



# PLAN SPECIAL " GARE DE SAINT-BLAISE - CFF"

## REGLEMENT

### 1. Auteur du règlement

**urbaplan**  
rue du seyon 10 - cp 3211  
2001 neuchâtel

Neuchâtel le 10 février 2012

### 2. Acceptation sur le principe

Au nom du Conseil communal

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Hauterive, le

14 FEV. 2012

### 2. Acceptation sur le principe

Au nom du Conseil communal

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Saint-Blaise, le 13 FEV. 2012

### 3. Préavis

Le/La Conseiller/ère d'Etat, chef/fe du  
Département de la gestion du territoire

Neuchâtel, le 17 FEV. 2012

### 4. Adoption

Par arrêté de ce jour

Au nom du Conseil général

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Hauterive, le

19 MARS 2012

### 4. Adoption

Par arrêté de ce jour

Au nom du Conseil général

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Saint-Blaise, le

23 FEV. 2012

### 5. Mise à l'enquête publique

du 11/05/2012 au 11/06/2012

Au nom du Conseil communal d'Hauterive

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Hauterive, le

- 7 MAI 2012

### 5. Mise à l'enquête publique

du 11 MAI 2012 au 11 JUIN 2012

Au nom du Conseil communal de Saint-Blaise

Le/La Président/e

Le/La Secrétaire

Saint-Blaise, le

- 7 MAI 2012

### 6. Approbation

Par arrêté de ce jour

Au nom du Conseil d'Etat

Le/La Président/e

Le/La Chancelier/ère

Neuchâtel, le

24 MARS 2012

### 7. Sanction

Par arrêté de ce jour

Au nom du Conseil d'Etat

Le/La Président/e

Le/La Chancelier/ère

Neuchâtel, le

15 AVR. 2015

Février 2012

Pour traiter: Norbert Jouval  
**urbaplan neuchâtel**

0674-REGLEMENT PS-120210.docx-10.2.2012

**lausanne**

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

**fribourg**

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

**genève**

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

**neuchâtel**

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

# SOMMAIRE

1.	DISPOSITIONS GENERALES	6
	Article 1 : Objet du plan spécial	6
	Article 2 : Périmètre du plan spécial	6
	Article 3 : Objectifs d'aménagement	6
	Article 4 : Contenu du plan spécial	6
	Article 5 : Subdivision du plan spécial	7
	Article 6 : Gabarits	7
	Article 7 : Ordre des constructions	7
	Article 8 : Degré de sensibilité au bruit	7
	Article 9 : Stationnement	7
	Article 10 : Aménagement des espaces extérieurs	8
	Article 11 : Plantations	8
2.	SECTEUR PUBLIC	9
	Article 12 : Destination	9
	Article 13 : Aire de la route d'accès	9
	Article 14 : Aire de la place de la gare	9
	Article 15 : Aire de stationnement dépose-minute	9
3.	SECTEUR FERROVIAIRE	10
	Article 16 : Destination	10
	Article 17 : Constructibilité	10
	Article 18 : Aire de stationnement P+R	10
	Article 19 : Aire de verdure	10
4.	SECTEUR MIXTE	11
	Article 20 : Affectation	11
	Article 21 : Degré d'utilisation du sol	11
	Article 22 : Implantation	11
	Article 23 : Périmètre d'implantation de constructions P1	11
	Article 24 : Périmètre d'implantation de constructions P2	12
	Article 25 : Périmètre d'implantation de constructions P3	12
	Article 26 : Altitude des constructions et nombre de niveaux	12
	Article 27 : Toitures	12
	Article 28 : Accès et stationnement	13
	Article 29 : Aire de circulation et de stationnement	13
	Article 30 : Périmètre d'implantation de parking de surface	13
	Article 31 : Périmètre d'implantation de parking enterré	13
	Article 32 : Aire d'aménagements communs	13
	Article 33 : Aire de jardin	14
	Article 34 : Arborisation	14
	Article 35 : Paroi antibruit	14
5.	ENVIRONNEMENT	15
	Article 36 : Evacuation des eaux	15
	Article 37 : Point de collecte des déchets	15
	Article 38 : Prévention des accidents majeurs	15
	Article 39 : Distance liée à l'application de l'ORNI	15
	Article 40 : Reconnaissance géologique et vibrations	16
	Article 41 : Protection de la nature	16
	Article 42 : Radon	16
	Article 43 : Entretien	16
	Article 44 : Bruit	17
6.	EQUIPEMENT	18
	Article 45 : Equipement	18

Article 46 : Réseaux techniques souterrains	18
Article 47 : Concept énergétique	18
7. AUTRES DISPOSITIONS ET DISPOSITIONS FINALES	19
Article 48 : Conventions de droit privé	19
Article 49 : Approbation des CFF	19
Article 50 : Dispositions finales	19

Les Conseils Généraux des communes d'Hauterive et de Saint-Blaise,

> vu la loi sur les communes du 21 décembre 1964,

> vu le décret sur la conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire du 26 janvier 2005,

> vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979 et son ordonnance d'exécution (OAT) du 28 juin 2000,

> vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) du 2 octobre 1991 et son règlement d'exécution (RELCAT) du 16 octobre 1996,

> vu la loi cantonale sur les constructions (LConstr.) du 25 mars 1996 et son règlement d'exécution (RELConstr.) du 16 octobre 1996,

> vu le plan d'aménagement communal d'Hauterive, adopté par le Conseil Général le 21 mars 1994.

> vu le plan d'aménagement communal de Saint-Blaise, adopté par le Conseil Général le 5 mars 1998.

Sur proposition des Conseils Communaux,

arrêtent :

# 1. DISPOSITIONS GENERALES

## **Article 1 : Objet du plan spécial**

Le présent plan spécial a pour objectif de permettre le réaménagement des abords de la gare de Saint-Blaise-CFF et l'urbanisation du talus compris entre la ligne ferroviaire et la rue de La Maigroge (RC 2185).

## **Article 2 : Périmètre du plan spécial**

<sup>1</sup> Le périmètre à l'intérieur duquel s'applique le présent règlement figure sur le plan d'implantation.

<sup>2</sup> Il comprend une partie des biens-fonds 02\_2266 et 03\_4317, ainsi que les biens-fonds 03\_4312 et 03\_DP175 comm.

## **Article 3 : Objectifs d'aménagement**

Le présent plan spécial a pour but de :

- > requalifier ce secteur comme un lieu urbain ;
- > constituer une interface de transports fonctionnelle ;
- > urbaniser le secteur non bâti proche de la gare ;
- > développer un nouveau quartier d'habitation respectueux des caractéristiques du lieu ;
- > permettre à des activités économiques de s'implanter à proximité et dans la gare ;
- > créer un cheminement piétonnier public à travers le site ;
- > maîtriser les nuisances environnementales (ORNI, OPB en particulier).

## **Article 4 : Contenu du plan spécial**

<sup>1</sup> Le plan spécial comprend les documents à valeur prescriptive suivants :

- > le plan d'implantation et les coupes à l'échelle 1:500, établis sur la base des données fournies par la mensuration officielle le 21 décembre 2010 ;
- > le plan d'équipement à l'échelle 1:500 ;
- > le présent règlement.

<sup>2</sup> Le plan spécial comprend aussi les documents à valeur indicative suivants :

- > un rapport sur l'aménagement (selon l'article 47 OAT) ;
- > les plans illustrant les variantes d'urbanisation à l'échelle 1:500 (variantes A, B, C).

### **Article 5 : Subdivision du plan spécial**

Le plan spécial comprend trois secteurs :

- > le secteur public ;
- > le secteur ferroviaire ;
- > le secteur mixte.

### **Article 6 : Gabarits**

<sup>1</sup> A l'intérieur du périmètre du plan spécial, les gabarits ne sont pas applicables.

<sup>2</sup> Les gabarits s'appliquent en limite de propriété, ils sont de 60° en tous sens.

<sup>3</sup> En cas d'alignement, les gabarits sont attachés à l'alignement opposé. Conformément à l'article 33 RELCAT, ils sont de 45°.

### **Article 7 : Ordre des constructions**

L'ordre non contigu est obligatoire.

### **Article 8 : Degré de sensibilité au bruit**

Le degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du périmètre du plan spécial.

### **Article 9 : Stationnement**

<sup>1</sup> Le besoin en places de stationnement pour véhicules de tourisme est fixé conformément à l'annexe 1 du RELConstr pour les habitations et à la norme VSS SN 640 281 pour les activités.

<sup>2</sup> Le besoin en place de stationnement pour deux-roues non motorisés est fixé conformément à la norme VSS SN 640 065.

<sup>3</sup> Le besoin en place de stationnement pour deux-roues motorisés est fixé à 20% du besoin pour les véhicules de tourisme.

### **Article 10 : Aménagement des espaces extérieurs**

<sup>1</sup> Un projet d'aménagement des espaces extérieurs, paysagers et urbains doit être soumis aux autorités communales et déposé avec la première demande de permis de construire. Il définit le concept d'ensemble et les aménagements de détail pour l'aire d'aménagements communs, l'aire de jardin, l'aire de verdure, l'aire de circulation et de stationnement, l'aire de la place de la gare et l'aire de la route d'accès. Il est établi sur la base du concept paysager et des règles du secteur public décrits dans le rapport sur l'aménagement.

<sup>2</sup> Les nouveaux "modelés" du terrain sont "naturels" et s'intègrent sans accident abrupt (plateforme excessive) à la topographie d'ensemble.

### **Article 11 : Plantations**

Les plantations doivent être réalisées avec des espèces autochtones adaptées à la station. La plantation d'espèces envahissantes est interdite. Les prescriptions du projet d'aménagement des espaces extérieurs doivent être respectées.

## 2. SECTEUR PUBLIC

### **Article 12 : Destination**

<sup>1</sup> Le secteur public est destiné aux équipements publics et de voirie, à l'aménagement de la route d'accès et à l'aménagement de la place de la gare.

### **Article 13 : Aire de la route d'accès**

<sup>1</sup> La voirie est aménagée selon les principes d'une zone à trafic modéré.

<sup>2</sup> Un projet d'aménagement de l'aire de la route d'accès prévoyant notamment une réorganisation des places de stationnement en fonction des contraintes de circulation devra être déposé avec la première demande de permis de construire.

### **Article 14 : Aire de la place de la gare**

<sup>1</sup> Cette aire est destinée à l'aménagement d'une place de la gare.

<sup>2</sup> La voirie est aménagée selon les principes d'une zone de rencontre à trafic modéré, de façon à assurer une mixité entre les différents modes de déplacement avec la sécurité requise (véhicules, vélos, piétons). L'entrée dans la zone de rencontre depuis la route d'accès sera marquée à hauteur du débouché du sentier du Righi, de sorte à être identifiable par les usagers motorisés.

<sup>3</sup> L'accès véhicules au secteur mixte doit être garanti.

<sup>4</sup> Des petites constructions d'intérêt public telles que des abris pour deux-roues non motorisés et motorisés, du mobilier urbain peuvent être érigés.

### **Article 15 : Aire de stationnement dépose-minute**

2 à 5 places de stationnement dépose-minute peuvent être aménagées dans cette aire.

