surtout à travers l'étude Mobilités H10 (traversée de Peseux-Corcelles) que les conditions de développement en matière de trafic sont connues. Un calendrier des mesures est prévu. Une étude bruit doit y être associée : elle n'est pas encore établie.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Corcelles-Peseux

Situation



Pôle Corcelles-Peseux

- | | |
|--|---|
| Périimètre du pôle | Évolution de la zone à bâtir (PDR) |
| Périimètre soumis à plan de quartier | Gel |
| Périimètre soumis à plan spécial | Diminution |
| Terrain non construit ou avec un potentiel restant | Changement d'affectation |
| | Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone artisanale	8'375
1	Zone d'ancienne localité	411
9	Zone d'habitation à faible densité	9'936
12	Zone d'habitation à haute densité	12'788
40	Zone d'habitation à moyenne densité	58'123
1	Zone mixte	579
2	Zone résidentielle densifiée	3'323
66		93'535

Source : Statistique terrains libres et partiellement libres SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Les terrains en mains publiques communales (Corcelles-Cormondèche / Peseux) avec potentiel restant ou libre dans un rayon de 500m autour du pôle représentent environ 19% de la surface à disposition (14'359 m²), parmi lesquels 80% dans le secteur des Arniers. Le solde des surfaces à disposition d'une certaine taille appartient soit à des hoiries ou soit à des particuliers. Migros Neuchâtel-Fribourg possède une surface pouvant être densifiée en limite du PG de quelque 1.5 ha, complété par une parcelle en ZUP appartenant à la commune de Peseux.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé le 2 mai 2018 par le CE	
Enjeux	Développer des projets urbains dans les quartiers des gares, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles Principe de mixité ACE relatif au dimensionnement de la zone à bâtir, 2 mai 2018 : Corcelles-Cormondèche : Aucune nouvelle augmentation de la zone à bâtir prévues pour la commune Peseux : Changement d'affectation / augmentation de la zone à bâtir à l'horizon 2030 : 0.5 ha (1.6 ha à l'horizon 2040)
Objectifs	La plan directeur régional (PDR) définit ce pôle comme un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics . Son rôle de zone charnière nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare Corcelles-Peseux

	multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD.
--	--

Révision PAL de Corcelles-Cormondrèche : la pré-étude est en cours	
Enjeux	La commune a retenu un scénario moyen de développement pour son prochain PAL. Elle pourrait ainsi accueillir environ 1'400 nouveaux habitants-emplois (HE) supplémentaires dont 1'000 HE dans les secteurs de La Possession, de la gare de Corcelles-Peseux, des Arniers et Sur-les-Rues , ce qui porterait sa population à 7'500-7'600 HE. Prendre donc en compte la compensation des potentiels habitants/emplois entre le secteur de la gare et les autres secteurs clés de densification : Sur-les-Rues, Les Arniers et Possession. Le pôle de gare est un des cinq secteurs de développement stratégique identifiés par la commune. Entre les enjeux territoriaux décrits dans la pré-étude : la mixité pour le pôle de gare Corcelles-Peseux et la densification diffuse le long de l'axe TP Préels-Soguel
Objectifs (urbanisation)	Le développement des 5 sites stratégiques : Les Vernets, Sur-les-Rues, Les Arnières, La Possession, pôle de gare) Développer la mixité dans le pôle de gare et le long de l'axe Préels-Soguel

Révision PAL de Peseux : 1er contact 22.08.2018	
Enjeux	La pré-étude relève que le projet de mobilité cantonale en cours d'élaboration prévoit d'établir une gare d'échange (train/bus) à la gare de Corcelles-Peseux. Des réflexions pour améliorer la vitesse de circulation des transports publics en traversée de localité sont à étudier. Espaces publics : les lieux publics se trouvent dispersés dans le territoire communal et ils ne sont pas reliés entre eux Selon le PDR une augmentation de la zone à bâtir de 0.5 ha en raison du changement d'affectation de la zone d'utilité publique et de la zone commerciale (partielle) est prévue sur le secteur « Les Chapons ».
Objectifs	La densification du centre L'amélioration de la qualité de vie pour un renforcement du cœur communal et la création d'un réseau d'espaces publics cohérent Libérer le centre communal pour relever son identité

Le secteur des Arniers est soumis à PQ par le PAL en vigueur (20.9.1995). Une planification de détail est en cours d'élaboration.	
Enjeux	Dans le secteur des Arniers une planification de détail et un programme d'équipement sont en cours d'élaboration depuis 2007. Dans le secteur des Guches, à l'est des Arniers (Peseux) l'accès est problématique. Des discussions avec Corcelles-Cormondrèche sont en cours pour développer un axe de mobilité douce avec le secteur des Arniers (sources : PV séance 1er contact Peseux). Le secteur fait partie du pôle de logement « Les Arniers – Sur les Rues » du PDC (fiche U_13 PDC).

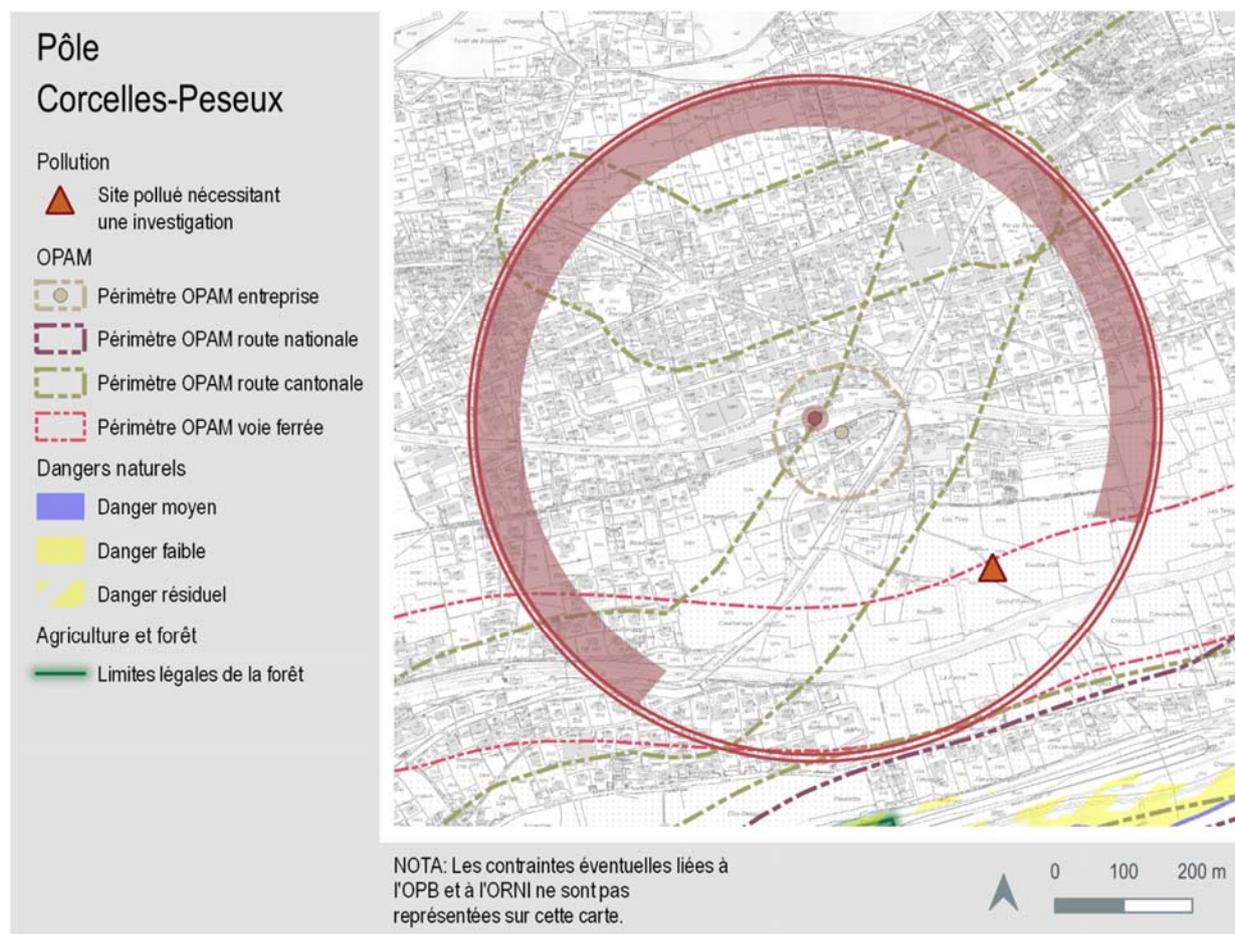
Remarques :

- Révision PAL de Milvignes : voir la fiche « pôle de gare de Colombier-Bôle »
- Un cahier des charges en vue de l'établissement d'un PDS à la gare de Corcelles-Peseux a été préavisée favorablement le 22 février 2016

Pôle de gare Corcelles-Peseux

- Une étude de trafic sur l'H10 (Transitec 2016) a défini des mesures d'amélioration du trafic sur l'H10 ainsi que sur d'autres axes comme la RC 174 et les rues Tombet-Fornachon à Peseux. De plus la commune de Peseux avait planifié des travaux à réaliser en 2018 sur la rue des Placeules et la RC 174 ainsi que sur la rue Ernest Roulet en 2020.
- Concernant la planification médico-sociale (PMS) dans le périmètre de la gare de Corcelles-Peseux, les secteurs suivants ont été pré-identifiés : secteurs des Arniers, de Porcena (bf 2544), des Guches (bf 2730 et 3999 Peseux) ainsi que des Bournonnes (bf 3279 Auvernier) (source : étude cantonale Répartition spatiale des appartements avec encadrement. Proposition méthodologique à destination des communes, Juin 2018).

Contraintes environnementales



- Le site est impacté par plusieurs périmètres de consultation OPAM liés aux axes cantonaux H10 et 174, à la voie ferrée, et au sud à Someco SA.
- Un site pollué nécessitant une investigation afin de déterminer s'il requiert une surveillance ou un assainissement est présent au sud-est de la gare, toutefois comme il est situé en pleine zone viticole, il ne constitue pas un enjeu par rapport au développement du PG.
- C'est surtout à travers l'étude Mobilités H10 (traversée de Peseux-Corcelles) que les conditions de développement en matière de trafic sont connues. Un calendrier des mesures est prévu. Une étude bruit doit y être associée : elle n'est pas encore établie.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Colombier-Bôle

Situation



Pôle Colombier - Bôle

- | | |
|--|--------------------------|
| Périètre du pôle | Gel |
| Périètre soumis à plan de quartier | Diminution |
| Périètre soumis à plan spécial | Changement d'affectation |
| Terrain non construit ou avec un potentiel restant | Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
14	Zone d'habitation à faible densité	29'760
2	Zone d'habitation à haute densité	1'013
1	Zone de plan spécial a	3'388
2	Zone industrielle	43'403
1	Zone mixte	1'075
20		78'639

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres SAT, Etat 31.12.2019

Situation foncière¹

Les terrains en mains publiques (commune de Milvignes) avec potentiel restant ou libre dans un rayon de 500m autour du pôle de gare Colombier-Bôle représentent environ 5% de la surface à disposition (3'335 m2), si l'on fait abstraction des terrains affectés en zone militaire, mais non constructibles tant que cette activité est maintenue. Le secteur « Sous Bôle – Les Epinettes situés à l'est de Planeyse » offrirait un potentiel supplémentaire bien localisé de plus de 5 ha sur lequel la commune et l'État ont la maîtrise foncière complète. La grande majorité des terrains disponibles appartiennent à des privés (95%), parmi lesquels plusieurs sont organisés sous forme de copropriétés ou de hoiries (maisons de maître). Environ 1/3 de la surface (18'400 m2) est actuellement affectée en zone agricole et forestière, majoritairement en mains d'un agriculteur (90%), le solde appartenant à la commune de Milvignes.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé le 2 mai 2018 par le CE	
Enjeux	Développer des projets urbains dans les quartiers des gares, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles Principe de mixité Une densification attentive au paysage de très grande qualité est préconisée ACE relatif au dimensionnement de la zone à bâtir, 2 mai 2018 : Changement d'affectation / augmentation de la zone à bâtir : 1,6 ha, horizon 2030 Augmentation de la zone à bâtir : 1.9 ha, secteur « Les Cheneviers »,

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Colombier-Bôle

	l'horizon 2040 (attention : 2.5 hectares «pot commun» à répartir avec les autres communes).
Objectifs	La plan directeur régional (PDR) définit ce pôle comme un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics . Son rôle de zone charnière nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD .

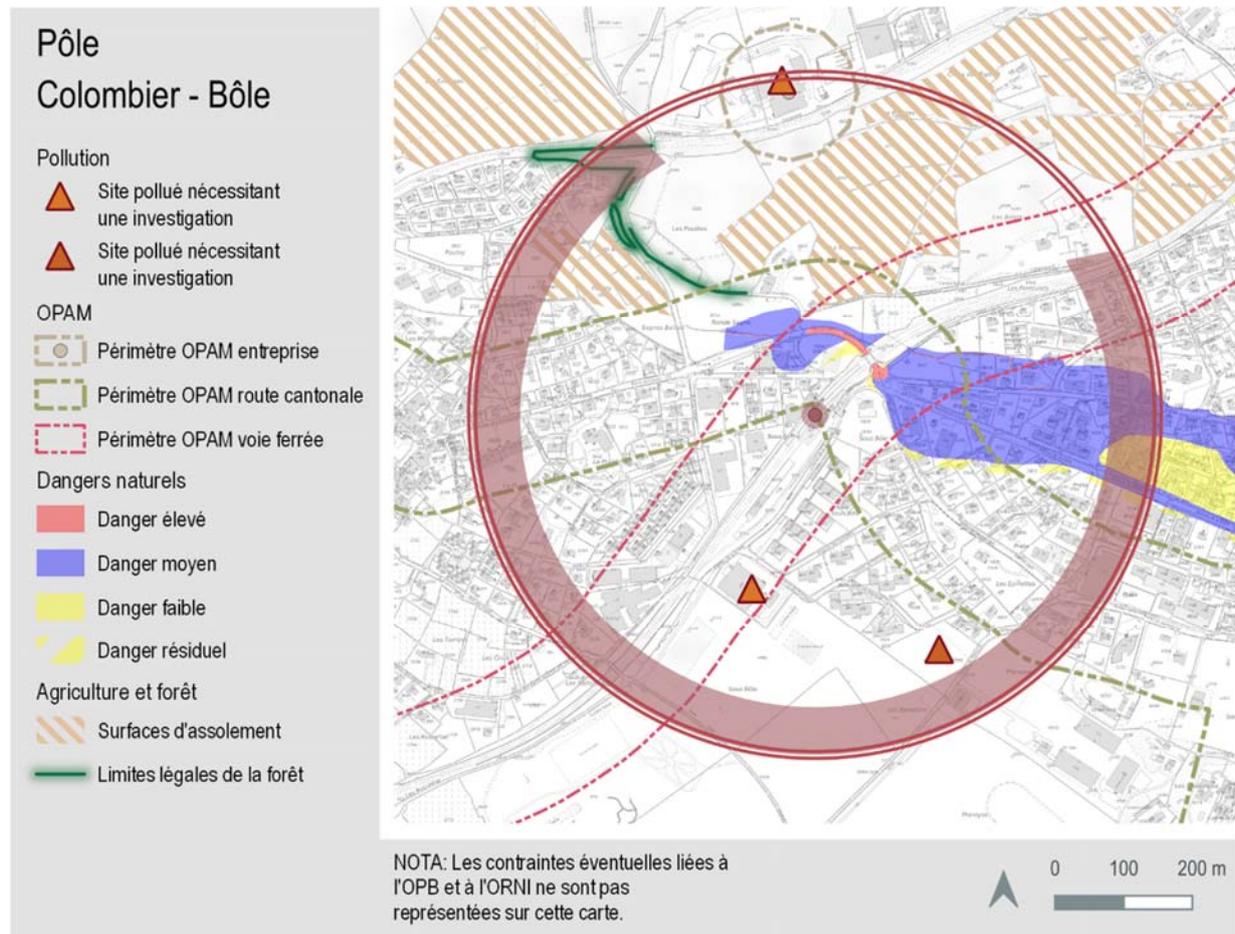
Révision PAL de Milvignes : la pré-étude est en cours	
Enjeux	<p>La commune envisage de limiter la croissance démographique à 12'000 habitants en adéquation avec la capacité des principaux équipements (STEP, écoles)</p> <p>La pré-étude mentionne que le pôle de gare «Halte de Colombier» constitue un secteur stratégique de développement pour lequel un objectif de 150 HE/ha doit être atteint</p> <p>L'opportunité de réaliser un quartier durable dans le pôle de gare « Halte de Colombier », tout comme le secteur « Sombacour-Notre-Dame » à Colombier sera étudié, toutefois une attention toute particulière devra être portée aux contraintes environnementales liées</p> <p>Concernant la gare, le document relève qu'une amélioration de l'accessibilité et l'aménagement une véritable interface tous modes sont nécessaires</p> <p>Urbaniser certaines 'dents creuses' et biens-fonds très peu denses bien situés et diversifier l'offre de logements (locatif, PMS.)</p> <p>Limiter l'urbanisation en s'appuyant sur les écrans naturels</p>
Objectifs	Réviser le Plan d'aménagement local

Remarques :

- La pesée des intérêts jouera un rôle important dans le processus de la révision du PAL.
- La délimitation du périmètre du pôle sera également une étape fondamentale dans la révision du PAL.
- Il faudra évaluer quels terrains devront être soumis aux actions foncières nécessaires à leur mobilisation.
- PQ / PS en vigueur et construits : PS « Coop-Préla », PS « La Fontaine », PS « Sous-Bôle », PQ « À Préla », PS « La Prairie ».