### 3. SECTEUR FERROVIAIRE

#### **Article 16 : Destination**

<sup>1</sup> Le secteur ferroviaire est destiné aux équipements et constructions techniques liées à l'exploitation CFF, à la création d'un P+R ainsi qu'à la réalisation d'aménagements paysagers.

#### **Article 17 : Constructibilité**

Seuls les équipements et constructions techniques liées à l'exploitation CFF sont autorisées.

#### **Article 18 : Aire de stationnement P+R**

<sup>1</sup> Le stationnement est limité à 50 places pour véhicules au maximum. Les places sont destinées aux besoins du P+R, de l'exploitation CFF et du périmètre d'implantation de constructions P1, selon une répartition définie par les CFF.

<sup>2</sup> L'accès à l'aire de stationnement P+R se fait depuis le chemin des Perrières (03\_DP36 comm).

#### **Article 19 : Aire de verdure**

<sup>1</sup> Cette aire est destinée à des aménagements paysagers.

<sup>2</sup> Les équipements et constructions techniques liées à l'exploitation CFF, les cheminements piétonniers publics y sont autorisés.

## 4. SECTEUR MIXTE

### **Article 20 : Affectation**

<sup>1</sup> Le secteur mixte est affecté à l'habitation collective et aux activités économiques.

<sup>2</sup> Les activités admissibles dans les périmètres d'implantation P1, P2 et P3 sont conditionnées par le nombre maximal de places de stationnement autorisées par le présent règlement.

### **Article 21 : Degré d'utilisation du sol**

<sup>1</sup> Taux d'occupation du sol : 90% au maximum pour les périmètres d'implantation des constructions P1 et P2; 60% au maximum pour le périmètre d'implantation des constructions P3.

<sup>2</sup> La surface brute de plancher (SBP) maximale est fixée sur le plan d'aménagement, pour les périmètres d'implantation de constructions P1, P2 et P3.

<sup>3</sup> Les bâtiments neufs ou rénovés au bénéfice d'un label de qualité énergétique officiel, notamment le label MINERGIE, peuvent bénéficier d'un bonus jusqu'à 10 % sur la SBP fixée sur le plan d'aménagement, pour autant que le requérant en fasse la demande.

### **Article 22 : Implantation**

Les constructions s'implantent à l'intérieur des périmètres d'implantation indiqués en plan.

### **Article 23 : Périmètre d'implantation de constructions P1**

<sup>1</sup> Le périmètre d'implantation de constructions P1 est destiné au bâtiment de la gare et peut accueillir des activités économiques et des activités d'exploitation CFF, l'habitation y est exclue.

<sup>2</sup> La transformation, l'agrandissement ou la démolition du bâtiment de la gare sont autorisés.

<sup>3</sup> Des constructions et installations d'exploitation CFF, des abris pour deux-roues motorisés et non motorisés sont autorisées.

#### **Article 24 : Périmètre d'implantation de constructions P2**

<sup>1</sup> Le périmètre d'implantation de constructions P2 est destiné à des bâtiments accueillant de l'habitation et des activités économiques.

<sup>2</sup> Le rez-de-chaussée situé de plain-pied avec la place de la gare, doit être conçu et dimensionné pour permettre d'accueillir des activités économiques.

<sup>3</sup> Les circulations motorisées sont autorisées dans la partie nord du périmètre tel qu'indiqué en plan.

#### **Article 25 : Périmètre d'implantation de constructions P3**

<sup>1</sup> Le périmètre d'implantation de constructions P3 est destiné à des bâtiments accueillant de l'habitation.

<sup>2</sup> Au minimum deux espaces d'interruption du bâti doivent être créés, d'une largeur minimale de 10.00 m, conformément au principe fixé en plan. Ces espaces peuvent être minéralisés sur le plateau (altitude de 463.50 m) et accueillir des espaces communs de jeux et de détente.

<sup>3</sup> La longueur maximale des constructions est limitée à 40.00 m

<sup>4</sup> Les circulations motorisées sont autorisées dans la partie nord du périmètre tel qu'indiqué en plan.

<sup>5</sup> Les portions du périmètre d'implantation des bâtiments d'habitation qui ne sont pas utilisées pour l'implantation des bâtiments, de leur accès et des espaces communs de jeux et de détente doivent être traitées selon les prescriptions de l'aire de jardin définies à l'article 33 du présent règlement.

#### **Article 26 : Altitude des constructions et nombre de niveaux**

<sup>1</sup> L'altitude maximale des constructions dans les périmètres d'implantation de constructions P1, P2 et P3 est indiquée sur le plan d'aménagement. Les superstructures techniques (cheminées, cages d'ascenseur, etc) peuvent dépasser cette altitude. Elles sont limitées au minimum nécessaire imposé par la technique.

#### **Article 27 : Toitures**

<sup>1</sup> Les toitures sont plates et végétalisées, excepté dans le périmètre d'implantation de constructions P1 où la forme des toitures est libre.

<sup>2</sup> Les toitures ne sont pas accessibles.

### **Article 28 : Accès et stationnement**

<sup>1</sup> L'accès au secteur mixte se fait par le secteur public, depuis la rue de la Maigroge.

<sup>2</sup> Dans tous les cas, un accès de service doit être garanti à tous les bâtiments. Il s'implante au nord des bâtiments, dans l'aire de circulation et de stationnement.

<sup>3</sup> Le stationnement peut être aménagé en surface et/ou en souterrain.

<sup>4</sup> Le nombre total de places de stationnement pour voitures de tourisme et destiné aux habitants, visiteurs, employés et clients doit être compris entre un minimum de 29 et un maximum de 53.

### **Article 29 : Aire de circulation et de stationnement**

L'aire de circulation et de stationnement est destinée à assurer l'accès aux périmètres d'implantation de constructions P2 et P3 et au parking enterré.

### **Article 30 : Périmètre d'implantation de parking de surface**

<sup>1</sup> Le périmètre d'implantation du parking de surface est destiné aux places de stationnement ouvertes ou couvertes, aux abris pour deux-roues motorisés et non motorisés et aux sorties du parking enterré.

<sup>2</sup> Le taux d'occupation du sol est limité à 90% au maximum pour les couverts et les sorties piétonnes du parking enterré. Leur hauteur maximale hors tout, mesurée depuis le sol aménagé, est limitée à 3 m.

### **Article 31 : Périmètre d'implantation de parking enterré**

En cas de stationnement enterré, la construction, y compris la rampe d'accès, s'implante dans le périmètre d'implantation de parking enterré fixée en plan. L'accès au parking enterré est signalé en plan. L'altitude maximale du revêtement fini sur la dalle de toiture de la construction est de 463.50 m.

### **Article 32 : Aire d'aménagements communs**

<sup>1</sup> Cette aire est destinée à des aménagements communs de détente et de loisirs. Des jeux pour enfants doivent être créés.

<sup>2</sup> Son aménagement doit respecter le projet d'aménagement des espaces extérieurs exigé à l'article 10 du présent règlement.

### **Article 33 : Aire de jardin**

<sup>1</sup> Cette aire est destinée à des aménagements paysagers.

<sup>2</sup> Son aménagement doit respecter le projet d'aménagement des espaces extérieurs exigé à l'article 10 du présent règlement.

<sup>3</sup> Des cheminements piétonniers sont autorisés. Un cheminement public doit être aménagé selon le principe indiqué en plan afin de permettre l'accès à l'arrêt de bus situé le long de la route du Brel.

<sup>4</sup> La réalisation d'une installation mécanique de transport de personnes est admise, sa localisation est donnée sur le plan d'implantation à titre indicatif.

### **Article 34 : Arborisation**

Les 3 arbres existants à maintenir indiqués en plan seront préservés et, en fin de vie, remplacés par des essences identiques. En supplément, au minimum 7 arbres de haute futaie devront être plantés.

### **Article 35 : Paroi antibruit**

<sup>1</sup> La réalisation d'une paroi antibruit le long des voies ferrées est obligatoire afin de limiter les contraintes de bruit et d'assurer une séparation physique avec le domaine ferroviaire.

<sup>2</sup> Sa hauteur est déterminée en fonction de l'analyse exigée à l'article 44 du présent règlement.

## 5. ENVIRONNEMENT

### **Article 36 : Evacuation des eaux**

<sup>1</sup> L'évacuation des eaux doit être réalisée en système séparatif conformément à l'article 11 de l'ordonnance sur la protection des eaux du 28 octobre 1998 (OEaux) et aux instructions dictées par l'autorité communale.

<sup>2</sup> Un concept global de l'évacuation des eaux claires, incluant l'infiltration et le cas échéant la rétention, devra être établi. Des tests d'infiltration doivent être effectués avant toute demande de permis de construire.

<sup>3</sup> Les dispositions des plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) d'Haute-rive et de Saint-Blaise doivent être prises en compte dans l'élaboration du plan d'équipement.

### **Article 37 : Point de collecte des déchets**

<sup>1</sup> La collecte des déchets incinérables et valorisables se fait par des containers enterrés.

<sup>2</sup> L'emplacement du point de collecte est défini d'entente avec les autorités communales.

<sup>3</sup> Le point de collecte est traité par le projet d'aménagement des espaces extérieurs conformément à l'article 10 du présent règlement.

### **Article 38 : Prévention des accidents majeurs**

Des mesures constructives doivent être prises pour réduire les risques d'accidents majeurs :

- > orienter les bâtiments vers le sud et prévoir une majorité de locaux peu fréquentés au nord (locaux secondaires et de services) ;
- > restreindre la surface de façade orientée vers la voie à un maximum de 2 niveaux hors sol.

### **Article 39 : Distance liée à l'application de l'ORNI**

<sup>1</sup> La distance minimale à respecter avec la ligne CFF pour l'implantation de lieux à utilisation sensible est fixée sur le plan d'implantation.

<sup>2</sup> Cette distance peut être réduite sous réserve de la démonstration du respect de la valeur limite de 1  $\mu$ T par des mesures in situ. Le protocole et le résultat de ces mesures devront être approuvés par les CFF et le SENE.

#### **Article 40 : Reconnaissance géologique et vibrations**

<sup>1</sup> Une campagne de reconnaissances géologiques et géotechniques approfondies doit être réalisée avant tous travaux d'excavation. Les résultats de cette campagne doivent être joints à la demande de permis de construire.

<sup>2</sup> Des mesures de vibrations à l'endroit des futures habitations doivent être effectuées afin de définir les éventuelles mesures constructives. Elles doivent être fournies avec la demande de permis de construire.

#### **Article 41 : Protection de la nature**

<sup>1</sup> Des principes de reconstitution du biotope ont été définis en collaboration avec le Service de la faune, des forêts et de la nature pour reconstituer, autant que possible, les secteurs à fortes valeurs écologiques qui seront détruits par les travaux de construction.

<sup>2</sup> Les modalités de mise en œuvre et de suivi, décrites dans le rapport sur l'aménagement, doivent être détaillées dans le cadre de la demande de permis de construire, elles seront soumises au SFFN pour approbation.

<sup>3</sup> Le suivi de l'effet des mesures de reconstitution du biotope devra être confié à un bureau spécialisé.

#### **Article 42 : Radon**

<sup>1</sup> Le plan spécial est situé dans la zone à risque léger.