PQ « Sous-le-pré », en vigueur 11.02.2015, construit partiellement	
Enjeux	Un chemin piétonnier entre le PQ Sous-le-Pré et la gare de Colombier a été envisagé . Un alignement sanctionné a été prévu à cet effet.
Objectifs	Développer un quartier d'habitat individuel comprenant 2 à 3 logements, Gérer les circulations et le stationnement et garantir l'accès au limite du BF. 2266 Gérer la problématique du bruit liée à la ligne ferroviaire Les activités non gênantes sont autorisées

Contraintes environnementales

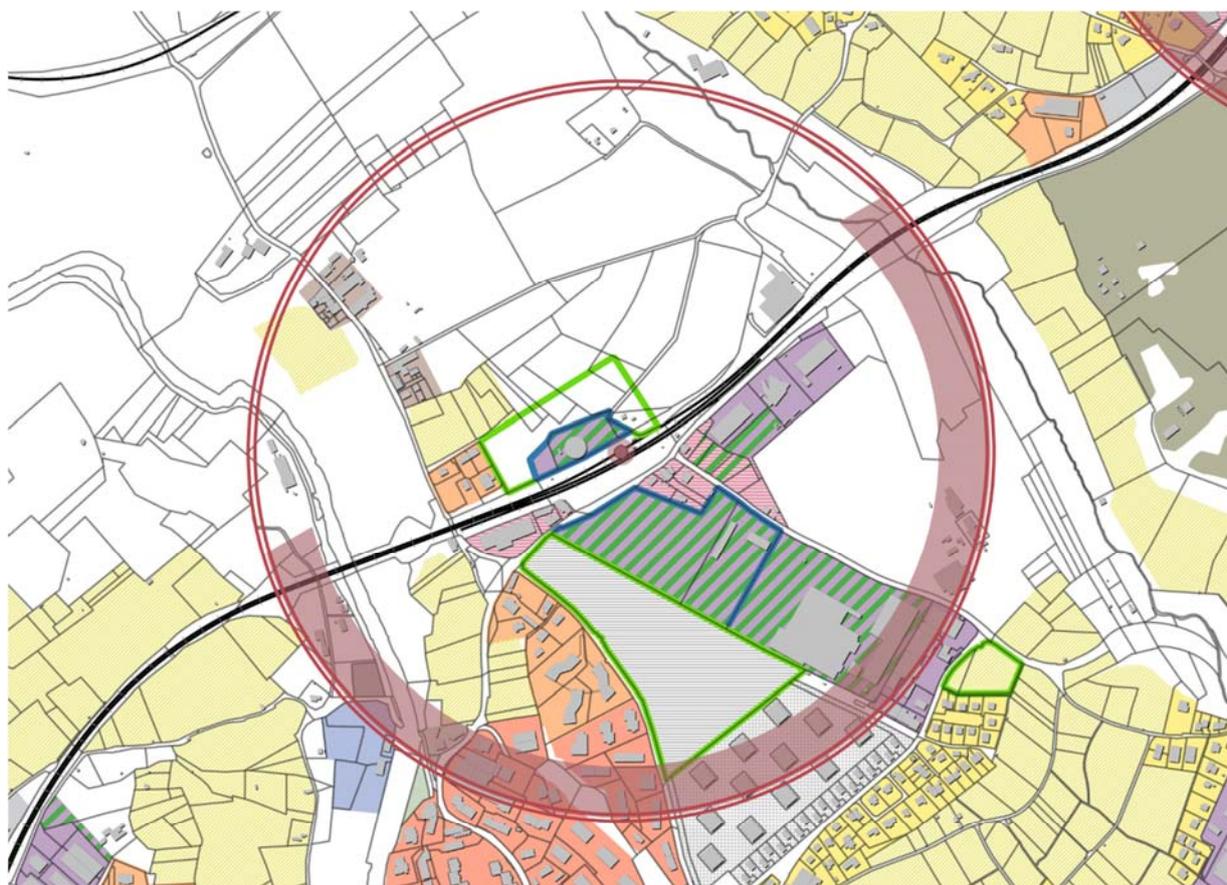


- Le site est impacté par plusieurs périmètres de consultation OPAM liés aux Rue du Lac et Route de Sombacour, à la voie ferrée, et au nord à l'entreprise Vadec SA.
- Pôle de gare « Halte de Colombier » : site problématique ces dernières années avec le transbordement des billes de bois.
- Dans sa pré-étude, la Commune relève le projet de l'extension du camping de Colombier et le souhait de renforcer certaines activités touristiques au bord du lac à Colombier et Auvernier (cf. PD Rives du Lac de Neuchâtel). Potentiellement cela pourrait avoir des incidences avec le développement du PG, notamment en terme de liaisons piétonnes (et vélo) en relation avec la gare, mais c'est un aspect secondaire.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Boudry

Situation



Pôle Boudry

 Périmètre du pôle

 Périmètre soumis à plan de quartier

 Périmètre soumis à plan spécial

 Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

 Gel

 Diminution

 Changement d'affectation

 Augmentation

 0 100 200 m

Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
6	Zone industrielle	48'353
4	Zone mixte	2'966
10		51'319

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG de Boudry dispose de quelque 5 ha de terrains libres ou à densifier. Les parcelles vouées à se développer sont en mains de propriétaires privés. La plus importante, colloquée en zone d'utilisation différée, appartient à une hoirie.

La loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) prévoit que les collectivités publiques peuvent faire usage d'un droit d'emption légal dans les secteurs stratégiques comme les pôles de gare. La délimitation du périmètre du pôle dans le PAL est donc très importante pour définir quels terrains seront soumis à ce régime.

État de la planification

Plan directeur régional COMUL, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux et objectifs	La plan directeur régional (PDR) définit ce pôle comme un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics. Son rôle de zone charnière nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD.

Révision du PAL : la pré-étude est en cours (Vision par quartier)	
Enjeux	<p>Développer et densifier le reste du plateau en phasant celui-ci de manière à permettre à la commune d'absorber la croissance dans la durée.</p> <p>Développer un pôle de gare mixte (services et petits commerces) de l'échelle d'un petit quartier (afin d'avoir une certaine autonomie), avec interface de transports et espace public.</p> <p>Créer des espaces publics et des cheminements directs vers la gare.</p> <p>Confiner la zone industrielle à l'est et au sud-est et améliorer son fonctionnement afin de permettre l'utilisation du plein potentiel des terrains existant et restant.</p> <p>Permettre des activités compatibles avec l'habitat.</p> <p>Améliorer les liaisons vers le centre et le plateau de Perreux.</p>

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent celles de la statistique des terrains libres et partiellement libres mais également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels, ces derniers étant uniquement issus de la statistique des terrains libres et partiellement libres.

Annexe : Données de base

Pôle de gare de Boudry

	Maintenir et améliorer le réseau et la desserte en transports publics, pour les mobilités douces et l'accès routier des Conrardes jusqu'à l'autoroute.
Objectifs	Établir une planification détaillée du plateau. Promouvoir les concours pour assurer la qualité urbanistique et architecturale. Favoriser une mixité sociale, fonctionnelle et générationnelle. Établir une plateforme de discussion pour analyser les améliorations possibles dans la réorganisation de la ZI. Conserver le site naturel de la gravière, évaluer les possibilités d'en faire un espace vert et ouvert au public. Établir un diagnostic de la situation pour prendre les mesures adéquates face aux problèmes de stationnement rencontrés. Maximiser la location des places en souterrain.

Plan directeur de quartier « Plateau de la Gare », en vigueur, approuvé par le DDTE le 03.05.2005

	Ce plan devait être modifié pour permettre d'être en cohérence avec le plan spécial « Plateau Gare, étape 1 » mais la procédure n'a pas abouti. L'abrogation ou la modification de ce plan devra être traitée dans le cadre de la modification du PAL.
--	--

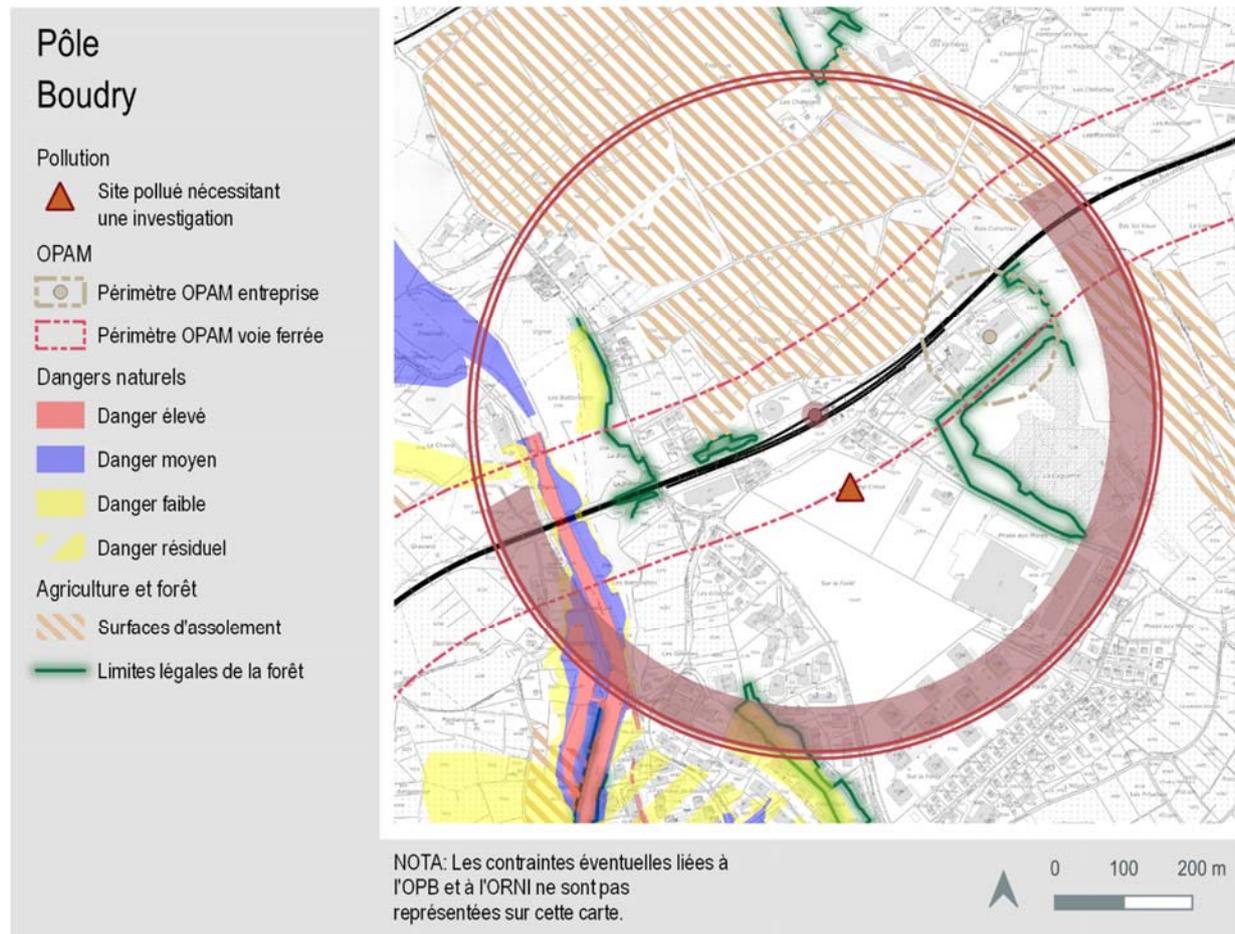
Plan spécial Plateau Gare, étape 1, en vigueur, approuvé par le DDTE le 14.01.2009

--	--

Remarque :

- Au sud de la ZI se trouve le PQ « Prises aux Mores », approuvé par le DDTE le 19.02.2003

Contraintes environnementales



- Un site OPAM est recensé au nord-est de la gare.
- Vu l'importance du site et le potentiel de développement, ainsi que le type d'affectation, les questions de faisabilité (trafic/carrefour, équipement en général, mais la capacité STEP en particulier, ...) devront être prises en charge pour assurer l'opérationnalité des réflexions.
- Une des parcelles vouées à passer en zone mixte (actuellement en ZAE) doit être investiguée sous l'angle de la pollution.
- Les limites de construction (hauteur) sont à vérifier en lien avec l'aérodrome de Colombier.

Annexe : Données de base

Pôle de gare La Fiaz (Chaux-de-Fonds)

Situation



Pôle La Fiaz

- Périètre du pôle
- Périètre soumis à plan de quartier
- Périètre soumis à plan spécial
- Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

- Gel
- Diminution
- Changement d'affectation
- Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
2	Zone d'habitation à haute densité	1'763
8	Zone d'habitation à moyenne densité	8'351
3	Zone de plan spécial a	8'082
1	Zone industrielle	30'598
6	Zone mixte	22'806
20		71'600

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG de la Fiaz dispose de près de 65% en mains publiques de surfaces à densifier et requalifier autour de la Halte (environ 15'000 m² - commune de La Chaux-de-Fonds) sur un potentiel global d'un peu plus de 22'000m². Le solde des terrains appartient à la Société immobilière Le Sentier SA (zone de plan spécial). En marge du PG de la Fiaz se trouvent de vastes secteurs de développement complémentaires, notamment en Est le site Le Corbusier dont la planification est déjà bien avancée, et en Ouest un site de plus 2 ha appartenant à Bieri et Grisoni SA. Le potentiel global dans un rayon de 500 m autour du PG de la Fiaz est de 7 ha.

État de la planification

Plan directeur régional du Centre-Jura, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Objectifs	<p>PDR : Requalification et/ou densification à engager Aménagement d'une halte ferroviaire Aménagement en faveur de la mobilité douce Réaménagement de rue du Locle</p> <p>ACE : Augmentation de la zone d'habitation, mixte et centrale de +7.6 ha à l'horizon 2030 et de +8.7 ha 2040. Concentration des habitants, emplois et services Requalification urbaine et densification de la Ville Réalisation de la liaison ferroviaire directe Neuchâtel/La Chaux-de-Fonds (cadence prévue ¼ h) et entre Neuchâtel et le Locle Amélioration de la desserte interurbaine en transports publics</p>

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle de gare La Fiaz (Chaux-de-Fonds)

	<p>Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires mobilité de mobilité douce vers les arrêts de transports publics. Requalification des traversées de localité. Création de parking d'échange et de covoiturage ainsi que le développement d'une politique de stationnement (politique de stationnement accepté par le CG en février 2019).</p>
Enjeux	<p>PDR : Développer l'urbanisation au sein du milieu bâti par des mesures de requalification urbaine des centres et en localisant les secteurs d'habitat à proximité des transports publics, des équipements et des services. Logements : Remettre sur le marché les logements vacants à travers la requalification des centres-villes en modérant le trafic de transit les traversant. Permettre une variété des typologies de logements afin de favoriser la mixité sociale et générationnelle. Activités économiques : optimiser les secteurs dévolus aux activités dans le tissu bâti, notamment en diversifiant l'économie (secteurs secondaires et tertiaires) Mobilité : Réduire la part des déplacements motorisés et inciter au report modal [...]. Maintenir des conditions favorables d'écoulement du trafic sur les axes structurants [...] Maîtriser les flux de circulation à travers les quartiers d'habitat ou en bordure de certains pôles spécifiques (écoles, hôpitaux, homes pour personnes âgées, etc.) [...] Mettre en place des politiques de stationnement volontaristes (offre et gestion des places), [...] Renforcer l'attractivité des lignes de transports collectifs, en particulier au niveau des cadences offertes (trains et bus) [...] Développer des infrastructures et des équipements en faveur de la mobilité douce (en lien avec les écoles, gares et principaux arrêts de transports collectifs).</p>

Révision du PAL (en cours), objectifs généraux de la pré-étude validés (cf. ci-dessous PDCOM)	
Enjeux	<p>Confirmer les besoins de la zone industrielle de la zone de verdure ainsi qu'en zone d'utilité publique (notamment pour infrastructures scolaires et sportifs). Dysfonctionnement du réseau routier dû à l'absence d'une hiérarchie claire. Des phénomènes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointe sur les axes composant le réseau structurant. Ralentissement des TP. Une politique de stationnement sera mise en place prochainement, elle a été acceptée par le Conseil général en février 2019. La cohabitation des modes de transport et du partage de l'espace public sont à améliorer.</p>
Objectif général	<p>Densification et requalification du tissu bâti en particulier en fond de vallée au nord et au sud des voies de chemin de fer, quartier est, dents creuses</p>
Objectifs Secteur stratégique Rue du Locle – rue des Crêtets y c PG « Les Forges » et « Eplatures »	<p>Projection de 1'500 habitants / emplois supplémentaires et 200 hab / empl par hectare. Requalifier et densifier de manière qualitative les terrains situés de part et d'autre de la rue du Locle et de la rue des Crêtets.</p>
Fiche S_7 Secteur stratégique du pôle Les Endroits-Nord Av. Charles Naine Y compris le PL Les Endroits	<p>Potentiel maximum de 1'000 emplois supplémentaires et 200 hab / emploi par hectare. Valoriser le secteur des Endroits qui est composé d'une importante réserve d'environ 4.5 hectares de terrains à bâtir appartenant à la Ville de La Chaux-de-Fonds.</p>

Plans directeurs communaux, validation des objectifs généraux et du volet mobilité des PDCom	
Objectifs généraux des PDCom	<p>Objectif généraux des PDcom :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) répondre à l'augmentation démographique; 2) garantir les conditions territoriales pour le développement économique; 3) coordonner le développement urbanistique ainsi que la préservation du paysage et du patrimoine; 4) développer un concept de déplacement multimodal; 5) concilier infrastructures routières, intermodalité et qualité des espaces publics; 6) réaliser les grandes infrastructures de transports et les mesures d'accompagnement; 7) mettre en place une politique de stationnement; 8) développer la mobilité douce; 9) développer et mettre en place une politique énergétique.
Objectifs validés du volet mobilité identifiés pour le secteur La Fiaz	<p>Mobilité TIM : Contournement H18-H20 (rue de Morgarten) et réaménagement des rues du Locle, Abraham-Robert et des Crêtets, rue de l'Helvétie (réaménagement des axes principaux...).</p> <p>Étude trafic à réaliser pour les rues Numa-Droz (analyse des priorités) et Crêtets en tant que route de liaison pour le raccord au réseau de transit aux sorties de ville, avec mesures complémentaires pour le respect valeurs environnementales.</p> <p>Mobilité piétonne : chemin des rencontres et chemins piétons projeté depuis la halte</p> <p>Mobilité cyclable : piste cyclable projetée sur la rue du Locle</p> <p>Mobilité multimodale : requalification avec intégrations des besoins multimodaux des pénétrantes avec points d'accroches sur la H20, soit le Boulevard de la Liberté, la rue Louis-Joseph Chevrolet et son prolongement sur la rue des Crêtets, ainsi que la rue du Locle (contenus dans PDPM H20).</p>

Révision du PAL (en cours), un plan (25.04.2019) projet de territoire accompagnant la pré-étude à titre indicatifs énonce les objectifs suivants :	
Objectifs	<p>Pôle de gare de la Fiaz au nord de la rue du Locle-Crêtets chevauche le pôle de logement Les Endroits Nord Av. Charles Naine : les deux pôles comportent principalement des centres d'achat.</p> <p>Dans le secteur mixte (au sud de la rue du Locle-Crêtets) : densification et modification d'affectation, espace public à aménager, réaménagement des rues du Locle, Abraham-Robert et des Crêtets, rue de l'Helvétie (réaménagement des axes principaux...)</p> <p>Aménagement et liaison de réseau de mobilité douce prévue (vélo, chemins piétons)</p>

Plan de quartier, modification du PAL et modification des alignements (en cours de procédure)	
Objectifs (validés)	<p>Revaloriser une importante friche d'environ 18'000 m².</p> <p>Assurer la planification d'un site stratégique pour le développement Ouest de la ville.</p> <p>Créer un nouveau morceau de ville pour lutter contre la disparité des constructions actuelles.</p> <p>Se relier à la future gare de la Fiaz et à l'espace naturel situé au Sud.</p> <p>Etapiser les constructions en fonction de l'enterrement de la ligne à haute tension qui traverse le site du Nord au Sud.</p>

Annexe : Données de base

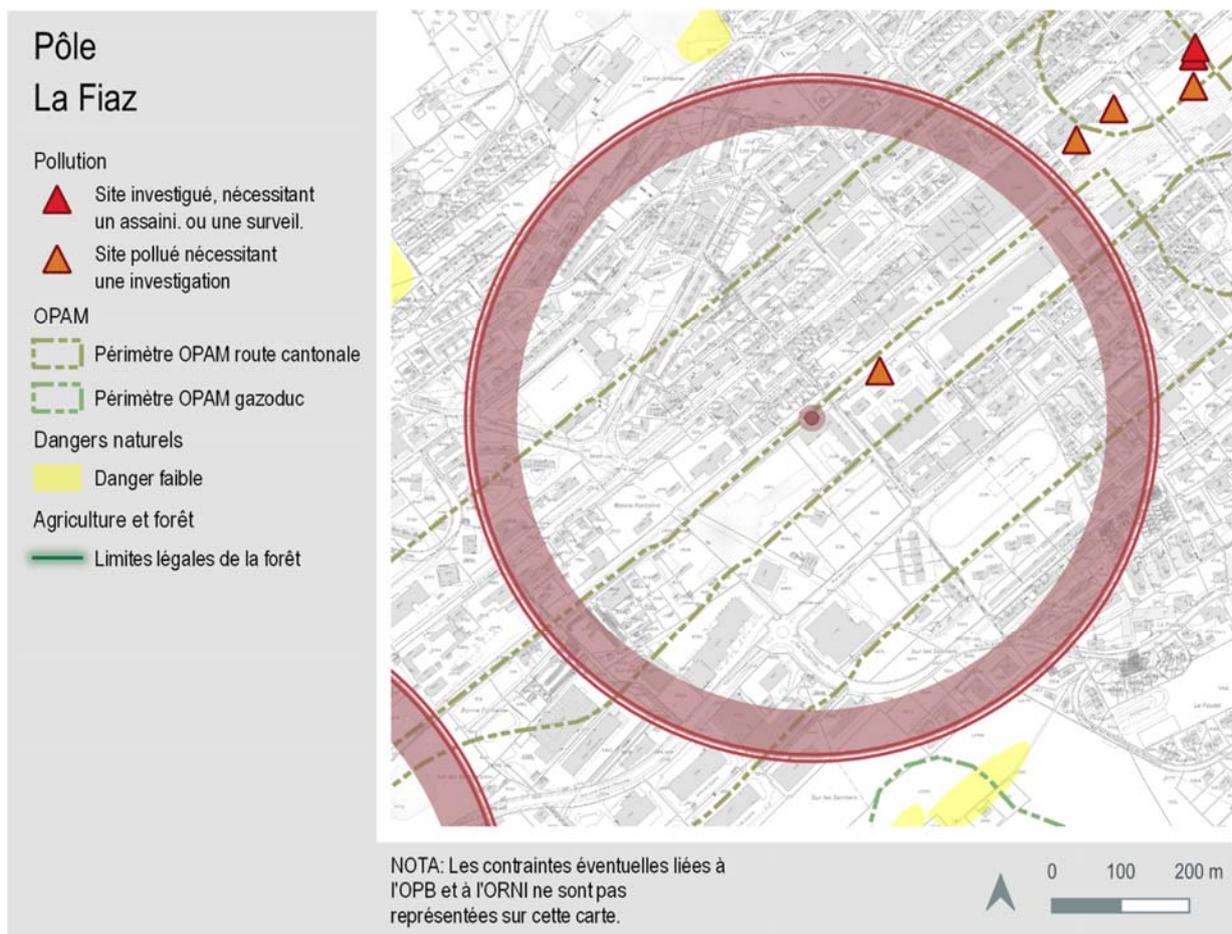
Pôle de gare La Fiaz (Chaux-de-Fonds)

	Concevoir la rue du Locle et le boulevard des Eplatures comme axe de vie urbaine primaire Aménager le chemin des Rencontres le long des voies ferrées Renforcer les liaisons transversales Concevoir une trame urbaine flexible
--	--

Remarques :

- Les objectifs et enjeux du plan directeur partiel des mobilités (PDPM) H 20 n'ont pas été résumés.
- Voir aussi avec le PG des Éplatures.

Contraintes environnementales

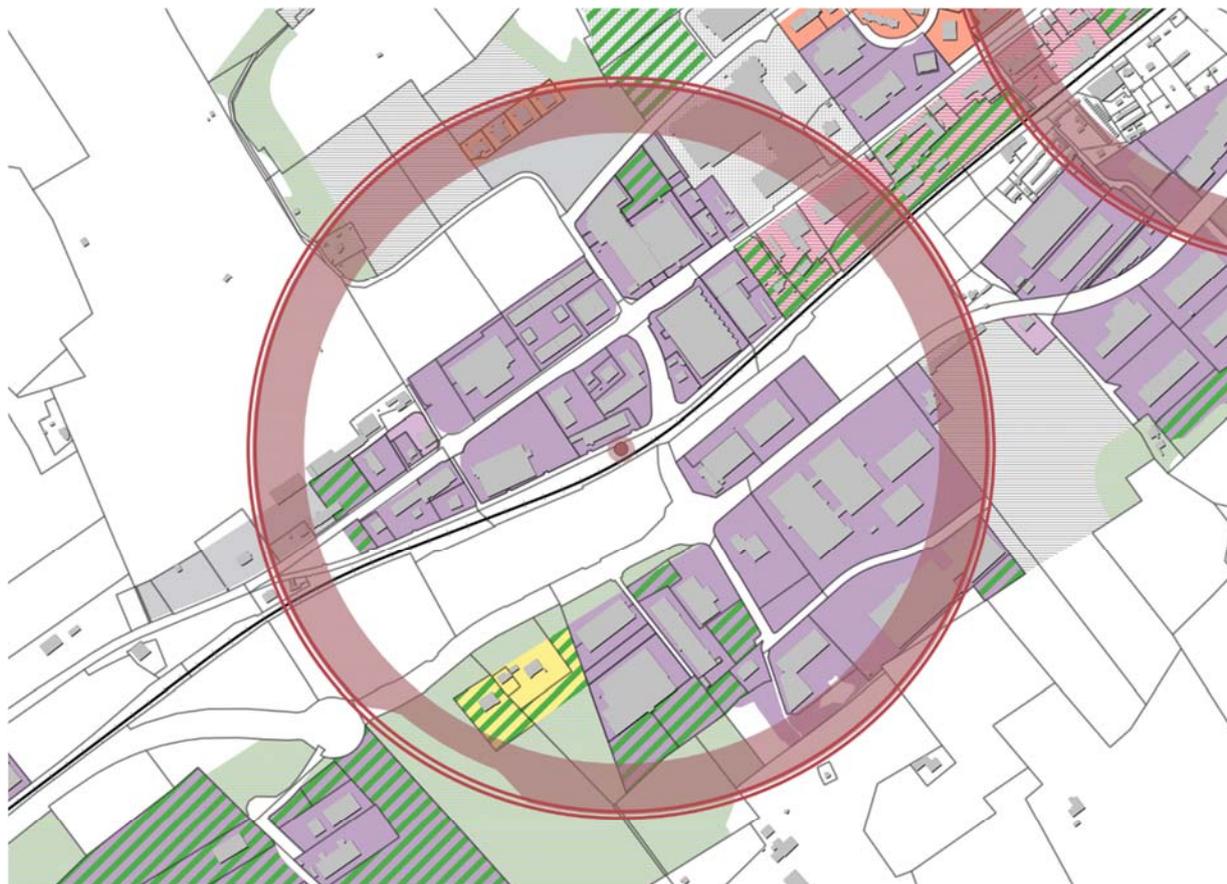


- Le pôle de la Fiaz est très peu concerné par les contraintes environnementales.
- Il est traversé par deux périmètres OPAM liés aux routes cantonales.
- Un site nécessite une investigation au regard de la pollution des sols.
- Une forêt se trouve à proximité immédiate de la gare.
- Le secteur de la Scierie des Eplatures a fait l'objet d'un préavis (plan de quartier) où un certain nombre de problématiques environnementales ont été mises en évidence :
 - ORNI avec un projet de déplacement de la ligne HT)
 - OPB : dépassement sur la Rue du Locle

Annexe : Données de base

Pôle de gare des Eplatures (Chaux-de-Fonds)

Situation



Pôle Les Éplatures

- Périmètre du pôle
- Périmètre soumis à plan de quartier
- Périmètre soumis à plan spécial
- Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

- Gel
- Diminution
- Changement d'affectation
- Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
2	Zone d'habitation à faible densité	8'051
1	Zone de plan spécial a	10'458
8	Zone industrielle	25'943
3	Zone mixte	16'780
14		61'232

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PG Eplatures dispose de 51% de surfaces à développer et densifier en mains publiques (22'037 m² / commune de La Chaux-de-Fonds – Etat de Neuchâtel) sur les quelque 43'566 m² les plus stratégiques à disposition dans un rayon de 500 m autour de la Halte Eplatures. Le solde des terrains appartient au promoteur Radicchi, à une hoirie et à des particuliers. En marge du PG Eplatures se trouvent de vastes secteurs de développement complémentaires, notamment à l'Ouest le PDE du Crêt-du-Loclc, lequel comprend d'importantes surfaces en mains publiques, et en Est dans la direction du PG La Fiaz avec plus 2 ha appartenant à Bieri et Grisoni SA. Le potentiel global de ce pôle est de l'ordre de 6 ha.