<sup>2</sup> Pour les locaux d'habitation, les mesures préventives adéquates devront être prises de manière à respecter les exigences fixées à l'article 110 de l'ordonnance sur la radioprotection (ORaP).

<sup>3</sup> Pour les locaux d'habitation, la valeur limite applicable aux concentrations de gaz radon est de 1'000 Bq/m<sup>3</sup> en moyenne par an. Pour des nouvelles constructions, la valeur directrice de 400 Bq/m<sup>3</sup> s'applique pour autant que des travaux de construction simples le permettent.

#### **Article 43 : Entretien**

Conformément à l'Ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques, l'utilisation de produits pour le traitement des plantes est interdite pour l'entretien des routes, des talus, des chemins et des places.

#### **Article 44 : Bruit**

<sup>1</sup> Une étude acoustique présentant de manière détaillée le respect des valeurs de planification diurnes et nocturnes pour l'ensemble des locaux sensibles au bruit du PS devra faire partie intégrante des demandes de permis de construire. Les mesures de protection nécessaires devront être prises.

<sup>2</sup> Pour le parking P+R, une étude acoustique démontrant le respect des exigences en terme de bruit devra être établie lors de la demande de permis de construire.

## 6. EQUIPEMENT

### **Article 45 : Equipement**

Le périmètre du plan spécial est équipé. L'équipement à réaliser est qualifié de privé.

### **Article 46 : Réseaux techniques souterrains**

Le raccordement aux réseaux techniques souterrains est réalisé selon les principes indiqués sur le plan d'équipement et conformément aux directives communales et des distributeurs.

### **Article 47 : Concept énergétique**

Un concept énergétique favorisant les énergies renouvelables doit être présenté lors de la première demande de permis de construire.

## 7. AUTRES DISPOSITIONS ET DISPOSITIONS FINALES

### **Article 48 : Conventions de droit privé**

<sup>1</sup> Une convention entre les CFF et les communes devra traiter des points suivants:

- > l'inscription au RF d'une servitude publique de passage à pied sur les biens-fonds 02\_2266 et 03\_4317 pour le cheminement piétonnier permettant l'accès direct à l'arrêt de bus de la route du Brel;
- > les divisions parcellaires pour le quartier d'habitation et les éventuelles cessions de terrain au domaine public dans l'aire de la place de la gare;
- > l'inscription au RF d'une servitude de passage afin de garantir l'accès des véhicules motorisés à l'aire de circulation et de stationnement, au cas où les modifications foncières ne permettraient pas un accès direct depuis le domaine public dans l'aire de la place de la gare;
- > l'établissement, le financement et l'entretien de l'aménagement du 03\_DP175 comm pour la route d'accès et la place de la gare (places dépôt-minute, etc);
- > la possibilité de créer une installation mécanique de transport de personnes, comme figuré à titre indicatif en plan;
- > l'accès au P+R;
- > l'installation du raccordement en eau potable.

<sup>2</sup> La convention nécessaire à la réalisation du PS doit être conclue au plus tard avant la sanction du présent plan spécial.

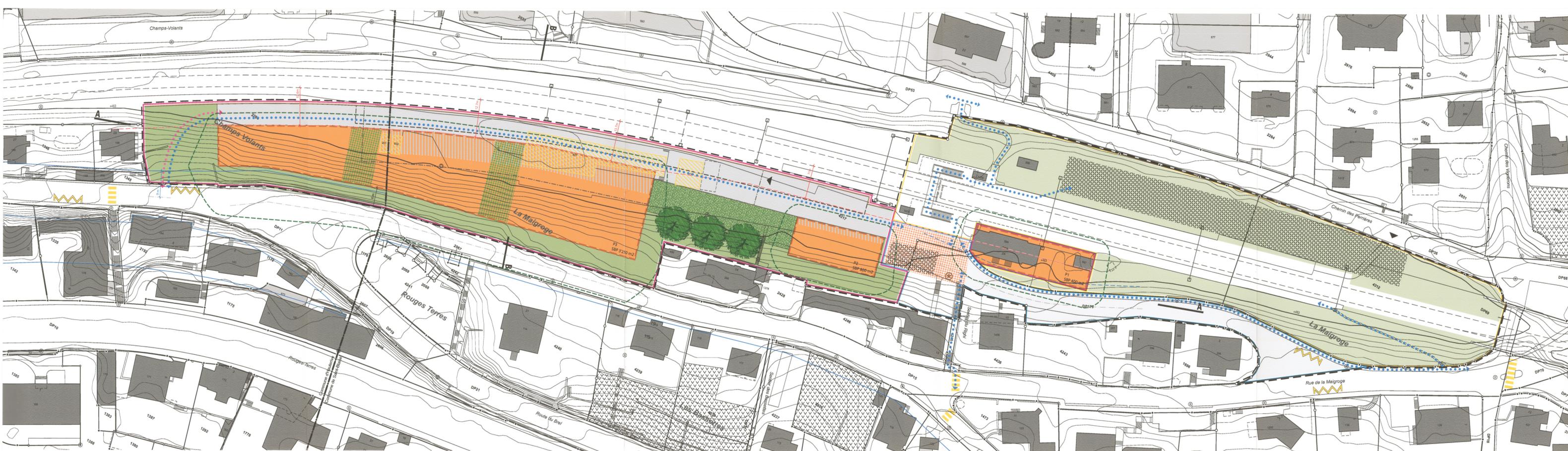
<sup>3</sup> Une mention d'inconstructibilité de l'aire de jardin doit être inscrite au registre foncier au plus tard avant la sanction du présent plan spécial.

### **Article 49 : Approbation des CFF**

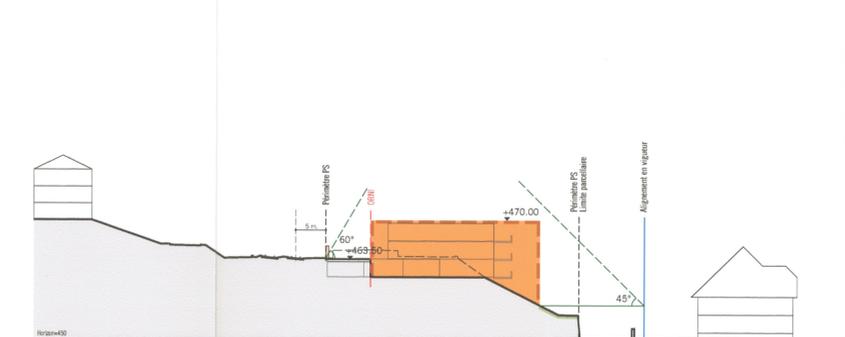
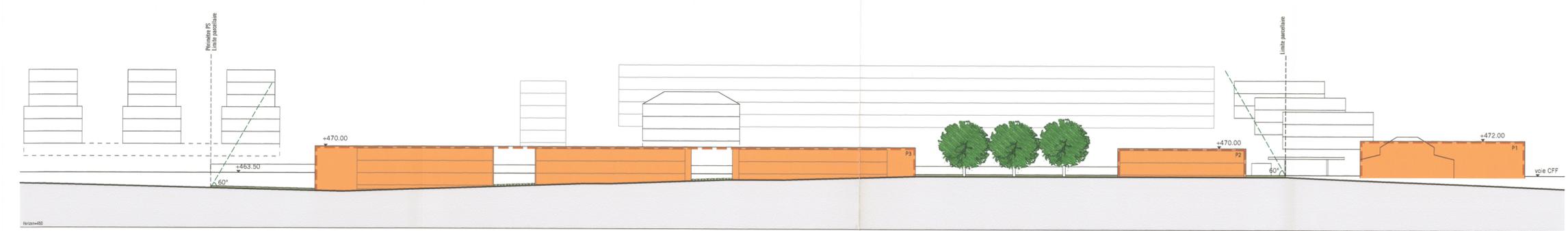
Les dossiers des futures constructions et autres aménagements devront être soumis aux CFF pour approbation conformément à l'article 18m alinéa 1 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) du 20 décembre 1957.

### **Article 50 : Dispositions finales**

Les Conseils communaux d'Hauterive et Saint-Blaise sont chargés de la mise en application de ce règlement, après la sanction des plans et du présent règlement par le Conseil d'Etat.



- LEGENDE**
- A TITRE PRESCRIPTIF**
- périmètre du plan spécial
  - secteur public
  - aire de la route d'accès
  - aire de la place de la gare
  - aire de stationnement dépose-minute
  - secteur ferroviaire
  - aire de verdure
  - aire de stationnement P+R (emplacement indicatif)
  - secteur mixte
  - périmètre d'implantation de constructions (P1, P2, P3)
  - SBP x m2 surface brute de plancher maximale par périmètre
  - espace d'interruption du bâti (emplacement indicatif)
  - périmètre d'implantation de parking de surface
  - périmètre d'implantation de parking enterré
  - circulation motorisée autorisée
  - aire de circulation et de stationnement
  - aire d'aménagements communs
  - aire de jardin
  - paroi anti-bruit
  - accès au parking enterré et au P+R
  - cheminement piétonnier public
  - gabarit maximum
  - distance légale ORNI
  - point de collecte des déchets (emplacement indicatif)
  - bâtiment à démolir
  - arbre existant à maintenir
- A TITRE INDICATIF**
- pylônes CFF
  - arrêt de transport public
  - passage piétonnier
  - installation mécanique de transport de personnes
  - courbe altimétrique de référence (+463.00m)
  - alignement en vigueur
  - alignement selon la Loi sur les routes et voies publiques LRVP
  - bâtiments illustratifs



Coupe A-A

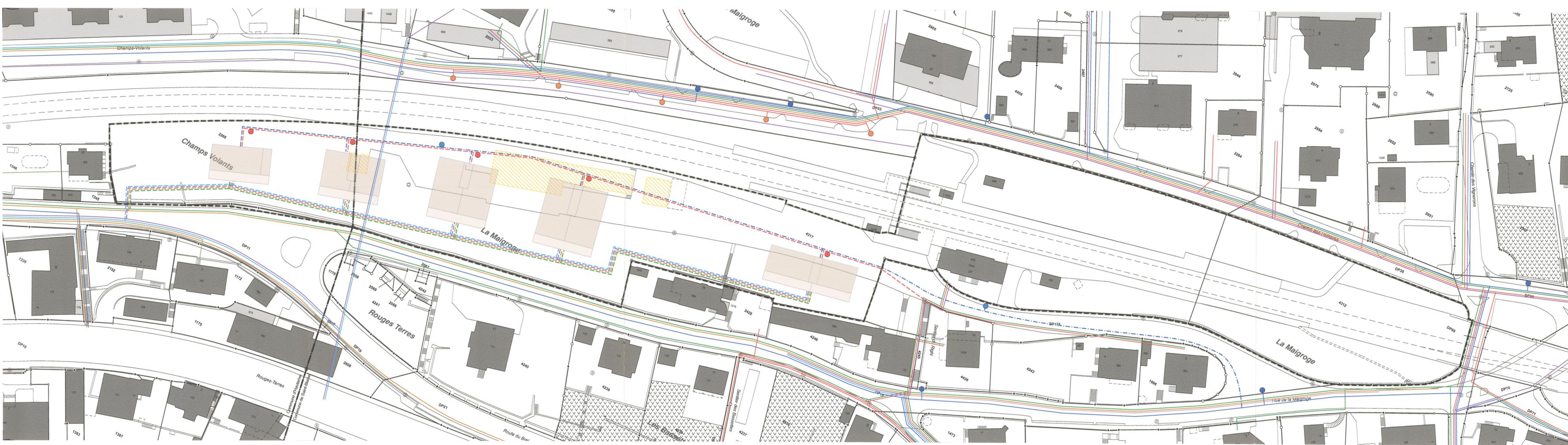
Coupe B-B

Etabli sur la base des données de la mensuration officielle du 21 décembre 2010  
Nom du fichier : 20121221\_4941