État de la planification

Plan directeur régional du Centre-Jura, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	<p>Activités économiques : optimiser les secteurs dévolus aux activités dans le tissu bâti, notamment en diversifiant l'économie (secteurs secondaires et tertiaires). Consolider le pôle industriel, horloger et microtechnique formée par la communauté urbaine Le Locle – La Chaux-de-Fonds en mettant en place un management des zones d'activités.</p> <p>Mobilité : réduire la part des déplacements motorisés et inciter au report modal [...].</p> <p>Maintenir des conditions favorables d'écoulement du trafic sur les axes structurants [...]</p> <p>Maîtriser les flux de circulation à travers les quartiers d'habitat ou en bordure de certains pôles spécifiques (écoles, hôpitaux, homes pour personnes âgées, etc.) [...]</p> <p>Mettre en place des politiques de stationnement volontaristes (offre et gestion des places), [...]</p>

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent celles de la statistique des terrains libres et partiellement libres mais également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels, ces derniers étant uniquement issus de la statistique des terrains libres et partiellement libres.

Annexe : Données de base

Pôle de gare des Eplatures (Chaux-de-Fonds)

	Renforcer l'attractivité des lignes de transports collectifs, en particulier au niveau des cadences offertes (trains et bus) [...] Développer des infrastructures et des équipements en faveur de la mobilité douce (en lien avec les écoles, gares et principaux arrêts de transports collectifs).
Objectifs	<p>PDR : Requalification et/ou densification à engager pour une partie de la zone mixte existante Aménagement d'une halte ferroviaire Aménagement en faveur de la mobilité douce Réaménagement de rue du Locle Extension (partiel) de la zone à bâtir à vocation d'activités</p> <p>ACE : Augmentation de la zone d'habitation, mixte et centrale de +7.6 ha à l'horizon 2030 et de +8.7 ha 2040. Concentration des habitants, emplois et services Amélioration de la desserte interurbaine en transports publics Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires mobilité de mobilité douce vers les arrêts de transports publics. Construction des évitements routiers du Locle et La Chaux-de-Fonds (H20/H18). Requalification des traversées de localité. Création de parking d'échange et de covoiturage ainsi que le développement d'une politique de stationnement (politique de stationnement accepté par le CG en février 2019).</p>

Révision du PAL (en cours), objectifs généraux de la pré-étude validés (cf. ci-dessous PDCOM)	
Enjeux	<p>Confirmer les besoins de la zone industrielle de la zone de verdure ainsi qu'en zone d'utilité publique (notamment pour infrastructures scolaires et sportifs). Dysfonctionnement du réseau routier certainement dû à l'absence d'une hiérarchie claire. Des phénomènes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointe sur les axes composant le réseau structurant. Ralentissement des TP. Une politique de stationnement sera mise en place prochainement, elle a été acceptée par le Conseil général en février 2019. La cohabitation des modes de transport et du partage de l'espace public sont à améliorer.</p>
Objectifs Fiche S_5 Secteur stratégique Rue du Locle – rue des Crêtets avec PG « Les Forges » et « Eplatures »	<p>Projection de 1500 habitants / emplois supplémentaires et 200 hab / empl par hectare. Requalifier et densifier de manière qualitative les terrains situés de part et d'autre de la rue du Locle et de la rue des Crêtets.</p>
Fiche S_6 Secteur stratégique du pôle économique du Crêt-du-Locle	<p>Potentiel maximum de 6000 emplois supplémentaires et 125 hab / emploi par hectare. Faire du Crêt-du-Locle un pôle économique d'importance cantonale possédant des valeurs intrinsèques de grande qualité et une identité remarquable. Préserver et renforcer les qualités paysagères du site. Coordonner l'urbanisation et les transports en mettant l'accent sur une mobilité en transports publics et une mobilité douce.</p>
Fiche S_7 Secteur stratégique du pôle Les Endroits- Nord Av. Charles Naine Y compris le PL Les Endroits	<p>Potentiel maximum de 1'000 emplois supplémentaires et 200 hab / emploi par hectare.</p>

Annexe : Données de base

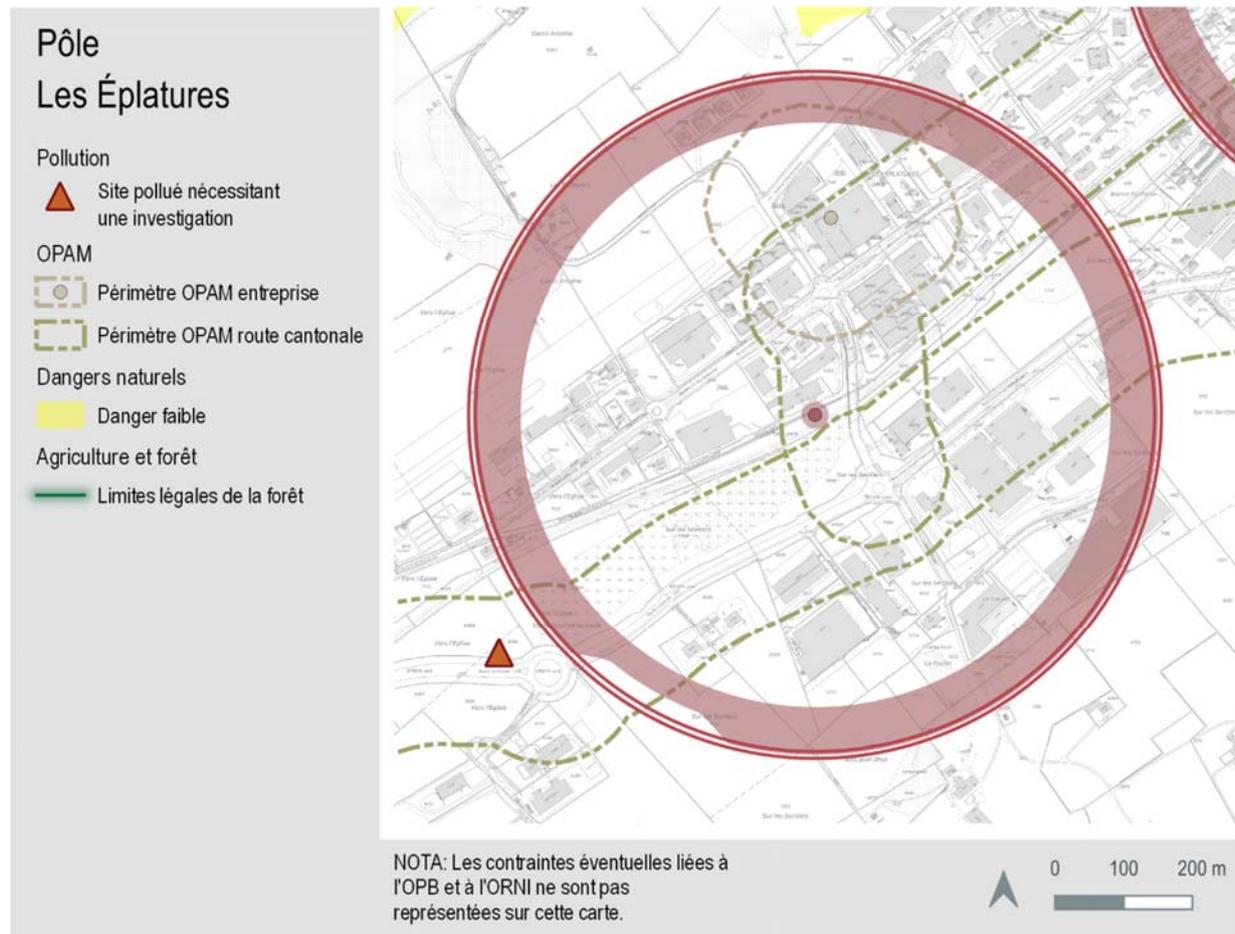
Pôle de gare des Eplatures (Chaux-de-Fonds)

	Valoriser le secteur des Endroits qui est composé d'une importante réserve d'environ 4.5 hectares de terrains à bâtir appartenant à la Ville de La Chaux-de-Fonds.
--	--

Plans directeurs communaux, validation des objectifs généraux et du volet mobilité des PDCom	
Enjeux	Améliorer les entrées des localités et seuils vers le grand paysage.
Objectifs généraux des PDCom	Objectif généraux des PDcom : 10) répondre à l'augmentation démographique; 11) garantir les conditions territoriales pour le développement économique; 12) coordonner le développement urbanistique ainsi que la préservation du paysage et du patrimoine; 13) développer un concept de déplacement multimodal; 14) concilier infrastructures routières, intermodalité et qualité des espaces publics; 15) réaliser les grandes infrastructures de transports et les mesures d'accompagnement; 16) mettre en place une politique de stationnement; 17) développer la mobilité douce; 18) développer et mettre en place une politique énergétique.
Objectifs validés du volet mobilité identifiés pour le pôle des Éplatures	Réaménagement de la rue Louis-Joseph Chevrolet, de la route de La Combe et de l'Allée du Laser. Dessertes complémentaires projetées reliées au route indiquées ci-dessous. Liaisons piétonnes projetées (réseau), chemin des rencontres sur la rue du Locle et bande cyclable projetée sur Louis-Joseph Chevrolet.

Plan spécial Centre commercial des Éplatures (sanction CE 15 :01.2014) construit	
Enjeux	Pas d'enjeux indiqués.
Objectifs	Secteur voué au développement de commerciaux de type grande surface Construction par étapes : 1) aménagement d'un P+R ; 2) Aménagement d'un centre commercial (Garden Center) Réaménagement des accès Aménagement d'un arrêt TP Aménagement d'un cheminement piéton et d'espaces verts

Contraintes environnementales

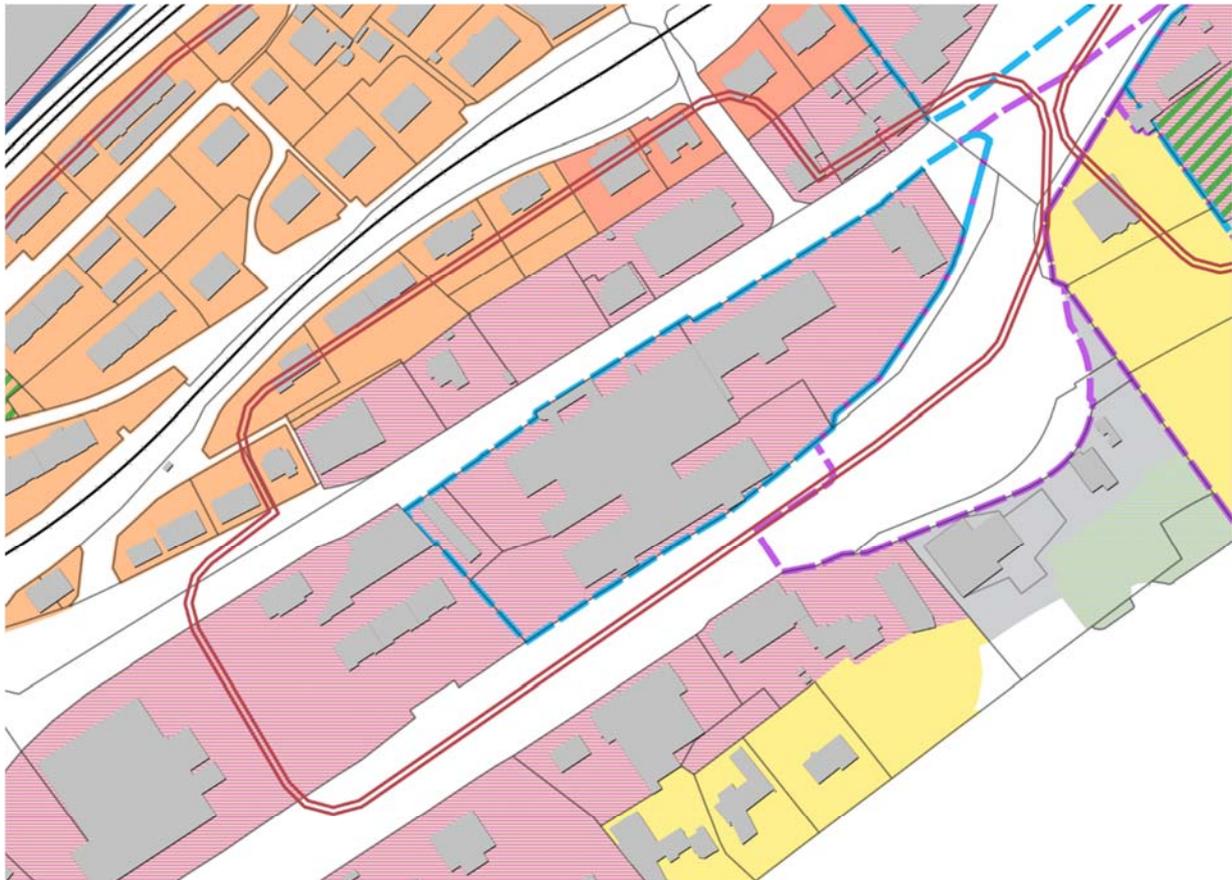


- Le pôle des Éplatures est très peu concerné par les contraintes environnementales illustrées sur la carte.
- Trois périmètres OPAM sont présents (deux liés aux routes cantonales et un à une entreprise).
- Une forêt se trouve à proximité immédiate de la gare.
- À l'ouest, un périmètre est concerné par des dangers moyens.
- Le schéma directeur du Crêt-du-Loche identifie les problématiques environnementales à traiter.
- Pour le secteur des Défricheurs, il est fait mention du bruit, de l'air, de la protection des eaux et des accidents majeurs. À notre connaissance, il n'y a pas d'étude qui a été menée à ce jour.

Annexe : Données de base

Pôle mixte Monruz-ouest et Monruz-est

Situation Monruz-ouest

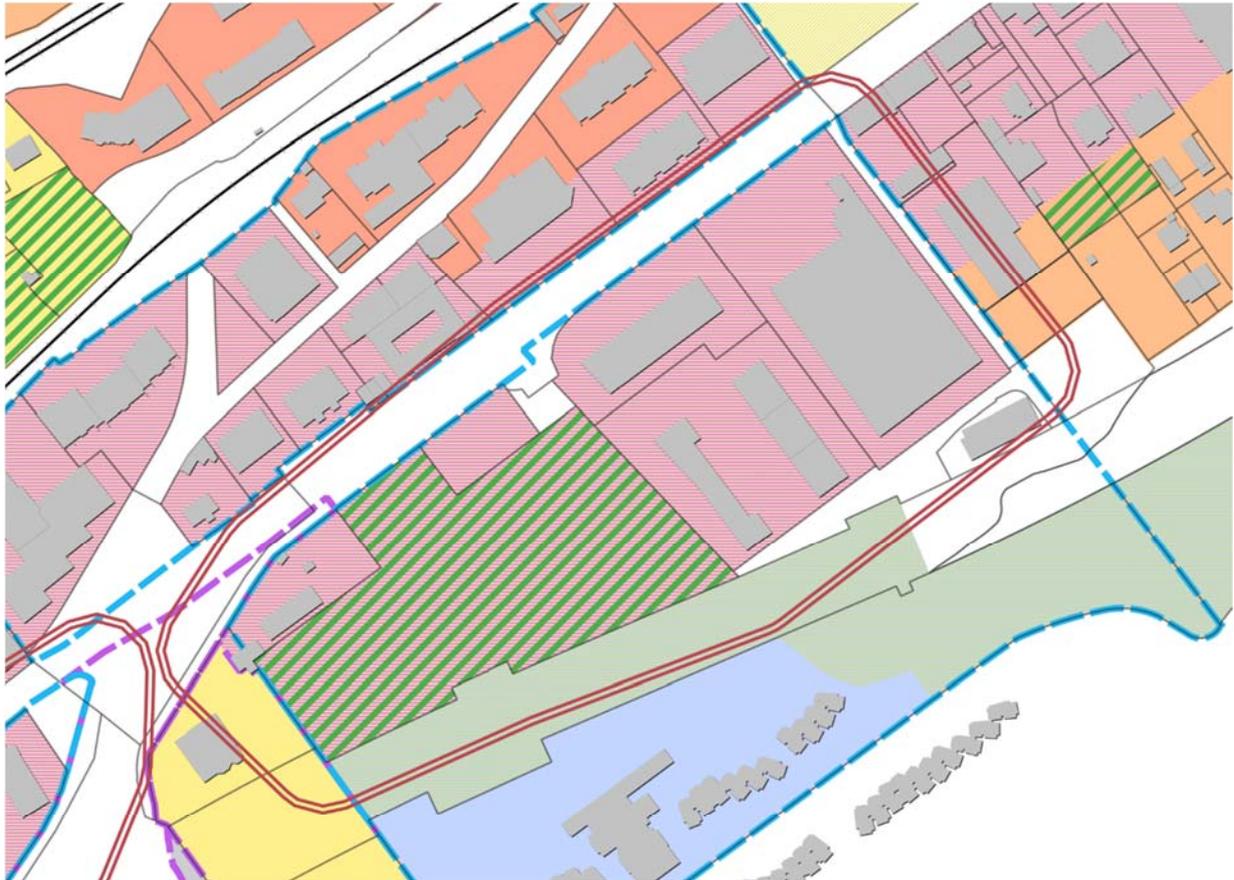


Pôle Monruz-ouest

- | | |
|--|---|
| Périimètre du pôle | Évolution de la zone à bâtir (PDR) |
| Périimètre soumis à plan de quartier | Gel |
| Périimètre soumis à plan spécial | Diminution |
| Terrain non construit ou avec un potentiel restant | Changement d'affectation |
| | Augmentation |



Situation Monruz-est



Pôle Monruz-est

- | | |
|--|--|
|  Périètre du pôle |  Gel |
|  Périètre soumis à plan de quartier |  Diminution |
|  Périètre soumis à plan spécial |  Changement d'affectation |
|  Terrain non construit ou avec un potentiel restant |  Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone mixte	11'322
1		11'322

Source : Statistique terrains libres et partiellement libres SAT

Situation foncière¹

Le pôle mixte de Monruz Est-Ouest dispose globalement de quelque 4 ha à développer, à densifier ou à muter (39'101 m²), composés de parcelles en majeure partie de grande taille. 42% de la surface est en mains publiques (Commune de Neuchâtel, Fondation de droit public Etat de Neuchâtel). Le solde appartient à des banques ou des assurances.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, approuvé le 2 mai 2018 par le CE	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> • Viser un report modal vers les transports publics et la mobilité douce, en coordination avec le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) et le projet d'agglomération (PA). • Développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD. • Secteur avec une gare en projet ou à remettre en service. • Le PDR estime le potentiel d'habitants-emplois du pôle mixte de Monruz à 715 HE, avec affectation mixte, moyenne à haute densité, 25% d'emplois (pg. 57 du PDR, tableau « Potentiel des pôles de développement »)
Objectifs	Favoriser le développement des sites le long des axes de transports publics structurants existants et futurs (PRODES 2030) par densification/restructuration et par détermination de pôles (secteurs Sur les Rues, Les Arniers, Charmettes, Edouard-Dubois, Portes-Rouges, Monruz-Sud , Les Essertons, Les Cheintres/Fin de Mange).

Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel (PDRives), en vigueur 20.02.2017	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer la pesée des intérêts entre urbanisation / tourisme / nature / mobilité douce

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle mixte Monruz-ouest et Monruz-est

Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Optimiser le sentier du Lac dans les secteurs identifiés, en s'appuyant sur le droit de marchepied• Planifier et mettre en œuvre les sites potentiels pour des projets publics d'envergure et les liaisons pédestres définies dans le plan directeur des rives
------------------	---

Révision du PAL de Neuchâtel : séance premier contact	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none">• Secteur à fort potentiel d'accueil habitants-emplois.• La Ville prévoit des réflexions thématiques (notamment ZAE) à l'échelle régionale.• Rappel de la densité minimale de 200 HE/ha à viser dans les pôles mixtes (U_13 PDC), friches bien desservies selon (U_15 PDC).

Plan directeur communal de Neuchâtel (1994)	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none">• un pôle de développement avec un grand potentiel d'accueil et bien intégré dans le territoire• un site avec une plurifonctionnalité entre activités économiques, commerciales, administratives, culturelles, de loisirs et habitat.• un pôle qui doit trouver une identité et éviter d'être investi par des fonctions anecdotiques• un site dont les nouvelles constructions devront être respectueuses de leur proche voisinage tout en revitalisant le tissu urbain de la ville, avec une structure urbaine originale et de qualité

PDS «Monruz sud», en vigueur	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• utilisation rationnelle du sol exploitant un site de qualité en faveur de l'habitat et de services• extension et valorisation du parc public riverain, au bénéfice de la population urbaine ainsi que des résidents des habitations situées aux environs• pérennisation de l'hôtel Palafitte en tant qu'infrastructure touristique majeure à rayonnement supra-régional• renforcement des qualités spatiales de l'articulation urbaine au départ de la route des Gouttes d'Or• amélioration des parcours de mobilité douce le long du lac et perpendiculairement vers le coteau• soutien au développement progressif du réseau de transports publics

PQ/PS

PQ «Monruz sud», en cours de procédure	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none">• le nouvel essor à un pôle de développement stratégique pour la Ville de Neuchâtel• la définition d'un front sur la route des Gouttes-d'Or dans le prolongement de celui existant à l'Est

Annexe : Données de base

Pôle mixte Monruz-ouest et Monruz-est

	<ul style="list-style-type: none">le bon fonctionnement des circulations et des accès dans le périmètre du PQla continuité entre le tissu bâti au nord et les rives du lac au sud.
Objectifs	Doter le secteur d'une structure urbaine qui soit en même temps un nouveau centre de vie et de conjonction avec les rives du lac .

PS «Palafitte», en cours de procédure	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">Le PS vise donc à régulariser le statut de l'hôtel et de permettre le maintien de l'établissement ainsi que de prévoir les accès à l'hôtel, les réseaux de mobilité douce au bord du lac dans le secteur et d'intégrer le site dans un parc urbain. Réalisé dans le cadre d'Expo.02 à titre temporaire, aménagé au bord du lac et ayant une emprise sur ce dernier, l'hôtel comporte 40 pavillons posés sur pilotis.

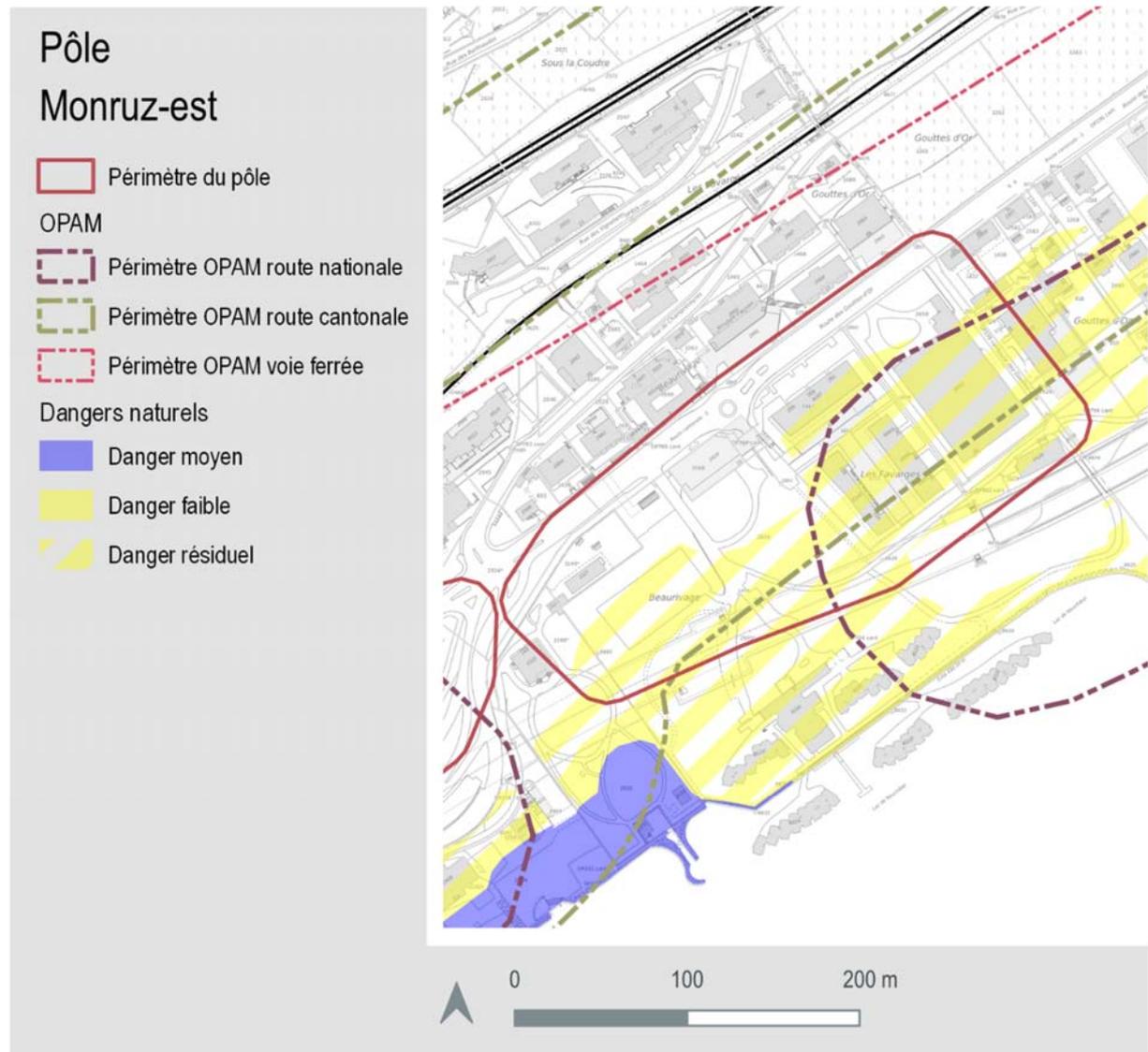
Remarques :

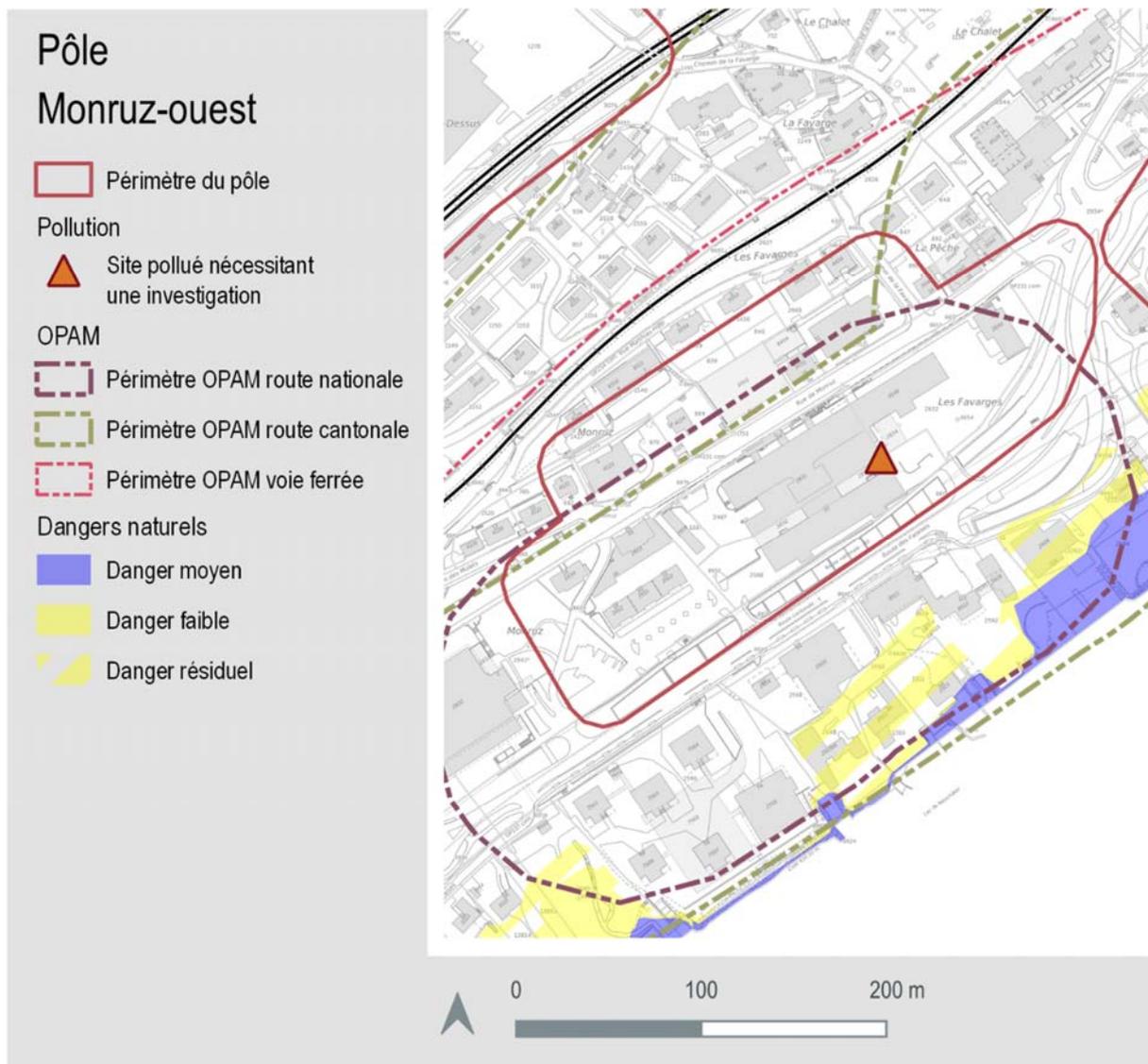
- Périmètres soumis à plan de quartier sur le site : « 15 Monruz Favag » et « 16 Monruz nord ».

La ville de Neuchâtel a proposé ce secteur pour l'atelier de projet urbain du Master en développement territorial HEPIA-UNIGE (automne 2018). Une plaquette a été publiée avec différentes pistes proposées par les étudiants, notamment sur la mixité, la connexion du site et les flux (déambulations). Voir de quelle manière la commune compte poursuivre la réflexion.