**PLAN SPECIAL "GARE DE SAINT-BLAISE - CFF"**  
**PLAN D'IMPLANTATION**

ECHELLE 1:500

<b>Auteur du plan</b> urbaplan rue du seych 10 - cs 3211 2001 neuchâtel	<b>Acceptation sur le plan communal</b> Au nom du Conseil communal Le/La président(e) Le/La secrétaire
Neuchâtel, le 10 février 2012	Hauterive, le 14 février 2012
<b>Acceptation sur le plan cantonal</b> Au nom du Conseil cantonal Le/La président(e) Le/La secrétaire	<b>Préavis</b> Le/La conseiller(ère) d'Etat chef(fe) du Département de la gestion du territoire
Saint-Blaise, le 13 février 2012	Neuchâtel, le 17 février 2012
<b>Adoption</b> Par arrêté de ce jour Au nom du Conseil général Le/La président(e) Le/La secrétaire	<b>Adoption</b> Par arrêté de ce jour Au nom du Conseil général Le/La président(e) Le/La secrétaire
Hauterive, le 19 mars 2012	Saint-Blaise, le 23 février 2012
<b>Mise à l'enquête publique</b> du 11/05/2012 au 11/06/2012	<b>Mise à l'enquête publique</b> du 11 mai 2012 au 11 juin 2012
Au nom du Conseil communal Le/La président(e) Le/La secrétaire	Au nom du Conseil communal Le/La président(e) Le/La secrétaire
Hauterive, le -7 mai 2012	Saint-Blaise, le -7 mai 2012
<b>Approbation</b> Par arrêté de ce jour Au nom du Conseil d'Etat Le/La président(e) Le/La chancelier(ère) Le/La secrétaire	<b>Sanction</b> Par arrêté de ce jour Au nom du Conseil d'Etat Le/La président(e) Le/La chancelier(ère) Le/La secrétaire
Neuchâtel, le 15 avril 2012	Neuchâtel, le 15 avril 2012



**LEGENDE**

EQUIPEMENT	Equipement existant (position indicative)	Equipement public de détail projeté (position indicative)	Equipement privé projeté (position indicative)
Réseaux techniques			
Eaux usées	—	—	—
Eaux mixte	—	—	—
Eaux claires	—	—	—
Eau potable	—	—	—
Hydrante	●	●	●
Electricité	—	—	—
Eclairage public	●	●	●
Gaz	—	—	—
Swisscom	—	—	—
Video 2000	—	—	—

**A TITRE INDICATIF**

- Périètre du plan spécial
- - - Limite communale
- bâtiments illustratifs

Etabli sur la base des données de la mensuration officielle du 21 décembre 2010  
 Nom du fichier : 20101221\_4741

Canton de Neuchâtel  
 Communes d'Hauterive et de Saint-Blaise

# PLAN SPECIAL "GARE DE SAINT-BLAISE - CFF"

## PLAN D'EQUIPEMENT

NEUCHÂTEL  
 ECHELLE 1:500

<p><b>1</b></p> <p>Auteur du plan</p> <p><b>urbaplan</b>          rue du seyon 10 - cp 3211          2001 neuchâtel</p> <p>Neuchâtel, le 10 février 2012</p>	<p><b>1</b></p> <p>Acceptation sur le principe</p> <p>Au nom du Conseil communal          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Hauterive, le 14 FEV. 2012</p>
<p><b>2</b></p> <p>Acceptation sur le principe</p> <p>Au nom du Conseil communal          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Saint-Blaise, le 13 FEV. 2012</p>	<p><b>2</b></p> <p>Préavis</p> <p>Le/La conseiller/e d'Etat chef/e du Département de la gestion du territoire</p> <p>Neuchâtel, le 17 FEV. 2012</p>
<p><b>4</b></p> <p>Adoption</p> <p>Par arrêté de ce jour</p> <p>Au nom du Conseil général          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Hauterive, le 19 MARS 2012</p>	<p><b>4</b></p> <p>Adoption</p> <p>Par arrêté de ce jour</p> <p>Au nom du Conseil général          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Saint-Blaise, le 23 FEV. 2012</p>
<p><b>5</b></p> <p>Mise à l'enquête publique</p> <p>du 11/05/2012 au 11/06/2012</p> <p>Au nom du Conseil communal          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Hauterive, le -7 MAI 2012</p>	<p><b>5</b></p> <p>Mise à l'enquête publique</p> <p>du 11 MAI 2012 au 11 JUIN 2012</p> <p>Au nom du Conseil communal          Le/La président/e          Le/La secrétaire</p> <p>Saint-Blaise, le -7 MAI 2012</p>
<p><b>6</b></p> <p>Approbation</p> <p>Par arrêté de ce jour</p> <p>Au nom du Conseil d'Etat          Le/La président/e          Le/La chancelier/e</p> <p>Neuchâtel, le 9 MARS 2012</p> <p>Février 2012          0674-PE500-120210</p>	<p><b>6</b></p> <p>Sanction</p> <p>Par arrêté de ce jour</p> <p>Au nom du Conseil d'Etat          Le/La président/e          Le/La chancelier/e</p> <p>Neuchâtel, le 15 AVR. 2015</p>

urbaplan



## PLAN SPECIAL "GARE DE SAINT-BLAISE - CFF"



Rapport sur l'aménagement

Pour traiter: Norbert Jouval  
**urbaplan neuchâtel**

0674-RAPPORT47OAT-120209.docx-9.2.2012-PG-mci

**lausanne**

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

**fribourg**

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

**genève**

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

**neuchâtel**

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

# SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
1.1 Description du projet	5
1.2 Objectifs d'aménagement	5
1.3 Procédure d'autorisation	7
1.4 Bref historique de la planification	7
1.5 Séance d'information à la population	8
1.6 Calendrier	8
1.7 Composition du dossier	9
2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	11
2.1 Conformité au plan directeur cantonal	11
2.2 Concept d'urbanisation et paysager	12
2.2.1 Urbanisation	12
2.2.2 Variantes d'urbanisation	14
2.2.3 Concept paysager	16
2.3 Règles du plan spécial	18
2.3.1 Secteur public (art. 12 à 15 RPS)	18
2.3.2 Secteur ferroviaire (art. 16 à 19 RPS)	20
2.3.3 Secteur mixte (art. 20 à 35 RPS)	21
2.4 Mobilité	27
2.4.1 Accessibilité en transports individuels (TI)	27
2.4.2 Accessibilité en transports publics (TP)	28
2.4.3 Accessibilité pour la mobilité douce	29
2.5 Besoin en stationnement	30
2.5.1 Stationnement pour périmètre P1 du secteur mixte	30
2.5.2 Stationnement pour périmètres P2 et P3 du secteur mixte	31
2.6 Trafic	32
2.7 Équipement	33
2.7.1 Qualification	33
2.7.2 Financement	34
2.8 Géologie	34
2.9 Foncier	34
2.9.1 Convention	35
2.10 Plus-value	35
3. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	37
3.1 Cadre général	37
3.2 Air	37
3.3 Bruit	37
3.3.1 Trafic routier	38
3.3.2 Trafic ferroviaire	41
3.3.3 Conclusion	43
3.4 Vibrations	44
3.5 Rayonnement non ionisant	44
3.6 Eaux	46
3.6.1 Eaux souterraines	46
3.6.2 Eaux de surface	46
3.6.3 Evacuation des eaux	46
3.7 Prévention des accidents majeurs	46
3.8 Flore, faune, biotopes	48

3.9	Paysages et sites	50
3.9.1	Analyse de l'état existant et recommandations	50
3.10	Domaines non significatifs	53
3.10.1	Déchets incinérables et valorisables (art. 37 RPS)	53
3.10.2	Sites contaminés	53
3.10.3	Organismes dangereux pour l'environnement	54
3.10.4	Forêt	54
3.10.5	Monuments historiques, sites archéologiques	54
3.10.6	Radon	55
4.	CONCLUSION	57
ANNEXE 1 - Variantes d'urbanisation – variantes A, B et C		
ANNEXE 2 - Note géologique et géotechnique Ingénieur conseil Y-A Brechbühler		
ANNEXE 3 - Screening des risques pour les personnes (OPAM)		
ANNEXE 4 - PV de la séance d'information publique du 17.01.2012		

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Description du projet

Le développement du site de la gare de Saint-Blaise-CFF fait suite à la volonté des CFF de valoriser leurs terrains qui n'ont plus d'usage pour l'exploitation ferroviaire. Le périmètre d'étude s'étend sur une partie du bien-fonds (abrégé bf) 02\_2266 de la Commune d'Hauterive, ainsi que sur les biens-fonds 03\_4312, 03\_4317 (partiel) et 03\_DP175 comm de la Commune de Saint-Blaise. Le périmètre d'étude est traversé par le faisceau des voies CFF, il a une surface totale d'environ 19'248 m<sup>2</sup>.

Actuellement, le site n'est pas affecté puisqu'il fait partie du domaine ferroviaire. Il est occupé par le bâtiment de la gare, un second bâtiment loué à des tiers (funérarium Flühmann) ainsi que par des places de stationnement.

Localisation - Extrait du plan d'ensemble  
(source : SITN)

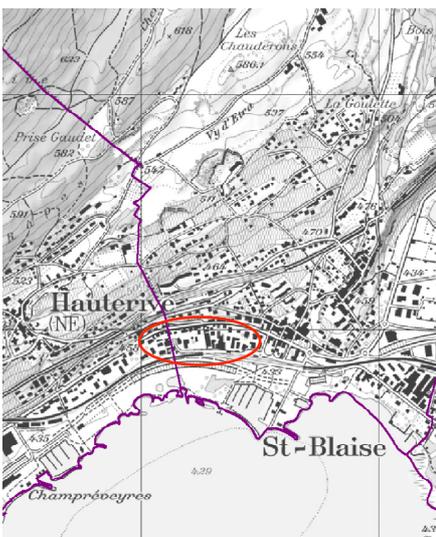
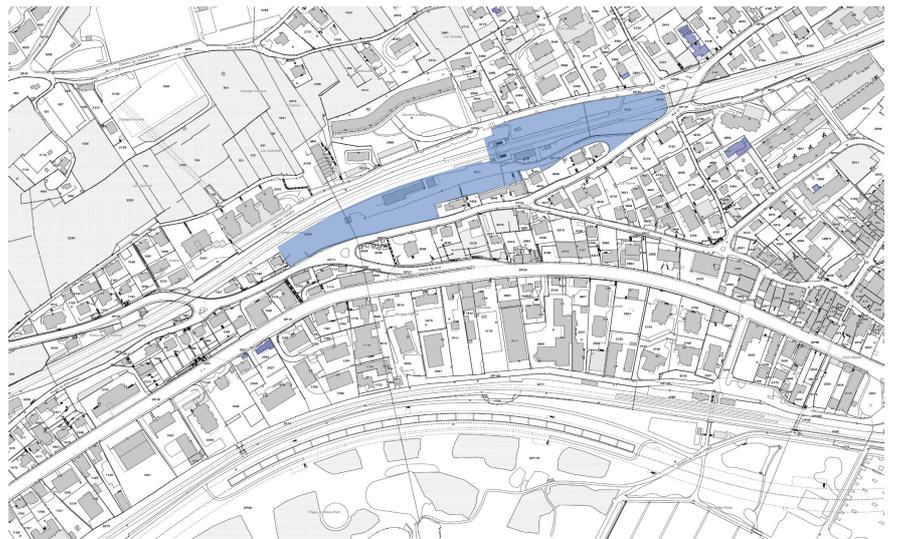


Figure 1 : Périmètre de l'étude (source : SITN)



## 1.2 Objectifs d'aménagement

Les enjeux principaux que le réaménagement du secteur de la gare poursuit et, qui ont été décrits dans le cahier des charges de septembre 2008, sont les suivants :

### > La requalification de la gare comme lieu urbain

La place de la gare dans la commune constitue un lieu d'identification et de pratiques sociales. Dans ce contexte, l'enjeu consiste à créer une place de gare même modeste, qui aujourd'hui n'existe pas, par :

- le développement d'un espace urbain à l'échelle de la localité et du quartier,

- l'implantation d'activités ou de petits commerces locaux en relation avec les voyageurs,
- la mise en valeur des liaisons et de leurs espaces adjacents tant vers le nord (P+R et quartiers d'habitations) que vers le sud (village et transports publics).

> **La constitution d'une interface fonctionnelle**

Par la création de zones de parcage pour les voitures (P+R, stationnement habitations) et pour les deux-roues, l'intégration éventuelle de l'arrêt public (car postal) et de dépose-minute, etc.

> **La densification du secteur**

Dans le cadre des politiques d'aménagement généralement admises et de valorisation des secteurs des gares menées par le canton (étude de base RUN), la densification des secteurs de gares constitue une mesure favorable à la valorisation des transports publics (TP) ; elle répond également au souhait des CFF et de leurs partenaires de valoriser économiquement leurs biens-fonds. A ce titre, l'implantation de logements et accessoirement d'activités est souhaitable.

> **Le développement d'un nouveau quartier respectueux de l'environnement naturel et bâti**

Les caractéristiques du lieu (anciennes terrasses viticoles, plateau pour la réalisation de la gare, murs de soutènements et relations perpendiculaires à la pente pour les piétons par des escaliers), constituent des références incontournables à intégrer dans le projet par une approche paysagère. La situation particulière du site et sa visibilité imposent une implantation soignée des bâtiments. De même, la question des vues et dégagements des habitations situées à l'amont du secteur doit être prise en compte.

> **La flexibilité et l'adaptabilité du projet**

Cette souplesse dans la mise en œuvre est garantie à la fois dans le temps (étapes possible) et dans les programmes en ne les liant pas les uns aux autres. De plus, la réglementation mise en place permet le développement d'un projet architectural de qualité, qui répond aussi à la demande d'un marché en constante évolution.

> **Un quartier protégé des nuisances**

Les nuisances sonores du chemin de fer et de la route du Brel (RC172) doivent être soigneusement prises en compte. Ces contraintes influencent la forme du quartier et sa qualité de vie. Le site tourne le dos aux nuisances ferroviaires et s'ouvre sur le sud (lumière, ensoleillement) et les splendides vues sur le lac et les Alpes. Le secteur, situé dans le périmètre du plan spécial au nord des voies, offre un avant-plan aux bâtiments du quartier des Perrières. Le développement de ce secteur n'est pas souhaitable car très exposé aux nuisances du chemin de fer (vues et bruit). Le P+R peut être aménagé à cet endroit.

### **1.3 Procédure d'autorisation**

Afin d'initier son développement, le secteur de la gare de Saint-Blaise doit faire l'objet d'une planification afin d'affecter les terrains, actuellement en domaine CFF. L'instrument de planification qui a été retenu en conclusion du cahier des charges et des discussions avec le Service de l'aménagement du territoire (SAT) est le plan spécial.

Le dossier de plan spécial suit la procédure d'approbation fixée par la LCAT aux articles 89 et suivants : signature du Conseil communal, examen des services cantonaux et préavis de synthèse du SAT (délai d'ordre de 3 mois), préavis du Chef du Département de la gestion du territoire, adoption par le Conseil général, délai référendaire de 40 jours, mise à l'enquête publique durant 30 jours et finalement approbation et sanction du Conseil d'Etat.

Une procédure d'information et de participation de la population doit être assurée avant la signature par le chef du Département. Cette information est de la compétence de l'autorité communale.

Conformément à ce qui a été annoncé dans le cahier des charges, une étude d'impact sur l'environnement, au sens de l'art. 10a ss LPE<sup>1</sup>, de l'art. 1 OEIE<sup>2</sup> et de son annexe, n'est pas nécessaire car l'offre en places de stationnement (gare + habitations + activités économiques éventuelles) est inférieure à 500 places de stationnement. Cependant, le présent rapport sur l'aménagement intègre une notice d'impact sur l'environnement en raison de la sensibilité du lieu aux questions environnementales et aux différentes contraintes liées à la proximité des voies CFF et de la route cantonale (chapitre 3).

### **1.4 Bref historique de la planification**

L'étude a débuté en octobre 2006 et à partir d'avril 2007 suite à la séance de présentation du projet de développement au SAT (5.03.07) avec les autorités communales, le cahier des charges du plan spécial a été établi. En septembre 2008, le cahier des charges a été mis en consultation pour examen auprès des communes, des CFF et du SAT. La prise de position de la commune de Saint-Blaise a été reçue en janvier 2009, le préavis des CFF en mars 2009 et les préavis de synthèse du SAT en avril 2009 (pas de remarque d'Hauterive).

---

<sup>1</sup> Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983

<sup>2</sup> Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988

Dès mai 2009, une note de détermination sur le préavis en vue d'une séance de mise au point avec le SAT a été rédigée. Une séance préalable de coordination avec les communes a eu lieu le 23 août 2008 et finalement avec le SAT le 18 novembre 2010. Après deux échanges de courrier avec le SAT, l'instrument du plan spécial (PS) a été retenu et son élaboration a débuté en décembre 2010. Le dossier de plan spécial a été transmis au SAT en mai 2011 (accusé de réception du 19 mai) pour examen préalable. Le préavis de synthèse du SAT, suite à la consultation des services cantonaux, est daté du 13 septembre 2011. La séance d'information publique s'est déroulée le 17 janvier 2012.

## **1.5 Séance d'information à la population**

La séance d'information publique conjointe aux deux Communes de Saint-Blaise et Hauterive s'est déroulée le mardi 17 janvier 2012.

Un PV de la séance est annexé, il relate les remarques formulées par la population, ainsi que les explications données par le MO et les communes. La démarche d'information à la population n'a pas eu de conséquence sur le projet, elle n'a pas apporté de modifications.

## **1.6 Calendrier**

Un calendrier intentionnel est présenté dans le tableau ci-après. Il correspond à un déroulement normal de la procédure, mais ne tient pas compte du temps nécessaire au traitement des éventuelles oppositions qui pourraient être formulées contre le projet durant la mise à l'enquête publique.

**Tableau 1:** Calendrier

Etapes de la procédure	durée	échéance
Préavis de synthèse du SAT		13 septembre 2011
Séance au SAT avec CFF, communes et urbaplan sur note de détermination		28 novembre 2011
Séance d'information publique à St-Blaise, Collège de Vigner à 20h00		Mardi 17 janvier 2012
Signature chef du DGT		Début février
Envoi rapport du CC aux CG (10 jours avant séance)		Début février
Séance du Conseil Général de St-Blaise		Jeudi 23.02
Séance du Conseil Général d'Hauterive		Lundi 19.03
Publication de l'avis dans la Feuille officielle		Vendredi 23.03
Délai référendaire	40j+10j	Lundi 14.05
Fériés judiciaires		01.04 au 15.04 incl.
Publication enquête publique FO		Vendredi 18.05
Enquête publique coordonnée entre les communes	30j	Lundi 18.06
Traitement des éventuelles oppositions		p.m.
Approbation et sanction du Conseil d'Etat		Fin juin 2012

## 1.7 Composition du dossier

Le dossier de plan spécial "Gare de Saint-Blaise – CFF" est composé des documents suivants :

> à valeur prescriptive :

- un règlement,
- un plan d'implantation,
- un plan d'équipement ;

> à valeur indicative :

- le présent rapport sur l'aménagement selon l'article 47 OAT<sup>3</sup>,
- trois plans illustrant les variantes d'urbanisation à partir desquelles le plan spécial a été établi.

---

<sup>3</sup> Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)



## 2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

### 2.1 Conformité au plan directeur cantonal

Le développement du site répond aux besoins des CFF de valoriser leur patrimoine foncier en lien avec leur interface de transport, mais aussi aux besoins des communes en complétant l'offre en logements et emplois à proximité des transports publics.

La valorisation combinée à la densification des sites proches des gares s'inscrit dans la politique cantonale actuelle de concentrer l'urbanisation nouvelle autour des axes de transports publics, conformément à la fiche U\_11 du plan directeur cantonal "Poursuivre une politique d'urbanisation durable" qui vise à organiser et coordonner le développement de l'urbanisation avec la mobilité et l'environnement.

Cette planification permet également de requalifier l'ensemble du secteur de la gare et ainsi proposer un nouvel aménagement pour la place de la gare, favorisant ainsi les connexions des parcours de mobilité douce et l'accueil des usagers. Ce principe est en conformité avec la fiche U\_22 du plan directeur cantonal "Développer les espaces urbains de l'agglomération" dont un des principes est l'aménagement des interfaces TP et des espaces urbains présentant un potentiel de requalification situés à proximité des principales lignes TP.

L'accroissement du potentiel d'activités dans la gare (périmètre P1) et l'introduction d'une mixité dans le bâtiment le plus proche de la gare (périmètre P2) permettent de créer une centralité autour de ce lieu de passage, que ce soit par des activités tertiaires, de service ou encore de petits commerces. Cette mixité est conforme à la fiche de coordination E\_12 du plan directeur cantonal "Privilégier la concentration d'un développement mixte à proximité des gares bien desservies". A noter toutefois que la gare Saint-Blaise-CFF n'est pas une gare du TransRUN.

Le présent PS répond aux principes du plan directeur cantonal, sanctionné le 22 juin 2011, décrits dans les fiches suivantes:

- > A\_24 "Gérer le stationnement (vélo)"
- > A\_25 "Créer et améliorer les points de transbordement intermodaux (interfaces de transport)"
- > A\_27 "Promouvoir la mobilité douce".
- > E\_12 "Privilégier la concentration d'un développement mixte à proximité des gares bien desservies".
- > U\_11 "Poursuivre une politique d'urbanisation durable"
- > U\_21 "Valoriser et revitaliser les espaces publics"
- > U\_22 "Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN"

## 2.2 Concept d'urbanisation et paysager

### 2.2.1 Urbanisation

Le site de l'ancienne gare marchandise de Saint-Blaise a une topographie particulière en terrasse qui s'inscrit en rupture dans la pente régulière du coteau descendant vers le lac. Cette esplanade, en léger promontoire, est caractérisée par un alignement de tilleuls plantés sur la ligne de rupture de pente en haut du talus.