- Entre les deux secteurs, Monruz est - Monruz ouest, le PDS « Secteur des jonctions autoroutières », en vigueur depuis 05.07.1999, et un PS afin de protéger les objets architecturaux de valeur dans leur site, sur les biens-fonds 3148 (en mutation), 2935 (en mutation) et 2610, sont également présents.
- Programme « Nature en Ville » à prendre en compte : le support fédérateur est la conception d'un parcours didactique reliant les milieux naturels et éléments paysagers à valoriser et des aménagements à créer, dans l'objectif de sensibiliser la population locale et les visiteurs à l'importance des milieux naturels et de la biodiversité en ville.

Contraintes environnementales



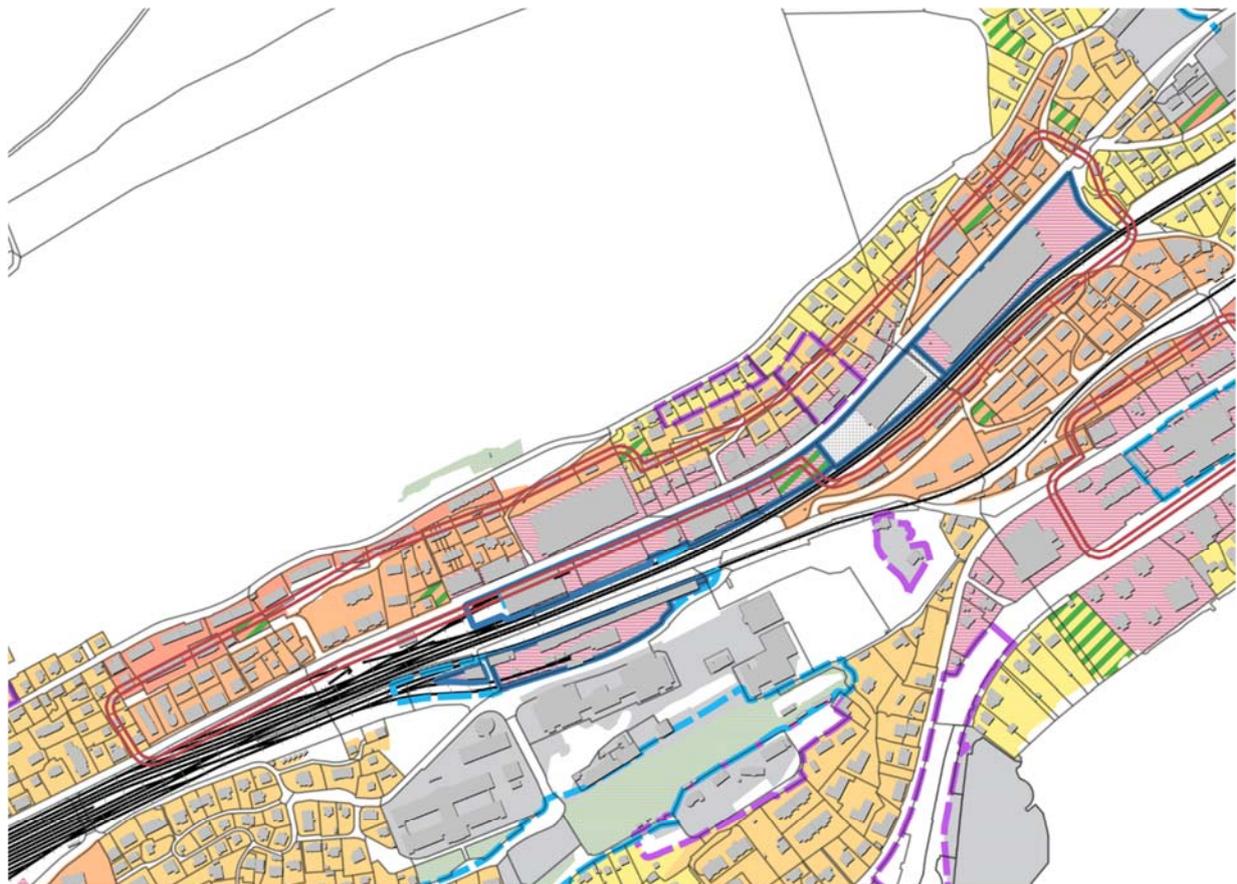


- Les sites sont impactés par deux périmètres de consultation OPAM : un premier périmètre lié à l'axe cantonal RC5, et un deuxième lié à la route nationale A5.
- Un site pollué nécessitant une investigation, sis aux biens-fonds 2588, 2467 et 2632, afin de déterminer s'il requiert une surveillance ou un assainissement, est présent dans le secteur Monruz-ouest.
- Dangers naturels : un danger d'inondation résiduel sur le secteur Monruz-est (source : SITN).
- Les contraintes liées au trafic ne sont pas négligeables avec une entrée/sortie autoroutière à proximité et les conditions posées par l'OFROU pour assurer que le système fonctionne convenablement. Un projet d'aménagement des voies routières existe en lien avec le développement du site de Monruz-Est (PQ Monruz-Sud + PS Palafitte).

Annexe : Données de base

Pôle mixte Portes rouges/ Fahys (Neuchâtel)

Situation



Pôle Les Portes-Rouges

- | | |
|--|--------------------------|
| Périmètre du pôle | Gel |
| Périmètre soumis à plan de quartier | Diminution |
| Périmètre soumis à plan spécial | Changement d'affectation |
| Terrain non construit ou avec un potentiel restant | Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone d'habitation à haute densité	713
2	Zone d'habitation à moyenne densité	1'481
1	Zone mixte	2'132
1	Zone résidentielle densifiée	655
5		4'981

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

Le PM Portes-Rouges / Fahys dispose de moins d'un 1 ha de surface libre (environ 5'000 m²), répartie en plusieurs parcelles éparses, toutes en mains privées. Le périmètre comprend de nombreux périmètres soumis à plans de quartiers ou plans spéciaux, la plupart déjà réalisés. Ces dernières années, le secteur a connu une forte mutation en lien avec la reconversion de certaines usines.

État de la planification

Plan directeur régional de la COMUL, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	<p>PDR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiels de densification le long de l'avenue des Portes-Rouges (nord/sud) est de 1500 HE (+ 150 emplois) - Axes urbains majeurs définis par un axe TP structurant : traiter un espace élargi (à adapter à chaque cas particulier de part et d'autre de l'axe), avec réaménagement de l'espace public et des mobilités, et requalification des tissus urbains adjacents distinguer les séquences avec restructuration en profondeur du corridor urbain (ex. Portes-Rouges et rue de Neuchâtel à St-Blaise), des séquences avec réaménagement de l'espace public et des mobilités (rue Louis de Meuron à La Tène) - Requalifier les réseaux structurants pour résoudre les problèmes reconnus par tous (congestion des axes principaux induisant nuisances, pollution, bruit, insécurité) et en profiter pour améliorer la qualité de vie par l'aménagement des espaces publics A l'occasion de ces réaménagements, densifier là où c'est possible et opportun, selon la spécificité des quartiers traversés (traiter en priorité l'avenue des Fahys).

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle mixte Portes rouges/ Fahys (Neuchâtel)

Objectifs	<p>PDR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aborder des thèmes qu'il ne fait plus sens de traiter à l'échelle communale - Donner la vision politique du développement territorial - Spatialiser le projet de territoire - Fixer des mandats clairs aux communes pour la mise en œuvre du projet de territoire dans leur plan d'aménagement local (PAL) - Trouver un accord entre les collectivités (à l'interne de la région et entre les régions et le canton) - Lier les autorités exécutives signataires <p>ACE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la zone à bâtir (habitation/mixte/centrale) de +6.9 ha à l'horizon 2030 et de +2.9 ha 2040. - De Corcelles-Cormondrèche à Saint-Blaise, renforcement de l'attractivité, densifications ponctuelles, valorisation des espaces publics, amélioration qualitative générale. - Développement le long des axes de transports publics structurants existants et futurs (PRODES 2030) par densification/restructuration et par détermination de pôles (secteurs <i>Sur les Rues, Les Arniers, Charmettes, Edouard-Dubois, Portes-Rouges, Monruz-Sud, Les Essertons, Les Cheintres/Fin de Mange</i>). - Viser un report modal vers les transports publics et la mobilité douce, en coordination avec le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable et le projet d'agglomération (PA).
------------------	---

Révision du PAL (en cours), séance 1^{er} contact (4 juillet 2018)	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - En raison de la densité du milieu bâti, l'enjeu du futur PAL sera l'espace non-bâti : aménagement des espaces publics et nature en ville.
Objectifs	<p>Objectifs politiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancrage régional : 6 thématiques seront traitées à l'échelle régionale, puis transcrites dans chaque PAL (logement, nature-paysage-biodiversité, économie, énergie, tourisme, environnement) - Forte implication de l'exécutif et participation de la commission ad-hoc du Conseil général (sous forme d'ateliers thématiques également) <p>Objectifs à long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vision 2040

Remarques :

- Les objectifs et enjeux émanent du procès-verbal (PV) de la séance de 1^{er} contact. Ce dernier ne définit pas d'objectif particulier pour le pôle des Portes-Rouges/Fahys.

Plan directeur de la mobilité douce, en vigueur (approuvé par le chef du département le 27 octobre 2008)	
Enjeux	Le PD de la mobilité douce n'indique pas d'enjeux
Objectifs	<p>Objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les potentialités et l'attractivité des déplacements à pied, à vélo et à rollers sur la commune de Neuchâtel - Améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers - Offrir des réseaux piétonniers et cyclistes complets. <p>Objectifs de la Ville visent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un transfert modal des transports individuels motorisés vers la mobilité douce, afin de contenir

Annexe : Données de base

Pôle mixte Portes rouges/ Fahys (Neuchâtel)

	<ul style="list-style-type: none">- L'augmentation du trafic motorisé en s'appuyant sur les recommandations de la Confédération,- La valorisation et la continuité des réseaux des itinéraires cyclables et des chemins pour piétons ainsi que l'introduction de nouvelles liaisons performantes, notamment pour les déplacements des pendulaires,- A sécurité des usagers par rapport au trafic (ex: traversées) en particulier aux abords des écoles, des hôpitaux, des entreprises et autres lieux sensibles,- La mixité des usagers,- À offrir aux cyclistes des places de parc pour vélos adéquates et en suffisance,- La prise en considération des déplacements des personnes à mobilité réduite. <p>Objectifs qualitatifs :</p> <ul style="list-style-type: none">- Sécurité routière- Santé (activités physiques et Itinéraires touristique)
--	---

Remarque :

- Le PD de la mobilité ne définit pas d'objectif particulier pour le PM Portes-Rouges/Fahys.

Plan directeur du lac et de ses rives, en vigueur (approuvé par le chef DDTE, le 27 février 2017)	
Objectifs	<p>Objectifs généraux :</p> <ul style="list-style-type: none">- Favoriser la complémentarité et l'interdépendance des projets d'aménagements urbains, architecturaux, paysagers, de transports et d'infrastructures compris dans un secteur- Proposer une gestion du territoire impliquant les différents acteurs (investisseurs, propriétaires, mandataires, autorités, population, etc.)- Coordonner toutes les interventions afin d'assurer des étapes de développement rationnelles et cohérentes du secteur <p>Objectifs spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none">- Approfondir les objectifs en termes de paysage, de réseaux biologiques, d'usages et de mobilités (douce, transports publics et TIM)- Assurer la cohérence entre les divers outils de planification, de la réflexion cantonale à la réflexion sur les grands projets en cours (Port- Piaget, centre-ville et Jeunes-Rives). <p>Objectifs thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none">A. Considérer la rive comme le jardin public de Neuchâtel qui favorise la biodiversité.B. Reconnaître et valoriser l'alternance de rives naturelles et urbaines publiques.C. Parcourir en long et en large les rives à pied, en vélo et en rollers (MD).D. Stimuler des pôles riverains thématiques selon leurs identités distinctes et préserver les zones endormies.E. Accéder rapidement aux pôles riverains thématiques, par voies d'eau et terrestres.F. Préserver et valoriser un paysage riche d'histoire, de sa géomorphologie à son patrimoine paysager et bâti.G. Voir et laisser voir le paysage des rives

Remarque :

- Le PD du lac et des rives ne définit pas d'objectif particulier pour PM Portes-Rouges/Fahys.

Plan directeur sectoriel Portes-Rouges, en vigueur (approuvé par le chef du département le 29 avril 2015)	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Un secteur stratégique. - Proposer un développement mixte, valoriser l'espace public - Coordonner la reconversion du site - Intégrer le concept de quartier durable - Valoriser les relations avec l'environnement immédiat - Intégrer les contraintes naturelles et environnementales du site
Objectifs	<p>Objectifs généraux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposer une ligne directrice claire pour le développement des Portes-Rouges. - Affirmer un centre de gravité urbain dans le système de la ville de Neuchâtel et du littoral neuchâtelois. <p>Objectifs des fiches :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiche n° 1 Sous-secteurs : <ul style="list-style-type: none"> o Reconvertir le secteur en accueillant un développement dense mixte en logements et en activités. o Limiter les nuisances environnementales générées par la reconversion du secteur. o Protéger les futures constructions contre les nuisances environnementales - Fiche n° 2 Repère visuel : <ul style="list-style-type: none"> o Signaler le secteur des Portes-Rouges dans le paysage urbain. - Fiche n° 3 Périmètre d'évolution bâtiment en tête : <ul style="list-style-type: none"> o Créer des bâtiments de tête en maîtrisant leur emprise. - Fiche n° 4 Vue caractéristique : <ul style="list-style-type: none"> o Offrir des points de vue sur le paysage - Fiche n° 5 Bâtiment existant avec potentiel de réhabilitation : <ul style="list-style-type: none"> o Préserver des traces du passé industriel du secteur. - Fiche n° 6 Alignement supprimé/nouveau : <ul style="list-style-type: none"> o Garantir un espace disponible suffisant pour les besoins liés à la mobilité et aux espaces publics. - Fiche n° 7 Distances aux voies ferrées : <ul style="list-style-type: none"> o Assurer le fonctionnement et l'entretien des voies ferrées - Fiche n° 8 Distances ORNI : <ul style="list-style-type: none"> o Protéger les futurs usagers contre les rayonnements non ionisants - Fiche n° 9 Place accessible au public : <ul style="list-style-type: none"> o Aménager des places publiques conviviales pour les riverains. o Favoriser les rencontres et les échanges entre usagers. - Fiche n° 10 Alignement d'arbres : <ul style="list-style-type: none"> o Compléter l'alignement d'arbres existant le long de l'Avenue des Portes-Rouges et du Vignoble. - Fiche n° 11 Aménagement de l'espace-rue : <ul style="list-style-type: none"> o Aménager l'espace-rue de manière attractive et conviviale pour tous les usagers de la route. o Maintenir la fonction d'axe principal de transit est-ouest de l'axe Avenue des Portes Rouges/Avenue du Vignoble. o Garantir la fluidité du trafic routier et la sécurité des usagers. - Fiche n° 12 Carrefour réorganisé : <ul style="list-style-type: none"> o Assurer la fluidité du trafic dans les carrefours qui seront saturés avec le projet. o Garantir la vitesse commerciale des lignes de bus n°101 et 107. - Fiche n° 13 Carrefour réaménagé :

Annexe : Données de base

Pôle mixte Portes rouges/ Fahys (Neuchâtel)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer l'attractivité et la sécurité du carrefour Chemin des Mulets/Pont-du-Mail/Avenue de Bellevaux/Chemin de Chantemerle. - Fiche n° 14 Accès, stationnement et livraisons : <ul style="list-style-type: none"> ○ Permettre un accès motorisé aux sous-secteurs. ○ Garantir la sécurité des usagers. ○ Garantir la fluidité du trafic et la vitesse commerciale des bus. - Fiche n° 15 Desserte interne : <ul style="list-style-type: none"> ○ Desservir les sous-secteurs de manière cohérente avec le site. - Fiche n° 16 Stationnement centralisé : <ul style="list-style-type: none"> ○ Centraliser le stationnement automobile dans les sous-secteurs. - Fiche n° 17 Arrêt de bus existant / nouveau : <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer la desserte en transport public du secteur est de la ville et améliorer la vitesse commerciale des véhicules. ○ Améliorer la sécurité des arrêts de bus. - Fiche n° 18 Parcours piétons nord-sud existants/nouveaux : <ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer la perméabilité piétonne du secteur. ○ Assurer la sécurité des piétons. ○ Aménager un espace public convivial et attractif. - Fiche n° 19 Interruption du trafic motorisé : <ul style="list-style-type: none"> ○ Supprimer le trafic de transit au Chemin de la Favarge. - Fiche n° 20 Bâtiment exposé au bruit à surveiller : <ul style="list-style-type: none"> ○ Protéger les bâtiments existants contre le bruit routier. - Fiche n° 21 Voie ferrée supprimée / nouvelle : <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimiser les capacités de stockage de trains ○ Libérer des surfaces constructibles.
--	---

Plan de quartier Les Fahys, en vigueur (sanction CE 16 août 2006) construit	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de l'espace public le long de la rue des Fahys selon les principes suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'un trottoir ○ Aménagement de traversée pour piétons du côté nord de la rue ○ Plantation d'arbre d'alignement sur le trottoir ○ Raccord de la desserte du quartier
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser une architecture et un urbanisme de qualité et d'intégrer harmonieusement le quartier dans son environnement bâti et non bâti - Les espaces réservés par le plan d'alignement sont en partie utilisés pour le réaménagement de la rue des Fahys et la création d'une nouvelle desserte de quartier - Construire des habitations collectives (secteurs 1 et 2). Les secteurs 3, 4 et 5 sont destinés aux habitats collectifs, individuels et individuels groupés. Les constructions existantes peuvent être maintenues et entretenues - L'usage de chemins pour piétons est public (servitude de passage en faveur de la Ville) - Prendre de mesures spécifiques pour garantir la protection contre le bruit (retrait de la rue des Fahys, orientation des bâtiments, décrochement en façade revêtement phono absorbant pour les balcons orientés vers le sud, parapets pleins pour les balcons)

Plan spécial Portes-Rouges est en vigueur (sanction CE 8 décembre 2008) construit	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Construction d'un socle unitaire et minéral afin de recevoir un bâtiment commercial (construction haute)

Annexe : Données de base

Pôle mixte Portes rouges/ Fahys (Neuchâtel)

	<ul style="list-style-type: none">- Le bâtiment sera destiné aux activités commerciales et aux activités liés à l'exploitation- Création d'une esplanade d'accueil possédant un caractère de place urbaine conviviale- Aménagement avec soin d'une aire de transition entre l'avenue des Portes-Rouges et le bâtiment
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- Permettre l'implantation d'un bâtiment commercial (centre d'achats de plus de 1000 m² de surface de vente) tout en garantissant son intégration dans l'environnement urbain- Permettre la démolition des bâtiments et aménagements existants et la construction d'un nouveau magasin- Réglementer les accès, les circulations et les infrastructures nécessaires au fonctionnement du nouveau magasin ainsi que les aménagements extérieurs

Remarque :

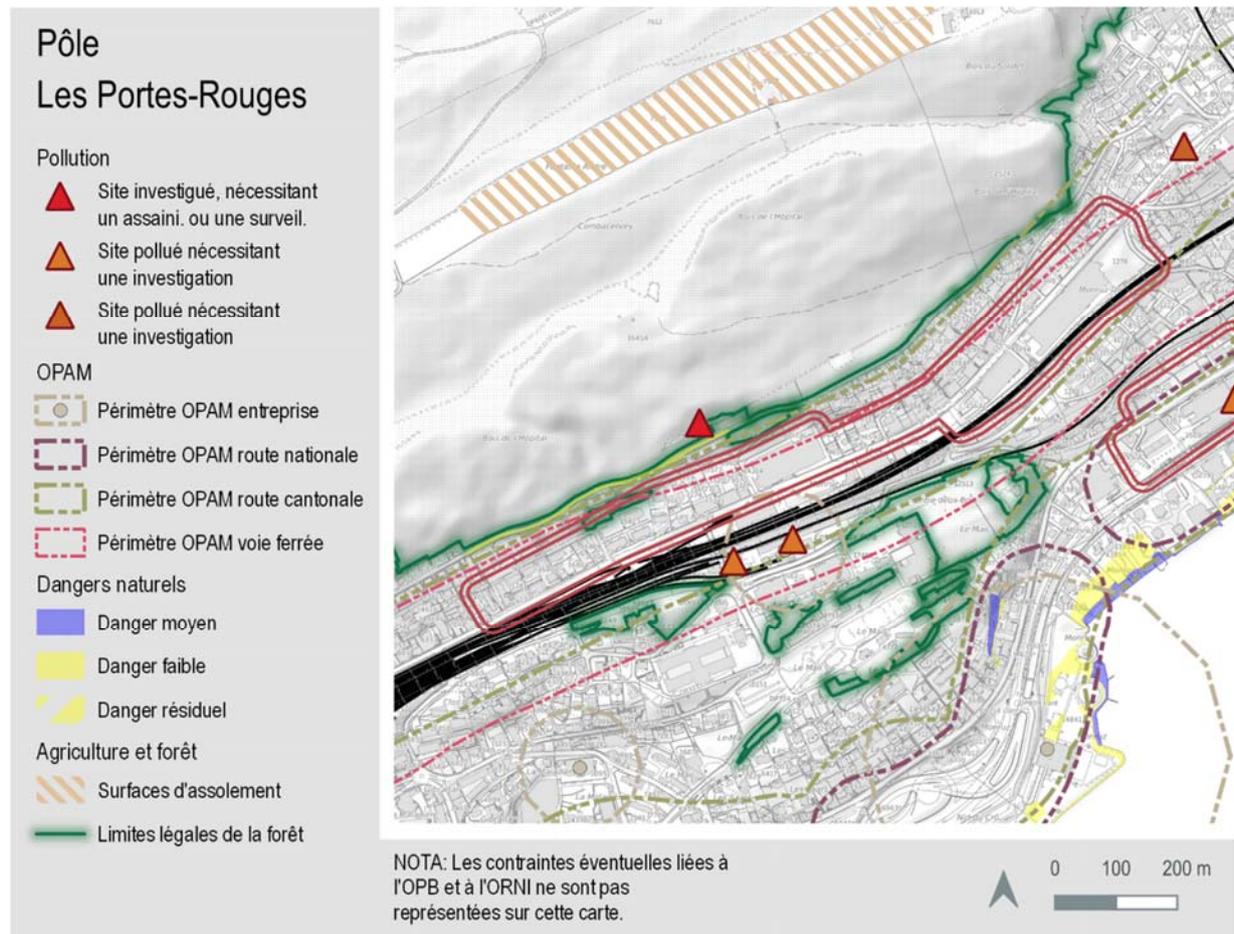
- Les enjeux de deux derniers instruments ci-dessus émanent des règlements de plan de quartier et de plan spécial.

Plan spécial Portes-Rouges 55 (bf 14214), en cours d'élaboration	
Enjeux	<ul style="list-style-type: none">- Accès/sortie est : évaluer les possibilités d'accès et sortie des livraisons. Évaluer la pertinence d'aménager un cheminement piétonnier à l'est- Accès ouest : confirmer l'accessibilité ouest au secteur (stationnement et livraisons). Évaluer un réaménagement du carrefour- Route cantonale : améliorer les déplacements des modes doux à travers le secteur- Rez-de-chaussée : étudier les possibilités d'améliorer les contacts avec les rez-de-chaussée (aménagements, accessibilité, animations). Intégrer l'arrêt de bus dans le projet- Espaces extérieurs : identifier les possibilités d'aménager des surfaces perméables. Développer un concept paysager renforçant la présence du végétal dans le secteur (nature en ville)- Riverains : évaluer les possibilités volumétriques du projet. Préserver des vues pour les riverains.
Objectifs	Définir les conditions-cadres de la planification visant à la reconversion du secteur pour l'agrandissement du magasin Livique (ex-Toptip), l'implantation d'un magasin d'alimentation, le maintien de bureaux de Coop et l'implantation de logements, dans le respect des objectifs et mesures du PDS et du RIE Portes-Rouges.

Remarque :

- le bienfonds est déjà construit (reconversion du bâtiment existant)

Contraintes environnementales



- Sous l'angle des contraintes environnementales, un périmètre OPAM lié à la route principale qui traverse le périmètre de bout en bout, ainsi qu'un périmètre OPAM lié à la voie ferrée caractérisent également ce secteur.
- Le secteur est concerné par la présence de plusieurs sites pollués, investigués ou nécessitant investigation.
- Les nuisances de bruit liées au trafic motorisé et ferroviaire, la sécurité des usagers non motorisés et la gestion des flux tous modes constituent des contraintes importantes pour le développement de ce secteur.

Annexe : Données de base

Pôle mixte La Chaux-de-Fonds Est

Situation



Pôle La Chaux-de-Fonds Est

 Périmètre du pôle

 Périmètre soumis à plan de quartier

 Périmètre soumis à plan spécial

 Terrain non construit ou avec un potentiel restant

Évolution de la zone à bâtir (PDR)

 Gel

 Diminution

 Changement d'affectation

 Augmentation



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
1	Zone d'habitation à moyenne densité	17'254
2	Zone industrielle	6'308
2	Zone mixte	8'509
5		32'071

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

La majeure partie des surfaces libres et/ou disposant d'un potentiel de densification important dans le périmètre ou directement à la marge est en mains publiques, ou de promoteurs immobiliers, syndicats ou compagnie d'assurance, soit 76% des quelque 5 ha à disposition globalement.

État de la planification

Plan directeur régional du Centre-Jura, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	Remettre sur le marché les logements vacants à travers la requalification des centres-villes en modérant le trafic de transit les traversant. Permettre une variété des typologies de logements afin de favoriser la mixité sociale et générationnelle. Optimiser les secteurs dévolus aux activités dans le tissu bâti, notamment en diversifiant l'économie (secteurs secondaires et tertiaires) Réduire la part des déplacements motorisés et inciter au report modal Maintenir des conditions favorables d'écoulement du trafic sur les axes structurants et maîtriser les flux de circulation à travers les quartiers d'habitat ou en bordure de certains pôles spécifiques (écoles, hôpitaux, PMS, etc.) Mettre en place des politiques de stationnement volontaristes Renforcer l'attractivité des lignes de transports collectifs, en particulier au niveau des cadences offertes (trains et bus) Développer des infrastructures et des équipements en faveur de la mobilité douce.
Objectifs	Requalification urbaine des centres et localisation des secteurs d'habitat à proximité des transports publics, des équipements et des services et requalification des traversées de localité Volonté de conserver l'affectation actuelle (zone mixte (ZM) et zone industrielle(ZI)) Amélioration de la desserte interurbaine en transports publics Construction de l'évitement routier de la Chaux-de-Fonds (H18)

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle mixte La Chaux-de-Fonds Est

	<p>Réaménagement d'un tronçon ou d'un carrefour (rue du Collège et H18 - rue Fritz-Courvoisier)</p> <p>Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires mobilité de mobilité douce vers les arrêts de transports publics.</p> <p>Création de parking d'échange et de covoiturage ainsi que le développement d'une politique de stationnement (politique de stationnement accepté par le CG en février 2019).</p> <p>ACE relatif au dimensionnement de la zone à bâtir, 2 mai 2018 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la zone d'habitation, mixte et centrale de +7.6 ha à l'horizon 2030 et de +8.7 ha 2040.
--	--

Remarque :

- Les objectifs indiqués dans le PDR sont bien repris dans les PDCom et PAL et seront donc mis en œuvre soit par une affectation, soit par une réglementation.

Révision du PAL (en cours), objectifs généraux de la pré-étude validés (cf. ci-dessous PDCom)	
Enjeux	<p>Il n'y pas d'enjeux indiqués dans la pré-étude.</p> <p>Quelques éléments du diagnostic peuvent néanmoins être retenus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Confirmation des besoins de la zone industrielle ainsi que d'une zone d'utilité publique (notamment pour infrastructures scolaires et sportifs). Le site de la Charrière est l'un des principaux concernés par l'établissement d'une vision des équipements sportifs pour ces prochaines années. - Dysfonctionnement du réseau routier certainement dû à l'absence d'une hiérarchie claire. - Des phénomènes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointe sur les axes composant le réseau structurant. Ralentissement des TP. - Une politique de stationnement sera mise en place prochainement, elle a été acceptée par le Conseil général en février 2019. - La cohabitation des modes de transport et du partage de l'espace public sont à améliorer.
Objectif général	Densification et requalification du tissu bâti en particulier en fond de vallée au nord et au sud des voies de chemin de fer , dans le quartier est de la ville et dans les dents creuses non construites .
Objectif spécifiques du pôle mixte La Chaux-de-Fonds Est (fiche S_3)	<p>Élaboration d'une vision globale et cohérente du développement urbanistique avec la prise en compte des projets H18 et VADEC+</p> <p>Mixité des fonctions sous l'angle urbanistique, paysager et environnemental</p> <p>Démographiques : densité minimale 200 HE/ha afin d'atteindre 1000 HE supplémentaires à l'horizon 2030</p> <p>Requalification et redimensionnement du Parc des sports de la Charrière afin de disposer d'infrastructures sportives de qualité et requalification des terrains sis au sud du site</p>
Objectifs du projet du territoire (en cours)	<p>Identification du secteur Chaux-de-Fonds Est en pôle mixte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Densification - Gare projetée (secteur Cornes-Morel) - Route projetée (route de contournement de la H18 par la rue de la Pâquerette) - Routes à réaménager (rue du Collège et la H18 actuelle - rue Fritz-Courvoisier)

Remarque :

- Des études environnementales et de trafic ont été partiellement réalisées dans le cadre de la H18. Il est prévu de les compléter selon le développement de la Charrière et de Vadec. Des dépassements bruit ont déjà été constatés sur certains axes p. ex. La Charrière.