Le concept d'urbanisation prévoit le maintien et la mise en valeur d'une série de trois tilleuls dans le but de rappeler l'identité du lieu. L'aménagement d'un espace de loisirs communs sous les tilleuls permet de valoriser ce lieu et de bénéficier du dégagement offert sur le paysage et le lac. Les constructions sont implantées sur l'esplanade de part et d'autre de cet espace commun. Elles empiètent légèrement dans le talus tout en conservant une distance suffisante par rapport à la route de la Maigroge (contrainte de bruit). Le front sud des bâtiments est orienté parallèlement à la ligne de rupture de pente, de sorte à suivre et à souligner la géométrie de l'esplanade. Le talus est très peu touché, il garde sa forme actuelle et son caractère unitaire. Les bâtiments ont une position dominante, ils sont largement ouverts sur le sud et le paysage. Au nord, leur profondeur est limitée par la distance à respecter par rapport aux rayons non ionisants de la ligne ferroviaire (distance ORNI).

Figure 2 : Concept d'urbanisation

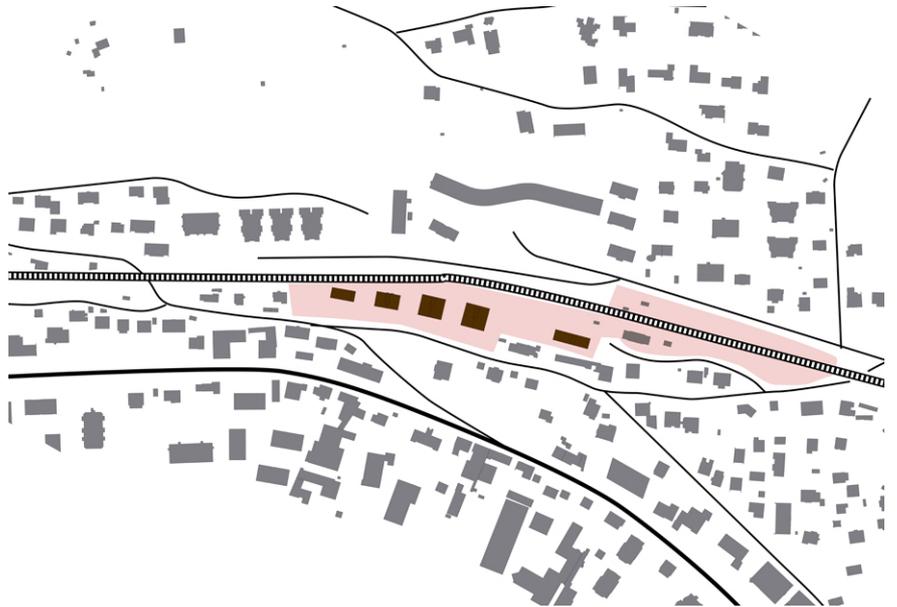


Le tissu bâti dans le secteur de la gare est varié, il se différencie en particulier entre les parties nord et sud des voies CFF :

- > au sud des voies CFF, il est composé d'anciennes propriétés à un ou plusieurs appartements, de petits et grands immeubles locatifs et de quelques villas ;
- > au nord des voies CFF, le tissu est plus récent, il est composé de grands immeubles d'habitation occupant la partie ouest, alors que l'est est construit de plus petits immeubles et de villas.

Au sud des voies CFF, hormis quelques villas et grands immeubles locatifs, la volumétrie des constructions correspond à de petits immeubles de 3 à 6 logements. Le concept autorise des bâtiments qui ont une volumétrie apparentée à celle des petits immeubles, la limitation de hauteur des constructions et la création de percées permettent de garantir une parfaite intégration dans le contexte bâti et paysager ainsi que de préserver au maximum la vue des habitations situées en amont.

**Figure 3** : Tissu bâti existant



**Figure 4** : Photographie aérienne (source : SITN)



## 2.2.2 Variantes d'urbanisation

Le concept d'urbanisation du PS est illustré par trois variantes d'aménagement du site (cf. plans illustratifs ci-joints), elles présentent les caractéristiques communes suivantes :

- > les constructions sont implantées en bordure de l'esplanade, empiétant légèrement sur le talus, le front sud des bâtiments reprend la ligne de rupture de pente entre l'esplanade et le talus ;
- > le talus est préservé, il forme un socle pour les bâtiments projetés ;
- > les constructions sont limitées à trois niveaux, un niveau semi enterré situé sous le niveau de l'esplanade et deux niveaux hors terre,
- > L'orientation principale des bâtiments se fait au sud, les logements semi enterrés sont exclusivement orientés et ouverts sur le sud (les possibilités d'orientation à l'est, à l'ouest ou au nord diffèrent selon les variantes) ;
- > la typologie des constructions correspond à des bâtiments de 3 à 8 logements, avec une possibilité de mixité pour le bâtiment situé à l'est. L'ensemble des constructions contiennent environ 24 logements de 3 à 5 pièces ;
- > les toitures sont plates et végétalisées, limitant ainsi la hauteur des constructions et préservant les vues des bâtiments situés au nord des voies CFF ;
- > un espace collectif est aménagé sous forme de place sous les trois tilleuls conservés ;
- > un mur antibruit végétalisé ferme et sécurise le site au nord, le long des voies CFF, il sert de support pour de petits édifices, notamment les abris à vélos, des couverts pour le stationnement extérieur ;
- > l'espace longitudinal entre le mur antibruit et les constructions est aménagé comme lieu commun d'accès piéton et d'entrée aux bâtiments (l'accès véhicules diffère selon les variantes) ;
- > à l'extrémité ouest, un espace vert assure la transition entre le nouveau quartier et la villa existante du bien-fonds voisin ;
- > L'accès des véhicules se fait par la route de desserte de la gare (la circulation et le stationnement dans le site diffèrent selon les variantes), une voie carrossable au nord des constructions assure l'accès pour les véhicules de service.

La **variante A** se caractérise par une typologie de bâtiments orientés principalement au sud et partiellement au nord et par du stationnement disposé exclusivement en surface. Les quatre bâtiments forment un front unitaire sur le sud. La construction des bâtiments sur l'esplanade est limitée par les besoins en surface pour le stationnement et les manœuvres. L'espace d'accès entre le mur antibruit et les bâtiments devient un espace mixte piétons/véhicules. Le stationnement pour les places privées se fait sous des couverts appuyés contre le mur antibruit, alors que les places visiteurs sont ouvertes. Selon la surface brute de plancher créée de l'ordre de 3'900 m<sup>2</sup> (3'633 m<sup>2</sup> pour les habitations + 270 m<sup>2</sup> pour les activités économiques), le besoin en place de stationnement peut être évalué à environ 37

places privées et 4 places visiteurs, pour les habitations, et 6 places employés et 2 places clients, pour les activités, ce qui fait un total de 49 places.

La **variante B** se caractérise par une typologie de bâtiments orientés principalement au sud et partiellement à l'est et à l'ouest, le stationnement est en parking enterré. Toute la profondeur de l'esplanade est exploitée pour les bâtiments, jusqu'à la limite de construction définie par l'ORNI. La volumétrie des bâtiments varie ainsi en fonction de leur position et de l'espace disponible. Les trois bâtiments centraux disposent de locaux sur les façades est et ouest ouvrant sur les percées entre bâtiments. Ces percées sont plus larges (environ 15 m) et peuvent être aménagées et plantées. La volumétrie des bâtiments et le rapport entre les pleins et les vides réduisent l'impact du front sud et favorisent l'effet de transparence nord-sud. La rampe d'accès au parking enterré est située à l'est, à la hauteur des trois tilleuls conservés. Le parking regroupant les places privées pour les habitations et les places pour les employés des activités économiques (rez-de-chaussée du bâtiment mixte) occupe une position centrale. Il distribue directement, par le sous-sol, les trois bâtiments centraux. Des sorties appuyées au mur antibruit donnent accès aux deux autres bâtiments. L'espace d'accès au nord des bâtiments est libéré du trafic des véhicules et est réservé aux piétons. Le nombre de places de stationnement créées est identique à la variante A (surface brute de plancher créée identique).

La **variante C** se caractérise par une typologie de bâtiments formant des terrasses et orientés principalement au sud et partiellement au nord, le stationnement est en parking enterré. Seuls les deux bâtiments centraux ont des balcons formant des terrasses (coupe BB), l'espace disponible limité des deux autres bâtiments ne permet pas de reprendre ce dispositif. Le front sud des bâtiments alterne les façades verticales et les façades à degrés des balcons en terrasse. Toute la profondeur de l'esplanade est exploitée pour les bâtiments, jusqu'à la limite de construction définie par l'ORNI. La volumétrie des bâtiments varie ainsi en fonction de leur position et de l'espace disponible. La rampe d'accès au parking enterré est située à l'est, à la hauteur des trois tilleuls conservés. Le parking regroupant les places privées des habitations et les places des employés des activités économiques occupe une position centrale. Il distribue directement, par le sous-sol, les deux bâtiments centraux. Des sorties appuyées au mur antibruit donnent accès aux deux autres bâtiments. L'espace d'accès au nord des bâtiments est libéré du trafic des véhicules et est réservé aux piétons. Le nombre de places de stationnement créées est très légèrement supérieur aux variantes A et B (1 place privée supplémentaire pour les habitations) dans la mesure où la surface brute de plancher créée est un peu plus importante (4'025 m<sup>2</sup> au lieu de 3'900 m<sup>2</sup>).

### 2.2.3 Concept paysager

Les variantes d'urbanisation A, B et C présentent trois types d'aménagements paysagers dont les caractéristiques sont les suivantes :

#### 1. L'aire d'aménagements communs

L'aire d'aménagements communs est un espace collectif de rencontre, situé entre les volumes construits.

#### Variante d'urbanisation A / B / C

Cet espace est aménagé au niveau d'un dégagement sur le grand paysage, recensé dans l'analyse paysagère. Il présente une très grande qualité paysagère due aux trois tilleuls existants, conservés par la planification et qui devraient être protégés lors du chantier. Le traitement des sols a une tendance plutôt minérale (stabilisé, enrobé ou béton) sur un terrain aplani. La limite entre la route de desserte du quartier et la place est délimitée par une haie basse. Les eaux pluviales issues des toitures et aire de stationnement sont utilisées pour irriguer naturellement les espaces végétalisés de la place. Celle-ci est également agrémentée de bancs, mobiliers à usage collectifs, et d'un éclairage limitant les nuisances nocturnes pour la faune. Une place de jeux peut éventuellement utiliser la pente pour des toboggans par exemple puisqu'une haie à mi-pente limite l'accès en contre-bas où se trouve la route. Un mélange de jeux intergénérationnels est préconisé : aire de jeux pour enfants, table de ping-pong, pétanque, échecs, par exemple. Des aménagements collectifs peuvent trouver place comme un barbecue / un four à pain...