Plans directeurs communaux, validation des objectifs généraux et du volet mobilité des PDCom	
Objectifs généraux des PDCom	Répondre à l'augmentation démographique et coordonner le développement urbanistique ainsi que la préservation du paysage et du patrimoine Garantir les conditions territoriales pour le développement économique Développer un concept de déplacement multimodal Concilier infrastructures routières, intermodalité et qualité des espaces publics ; Réaliser les grandes infrastructures de transports Mettre en place une politique de stationnement Développer et mettre en place une politique énergétique .
Objectifs validés du volet mobilité identifiés pour le secteur Chaux-de-Fonds Est sur plan	Développer des liaisons piétonnes rapides et fonctionnelles entre l'Est et l'Ouest de la ville. Un axe piétonnier structurant prévu pour rejoindre la gare projetée dans le secteur Cornes-Morel (relier H18 – rue Fritz-Courvoisier et la rue Cornes-Morel, puis la gare) Bandes cyclables projetées le long de la H18 – rue Fritz-Courvoisier et liaison vers la gare projetée (itinéraire identique que chemin piétons). Réalisation du contournement Est de la ville et mise en œuvre de mesures d'accompagnement afin notamment de réduire le trafic et les nuisances : route de desserte 30km/h projetée rue Cornes-Morel et réaménagement des rues du Collège et H18 – Fritz-Courvoisier Améliorer les entrées des localités et seuils vers le grand paysage

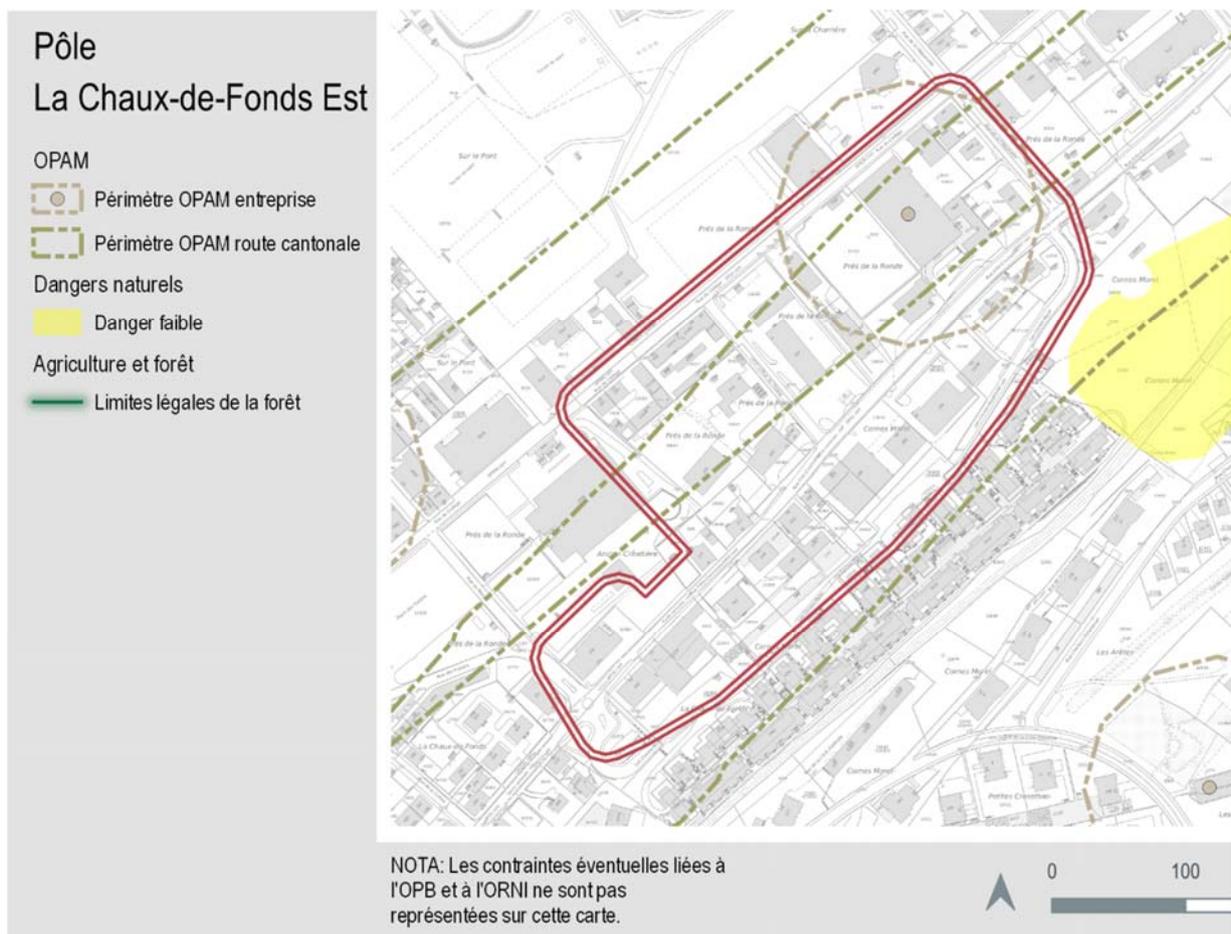
Remarque :

- Les déplacements en transports individuels motorisés sont majoritaires en ville de La Chaux-de-Fonds, les déplacements à pied sont au-dessus de la moyenne cantonale alors que ceux en transports publics urbains ainsi qu'à vélos sont bien inférieurs aux moyennes cantonales.

Route de contournement H18 La Chaux-de-Fonds Est (projet routier et étude d'impact sur l'environnement (EIE), plan d'alignement et plan directeur partiel des mobilités (PDPM), en cours	
Objectif	Aménagement d'une route de contournement à l'est de la ville pour dévier le trafic de transit afin de délester le centre-ville. Rues concernées : Hôtel-de-Ville, du Collège, de la Pâquerette, Fritz Courvoisier, Les Cornes-Morel, Biofond Réduction des nuisances environnementales et de pollution de l'air Requalification des voiries du centre historique Objectifs du PDPM à atteindre par les mesures d'accompagnement : Amélioration de la qualité des espaces publics et du cadre de vie (espace routier partagé, zone de rencontre, revêtements, espaces verts, mobilier urbain) Amélioration des conditions environnementales (bruit et air notamment) Sécurisation des itinéraires pour la mobilité douce (sécurisation des traversées piétonnes à proximité écoles, hôpitaux, EMS...) Promotion des modes de transport alternatifs à la voiture. Contribution au dynamisme économique et à la convivialité du centre-ville Mise en valeur de l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (mise en valeur des bâtiments et espace public environnant ; conditions favorables aux visiteurs)

Enjeux du PDPM	<p>Objectifs des mesures d'accompagnement (modération du trafic : zones piétonne, de 30 km/h et de rencontre, sens unique, modérateurs de trafic, réorganisation de la circulation, aménagements TP et MD, requalification des espaces publics, etc.). Secteurs intéressés : Secteur Neuve/Balance/place de l'Hôtel-de-Ville, Collège (tronçon ouest), Marais (tronçon Charrière/Collège), Axe Crêt/Manège et Gibraltar Promenade.</p> <p>Secteurs à protéger des nuisances du trafic en raison d'enjeux urbanistiques, de la présence d'usagers vulnérables (piétons, vélos, enfants et personnes âgées...) ou du caractère résidentiel de la ville ancienne (ouest de la rue du Collège, de l'axe Crêt/Manège, tronçon nord de la rue du Marais ainsi que des rues résidentielles de la Promenade et de Gibraltar.</p>
-----------------------	--

Contraintes environnementales



- Le site est impacté par deux périmètres de consultation OPAM, un lié à l'axe cantonal H18 et l'autre à Cendror Récupération SA.
- L'étude d'impact associée au projet d'évitement de la Chaux-de-Fonds (H18) contient les niveaux de contraintes environnementales. A disposition au SPCH

Annexe : Données de base

Pôle mixte Technicum (Le Locle)

Situation



Pôle Le Locle - Technicum

- | | |
|--|--|
|  Périmètre du pôle |  Gel |
|  Périmètre soumis à plan de quartier |  Diminution |
|  Périmètre soumis à plan spécial |  Changement d'affectation |
|  Terrain non construit ou avec un potentiel restant |  Augmentation |



Potentiels

Nombre de terrains libres ou avec potentiel restant	Zone	Surface totale [m2]
9	Zone d'activités économiques	65'856
1	Zone d'habitation à moyenne densité	10'101
1	Zone industrielle	6'997
11		82'954

Source : Statistique des terrains libres et partiellement libres, SAT, 31.12.2019

Situation foncière¹

La majeure partie des surfaces libres et/ou disposant d'un potentiel de densification important dans le périmètre ou directement à la marge de celui-ci appartient à des entreprises horlogères. Les acteurs publics, à savoir la Commune du Locle, l'Etat de Neuchâtel et la Confédération possède un peu moins d'un ha (7'577m²), soit 9% des quelque 8 ha à disposition sur l'ensemble du périmètre.

État de la planification

Plan directeur régional MN, en vigueur (arrêté du CE 2 mai 2018)	
Enjeux	Développer l'urbanisation au sein du milieu bâti par des mesures de requalification urbaine des centres et en localisant les secteurs d'habitat à proximité des transports publics, des équipements et des services ; Permettre une variété de typologies de logements afin de favoriser la mixité sociale et générationnelle.
Objectifs	Développer les pôles ; Maîtriser voire diminuer les nuisances dues au trafic automobile dans les traversées de localité ; Mettre en œuvre des politiques de parcage volontaristes.

Plan directeur communal « Marais du Col-des-Roches », adopté par le DDTE le 8 juillet 2016	
Enjeux	Qualifier le site Créer une nouvelle centralité urbaine Proposer de nouvelles surfaces pour de l'habitat et des activités Recomposer le tissu bâti cohérent Urbaniser de manière mixte et dense Lier les secteurs urbanisés entre eux Coordonner urbanisation et transports publics

¹ Les surfaces présentées dans cette analyse comprennent tout ou partie des terrains libres et partiellement libres de la statistique cantonale (état fin 2019), mais parfois également d'autres terrains susceptibles de se densifier ou de muter. Ainsi, les totaux des surfaces ne correspondent pas forcément à ceux du tableau des potentiels.

Annexe : Données de base

Pôle mixte Technicum (Le Locle)

	Aménager de nouveaux espaces publics Valoriser l'espace naturel et paysager Intégrer les axes de communication existants et en projet
Objectifs	Aménager un lac comme marqueur de l'identité du site, lieu de détente et moteur de développement + biodiversité ; Renaturer et renforcer les cours d'eau ; Étendre le réseau doux autour du lac et jusqu'aux moulins souterrains ; Prolonger la trame viaire Est-Ouest ; Compléter le maillage, privilégier l'espace du piéton ; Aménager des espaces publics centraux ; Aménager des espaces verts structurants ; Créer des arrêts de bus ; Réinscrire le quartier d'activités dans la structure de la trame en damier ; Densifier le cœur de quartier selon le concept d'écoquartier.

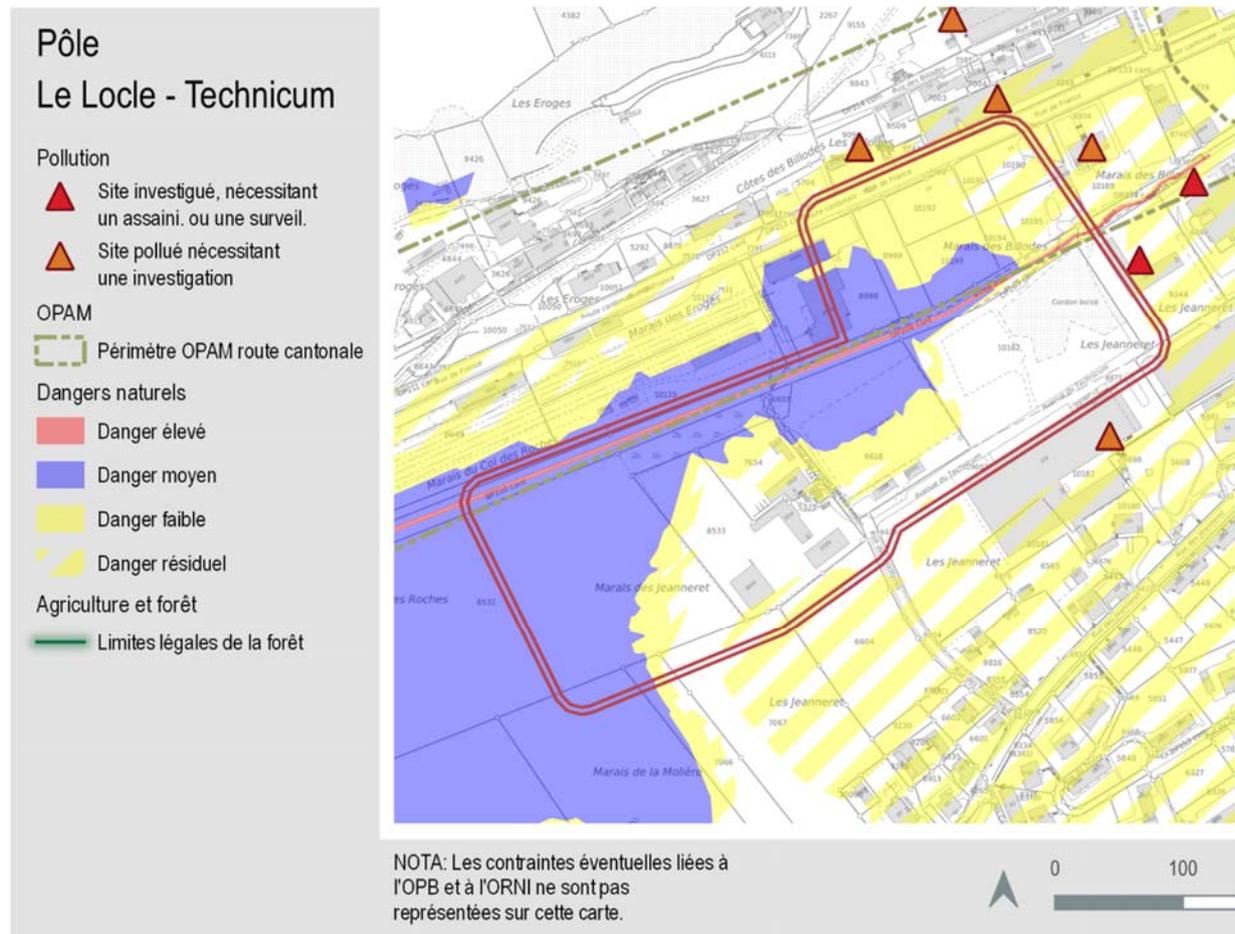
Remarques :

- Uniquement les objectifs et enjeux liés au pôle mixte.
- Voir aussi le projet lauréat du concours Européen 9 Le Locle – Col-des-Roches « Empreintes » (2007). La partie cœur de quartier concerne le PM Technicum.
https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/votre_commune/cg_rapports_objets/imported/2008/08-022_Annexes.pdf (annexe 1)

Plan directeur partiel des mobilités, adopté par le DDTE le 25 mai 2012	
Enjeux	Favoriser le passage du TIM dans le futur tunnel d'évitement / Réduire de manière importante le transit à travers le Locle
Objectifs	Cinq axes d'objectifs généraux peuvent être dégagés : <ul style="list-style-type: none">- l'amélioration des conditions environnementales;- l'amélioration de la sécurité de la mobilité douce;- la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture;- la contribution au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes;- la mise en valeur de l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Redéfinition des rôles respectifs des axes est – ouest en centre-ville (notamment axes Technicum – Bournot + France-Temple)

Zone tampon du site culturel UNESCO, urbanisme horloger, sanctionné le 12.08.2009	
Enjeux	Inscrire le site d'urbanisme horloger à l'UNESCO (réalisé) Mettre en valeur ce patrimoine urbanistique historique
Objectifs	Reconnaissance de la valeur universelle exceptionnelle ; Maintien de l'intégrité et de l'authenticité du tissu urbain horloger, ainsi que sa mise en valeur, son évolution et son développement dans le respect de celles-ci.

Contraintes environnementales



- Un périmètre OPAM lié à la route cantonale traverse la partie nord du périmètre.
- Le secteur ouest, nord-ouest du pôle est impacté par un périmètre de danger moyen sur sa partie ouest.
- La traversée du Locle est quotidiennement marquée par les flux de voitures. Les valeurs de bruit (VLI, voire VA) sont dépassées. Le projet d'évitement du Locle (H20) contribuera à améliorer ce point. Une EIE est liée à ce projet routier.