Exemple de placette



Fruitiers urbains



Figure 5 : Exemples de place de jeux



### Variante B

Cette variante dégage des espaces entre les bâtiments plus généreux qui permettent de planter des tilleuls entre chaque volume. Ils sont dans le prolongement des 3 tilleuls conservés et participent à recréer un alignement visible depuis loin et donnant une cohérence d'ensemble au projet. Un petit espace collectif peut être aménagé au pied de l'arbre : un banc, un jeu calme (échec / pétanque...).

### 2. Les talus dans les aires de jardin et de verdure

Le respect du caractère privé des terrasses (dans l'aire de jardins) et la pente limitent l'utilisation de ces talus. Ils sont traités de manière naturelle et spontanée. La reconstitution des milieux préexistants est préconisée (cf. chapitre 3.8). Seule une bande de 1 à 2 m est tondue autour des bâtiments et des chemins, pour garantir l'accès et assurer un aspect entretenu.

Tonte partielle et prairie maigre



Des haies basses limitent la prairie du gazon et jouent également un rôle de protection vis-à-vis de la pente. Elles font environ 1 m de hauteur, et doivent supporter la taille. Elles peuvent être monovariétales ou mélangées. Il est proposé à titre d'exemple : charmille / cornouillers / aubépine / érable champêtre pour un aspect naturel.

Exemples de haies basses



Sur le talus à l'est de la gare, un arbre noble, de type chêne ou tilleul est mis en scène pour marquer l'entrée du site et le sentier du Righi (cheminement piétonnier).

Au nord des voies CFF, il est préconisé de reconstituer également une prairie maigre agrémentée d'arbres fruitiers basse-tiges (variétés locales, si possibles anciennes). Certains peuvent être palissés sur le mur de soutènement de la route si leur entretien est assuré par un partenariat local.

### Variante A / C

À l'extrémité Ouest du projet, un arrangement d'arbres en cépées ou tiges à caractère champêtre et/ou fruitier sépare la propriété voisine (bf 02\_1345) du premier bâtiment. Le cheminement piéton reliant l'arrêt de bus peut traverser le bosquet.

### Variante B

À l'extrémité Ouest du projet, deux tilleuls séparent la propriété voisine du premier bâtiment. Ils sont dans le prolongement des autres tilleuls situés entre les bâtiments et les 3 tilleuls conservés. Ils reconstituent visuellement un alignement et donnent une "liaison paysagère" au projet.

### 3. Les murs antibruit

Les murs antibruit doivent présenter une qualité architecturale et/ou paysagère. Ils peuvent être végétalisés en raison de leur bonne exposition soit par des plantations de grimpantes, soit par des palissages d'arbres, soit par des massifs ornementaux, au pied du mur dont une banquette de 1 à 1.5 m de largeur reste libre pour la plantation. Il est recommandé de ne pas accentuer la perception de "longueur du mur" liée à la perspective et de créer des séquences avec un revêtement ou une plantation discontinue.

**Figure 6** : Exemples de mur antibruit végétalisé par des massifs / grimpants / arbres palissés



### Conclusion

Globalement, du point de vu paysager, le projet apporte une plus-value par rapport à la situation existante, en attribuant un usage clair et entretenu à l'ensemble du talus, du plateau et des abords de la gare. La perte partielle de l'alignement de tilleuls, quoique dégradé est évidemment dommageable. Cependant, les 3 tilleuls parmi les plus vigoureux sont conservés au détriment de la densité. De plus, plusieurs arbres sont plantés, soit pour recréer un alignement jeune et sain (variante B) soit de manière plus isolée ou par bosquets créant une diversité d'ambiances agréable (variantes A et C).

## 2.3 Règles du plan spécial

Le plan spécial prévoit trois secteurs :

- > le secteur public;
- > le secteur ferroviaire;
- > le secteur mixte.

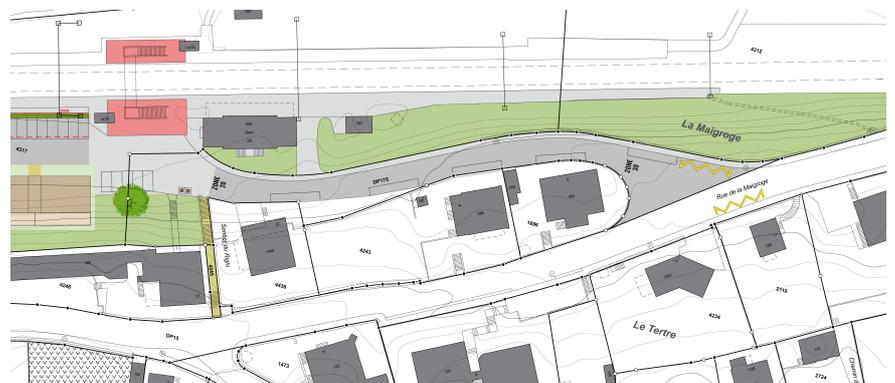
### 2.3.1 Secteur public (art. 12 à 15 RPS)

Ce secteur public est destiné aux équipements publics et de voirie, à l'aménagement de la route d'accès et à l'aménagement de la place de la gare. Il correspond au bf 03\_DP175 comm et à une petite partie du bf 03\_4312, l'entier de ce secteur devrait à terme être mis en domaine public.

La route d'accès, raccordée sur la rue de la Maigroge (RC2185), doit garantir l'accès véhicules à la gare et au nouveau quartier d'habitation. Elle est actuellement signalée et aménagée en "zone 30", avec du stationnement disposé de part et d'autre de la chaussée. Un projet de réorganisation des places de stationnement en fonction des contraintes de circulation du nouveau quartier devra être déposé avec la première demande de permis de construire.

Pour l'élaboration du concept d'aménagement du secteur public, il est demandé de se référer aux principes d'aménagement de la fiche U\_21 "Valoriser et revitaliser les espaces publics" du PDC.

**Figure 7 :** Illustration des fonctionnalités du secteur public



La place de la gare doit être un espace urbain de qualité, ouverte sur le village de Saint-Blaise et le lac, elle est à la fois l'esplanade de la gare et le lieu d'entrée au nouveau quartier d'habitation. Elle est cadrée, au nord et nord-est, par la gare, le couvert et le passage inférieur et, à l'ouest, par le bâtiment mixte du périmètre P2. La place de la gare constitue l'interface d'échange modal pour les usagers des CFF et le lieu d'accès aux activités et aux éventuels commerces du secteur mixte. Elle accueille les principales fonctions suivantes:

- a) Cheminements piétons. La place de la gare est le lieu de croisement et de convergence de deux grands axes de cheminements piétons locaux: l'axe nord-sud relie le vieux village d'Hauterive par le passage inférieur, le nord des voies CFF et la rue du Brel et relie le port de Saint-blaise et la gare BLS par le sentier du Righi et la rue des Lavannes, l'axe est-ouest relie le haut du vieux Saint-blaise par la rue de la Maigroge et le bas d'Hauterive par le futur quartier d'habitation du PS, la rue du Brel et la route de Beaumont. Le RPS prévoit, dès la place de la gare et pour le nouveau quartier, un aménagement des espaces de circulation en zone de rencontre (type zone 20). La transition entre la zone 30 de la route d'accès et la zone 20, à l'entrée de la place de la gare, devra être signalée et clairement marquée (seuil, traitement de sol, etc.). Tous les cheminements piétons aboutissant ou traversant la place de la gare seront ainsi privilégiés et sécurisés (axes nord-sud et est-ouest).

- b) Stationnement public pour deux-roues. Du stationnement en principe couvert pour deux-roues motorisés et/ou non motorisés peut être implanté sur la place de la gare, il peut également être situé sur la route d'accès, dans le périmètre P1 du bâtiment de la gare et/ou dans le secteur ferroviaire (en zone de verdure notamment).
- c) Circulation des bus. La place de la gare, par sa situation et sa dimension, ne permet pas le rebroussement des bus ou cars postaux. Pour réaliser une aire de rebroussement d'environ 25 m de diamètre (22 m à 25 m selon les modèles de cars postaux ou de bus), la place devrait être agrandie vers le sud avec des travaux de remblayage importants et un mur de soutènement d'une hauteur de 5 à 7 m (problèmes de gabarit en limite de bien-fonds). L'importance et le coût des travaux pour un arrêt à proximité de la gare sont disproportionnés par rapport au gain en commodité pour l'utilisateur. D'autre part, les manœuvres des véhicules provoqueraient des rallongements de durée des trajets et seraient défavorable pour la cadence et l'horaire des TP. Par conséquent, les arrêts TP sont maintenus sur la rue de la Maigroge, dans leur configuration actuelle, et le PD des pôles de gare devra être modifié dans ce sens (suppression de l'hypothèse de localisation d'un arrêt TP devant la gare).
- d) Places dépose-minute. Le besoin, défini par les CFF, est de 2 à 5 places dépose minute pour véhicules de tourisme. Le besoin maximal de 5 places est représenté sur les variantes illustratives. Un secteur de stationnement spécifique est défini sur le plan d'implantation. La localisation des places dépose-minute sur le DP communal doit être traitée dans le projet de convention foncière entre les CFF et la commune.
- e) Point de collecte des déchets. En référence à la planification communale en la matière, le plan d'implantation donne une localisation indicative au sud-est de la place de la gare pour les containers enterrés, avec un accès facilité pour les usagers et le service d'entretien. L'emplacement définitif sera déterminé par le projet d'aménagement requis lors de la demande de permis de construire, d'entente avec le Conseil communal de Saint-Blaise.

### **2.3.2 Secteur ferroviaire (art. 16 à 19 RPS)**

Ce secteur est destiné aux équipements et constructions techniques liées à l'exploitation CFF, à la création d'un P+R ainsi qu'à la réalisation d'aménagements paysagers. Il comprend :

- > les équipements et constructions techniques d'exploitation CFF, tel que les voies, les quais, les couverts voyageurs et/ou deux-roues, les salles d'attente voyageurs, le passage inférieur, etc.;
- > un parking pour 50 places de stationnement au maximum, situé au nord des voies CFF. Il est destiné au P+R pour les utilisateurs du rail, à l'exploitation CFF et aux usagers du périmètre d'implantation de la gare P1 (activités CFF et/ou de tiers). La répartition des places entre les différents destinataires est définie par les CFF;

> des aménagements paysagers sur le solde du terrain, au nord et au sud des voies, doivent être réalisés tels que décrit dans le concept paysager (chapitre 2.2.3).

En terme de constructibilité, seuls les équipements et constructions techniques liées à l'exploitation CFF sont autorisées.

### **2.3.3 Secteur mixte (art. 20 à 35 RPS)**

#### **Affectation (art. 20 RPS)**

Le secteur mixte est destiné à de l'habitation collective et des activités économiques moyennement gênantes au sens de l'Ordonnance de protection contre le bruit (OPB), c'est-à-dire respectant un degré de sensibilité au bruit de III (DS III).

#### **Implantation (art. 22 RPS)**

Conformément au concept d'urbanisation décrit précédemment (chapitre 2.2), les bâtiments sont implantés de manière à limiter les terrassements trop importants, à réduire l'impact visuel des constructions de ce terrain et les interventions dans le talus, pour des questions de stabilité du terrain.

#### **Périmètre d'implantation de constructions P1, P2 et P3 (art. 23 à 25 RPS)**

Trois périmètres d'implantation de constructions P1, P2 et P3 sont prévus dans le secteur mixte.

Le périmètre P1 correspond au bâtiment de la gare. Il est destiné exclusivement à des activités pour les CFF (installations de sécurité déjà présentes dans les sous-sols et pas déplaçables) et/ou pour des tiers, l'habitation n'est pas admise. Sous réserve d'une autorisation de construire, le règlement donne la possibilité de transformer le bâtiment existant, et également de le démolir et le reconstruire. En cas d'agrandissement ou de reconstruction, une altitude maximale de 472 msm est définie pour limiter la hauteur. Une SBP maximale admissible de 400 m<sup>2</sup> est définie, elle peut être portée à 440 m<sup>2</sup> avec le bonus énergétique. Pour information, la SBP du bâtiment actuel est d'environ 270 m<sup>2</sup>, soit 165 m<sup>2</sup> au rez-de-chaussée et 105 m<sup>2</sup> à l'étage. A relever que le bâtiment de la gare est inscrit comme bâtiment classé d'importance régionale au recensement CFF, mais il n'est pas inscrit à l'inventaire du patrimoine architectural neuchâtelois.

Le périmètre P2 est destiné à accueillir un bâtiment mixte habitat/activités économiques. Son implantation est prévue à proximité directe de la gare afin de créer une centralité avec ce lieu de passage de voyageurs. Des petits commerces ou services aux personnes pourraient ainsi prendre place dans ce bâtiment. La mixité n'est pas contraignante, la possibilité d'accueillir des activités est donnée et favo-

risée par l'obligation de concevoir et dimensionner le rez-de-chaussée pour celles-ci, mais elles ne sont pas imposées.

Le périmètre P3 est destiné à accueillir les bâtiments à vocation d'habitat, les activités ayant un lien fonctionnel avec l'habitat sont admises. Un seul périmètre d'implantation est créé pouvant accueillir plusieurs bâtiments. Au minimum deux espaces interrompant le bâti sont imposés (largeur min. de 10.00 m) ce qui implique un minimum de 3 bâtiments d'habitation.

### **Droits à bâtir (art. 21 et 30 RPS)**

Les droits à bâtir sont regroupés par périmètre d'évolution en considérant l'ensemble de la surface du secteur mixte (9'562 m<sup>2</sup>) comme référence de surface constructible. Pour chaque périmètre d'évolution de constructions P1, P2 et P3, le TOS est donné dans le règlement et la surface brute de plancher (SBP) est inscrite dans le plan d'implantation. Le degré d'utilisation du sol est défini par le TOS et la SBP et il n'est dès lors pas nécessaire de fixer un IUS, conformément à ce qui est admis par l'art. 11 RELCAT. L'IUS est donné à titre indicatif pour les variantes d'implantation A, B et C.

Un TOS de 90% au maximum est attribué au périmètre d'implantation de parking de surface pour les couverts à voiture, pour les abris deux-roues et pour les sorties piétons du parking souterrain. Ce TOS est réservé aux constructions qui doivent être situés dans le périmètre d'implantation du parking de surface, indiqué en plan. Il ne peut pas être attribué à l'habitation ou aux constructions des autres périmètres.

Le tableau ci-dessous donne les droits à bâtir définis par le PS pour chaque périmètre d'implantation de constructions. La dernière colonne donne le TOS et la SBP pour l'ensemble du secteur mixte, à titre informatif et non prescriptif. Pour le secteur mixte, l'IUS global serait d'environ 0.47 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> et la densité d'environ 1.4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.

**Tableau 2:** Droits à bâtir du PS

	Secteur mixte				
	Périmètre P1	Périmètre P2	Périmètre P3	Périmètre parking de surface	Total ou moyenne*
Surface	Env. 489 m <sup>2</sup>	Env. 408 m <sup>2</sup>	Env. 3'350 m <sup>2</sup>	Env. 1'041 m <sup>2</sup>	Env. 9'562 m <sup>2</sup>
TOS	Max. 90%	Max. 90%	Max. 60%	Max. 90%-	Env. 40%
SBP	Max. 400 m <sup>2</sup>	Max. 800 m <sup>2</sup>	Max. 3'250 m <sup>2</sup>	-	Env. 4'450 m <sup>2</sup>
SBP avec label énergétique	Max. 440 m <sup>2</sup>	Max. 880 m <sup>2</sup>	Max. 3'575 m <sup>2</sup>	-	Env. 4'895 m <sup>2</sup>
Hauteur	Max. 472 msm	Max. 470 msm	Max. 470 msm	3 m	-
Longueur	-	-	Max. 40 m	-	-

\* La surface de 9'562 m<sup>2</sup> correspond à l'entier du secteur mixte.

En termes de densité, les contraintes du site impliquent des surfaces non constructibles assez importantes induisant une densité maximale limitée à environ 1.4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> (avec les couverts à voitures, le bonus énergétique et une proportion de volume enterré de 15%) ce qui correspond à la densité des zones d'habitation faible densité des deux communes d'Hauterive et Saint-Blaise. En effet, la pente du talus, l'étroitesse de la parcelle, notamment à l'ouest du périmètre et au nord du bf 03\_2428, les contraintes de bruit et de distance de protection contre les rayons non ionisants sont autant de facteurs qui limite le potentiel constructible du secteur mixte créée par le plan spécial.

Les trois variantes respectent les SBP maximales avec des valeurs totales comprises entre 3'900 m<sup>2</sup> à 4'025 m<sup>2</sup>.

#### **Altitude des bâtiments et nombre de niveau (art. 26 RPS)**

Les hauteurs des constructions sont limitées par une cote d'altitude de 472.00 msm pour le bâtiment de la gare dans le périmètre P1, altitude inférieure au bâtiment de gare existant, et de 470.00 msm pour les périmètres P2 et P3, correspondant à l'altitude de l'esplanade (463.50 msm) + 6.50 m. De cette manière, seuls deux étages peuvent être créés au-dessus de l'esplanade ce qui permet de limiter au maximum l'impact sur les vues des habitations situées au nord des voies CFF (voir coupes des différentes variantes).

Le nombre de niveaux n'est pas limité afin de ne pas exclure des typologies architecturales, par exemple la possibilité de créer des demi-niveaux. Les prescriptions fixant le TOS, la SBP et l'altitude maximale permettent de limiter la volumétrie des constructions, dès lors il n'est pas nécessaire de limiter le nombre de niveaux apparents.

### Longueur des constructions (art. 25 RPS)

Dans le périmètre P3, en complément des espaces interrompant le bâti imposé par le règlement et le plan d'implantation, la longueur des façades est limitée à 40.00 m afin de créer une échelle de bâtiment qui corresponde au tissu bâti existant, notamment au sud des voies CFF. Dans les périmètres P1 et P2, la dimension restreinte du périmètre d'implantation limite par elle-même à moins de 40 m la longueur des constructions.

### Toitures (art. 27 RPS)

Les toitures plates sont imposées dans les périmètres P2 et P3. Elles doivent être végétalisées pour, d'une part, limiter l'impact sur les vues des habitations situées au nord des voies CFF et, d'autre part, assurer une fonction de protection thermique et de gestion de l'eau.

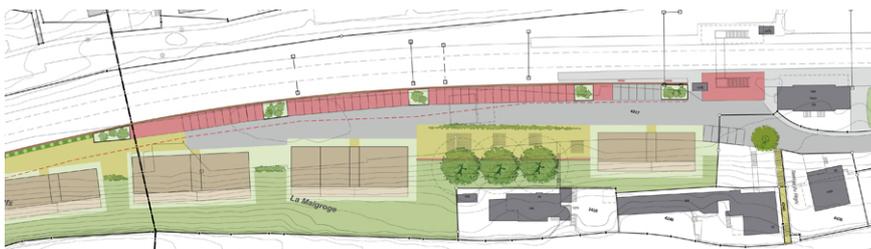
Dans le périmètre P1, pour le bâtiment de la gare, la forme des toitures est libre.

### Stationnement (art. 28 RPS)

Pour les périmètres P2 et P3, trois possibilités de stationnement sont prévues, soit en surface, soit en souterrain, soit une combinaison des deux.

En cas de stationnement en surface, les places devront être aménagées le long de la limite nord du périmètre de PS, à l'intérieur du périmètre du parking de surface fixé en plan. Des couverts à voiture sont autorisés de même que des abris à vélos et des sorties piétonnes pour le parking souterrain. Compte tenu de la place nécessaire pour assurer le stationnement (5.00 m de profondeur) et le recul des voitures (env. 7.00 m), la circulation motorisée est autorisée dans la partie nord des périmètres d'implantation de constructions P2 et P3 (art. 24 et 25). Par conséquent, en cas de choix du stationnement en surface, l'implantation des bâtiments d'habitation sera plus contrainte. La typologie de bâtiments avec balcons terrasses ne sera, par exemple, pas envisageable.

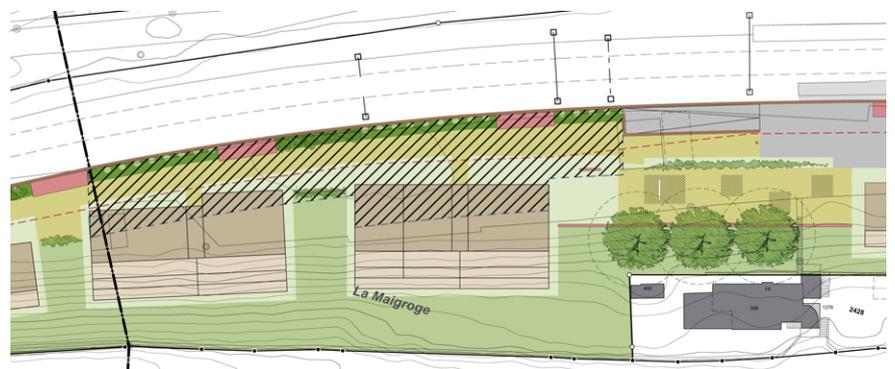
**Figure 8** : Schéma de principe d'aménagement du parking en surface



En cas de stationnement souterrain, celui-ci est prévu sous les premiers bâtiments d'habitation. L'altitude maximale du fond fini est fixé à l'altitude de l'esplanade, c'est-à-dire 463.50 msm. Les places visiteurs pourront être aménagées en sur-

face, que se soit pour les visiteurs des habitations ou l'éventuelle clientèle des activités économiques prévues dans le bâtiment mixte du périmètre P2. Le stationnement deux-roues pourra également être aménagé en surface. L'intérêt du parking souterrain est de libérer les espaces extérieurs de toute circulation et de créer ainsi des espaces communs de qualité à l'entrée des bâtiments. Toutefois, après analyse, il n'est pas possible d'éviter que la circulation automobile traverse l'aire d'aménagement de la place de la gare même en cas de parking souterrain. La rampe d'accès est tout de même placée le plus à l'est possible afin d'éviter toute circulation à l'intérieur du quartier.

**Figure 9** : Schéma de principe d'aménagement du parking souterrain (hachures)



### **Aire de jardin, aire d'aménagements communs**

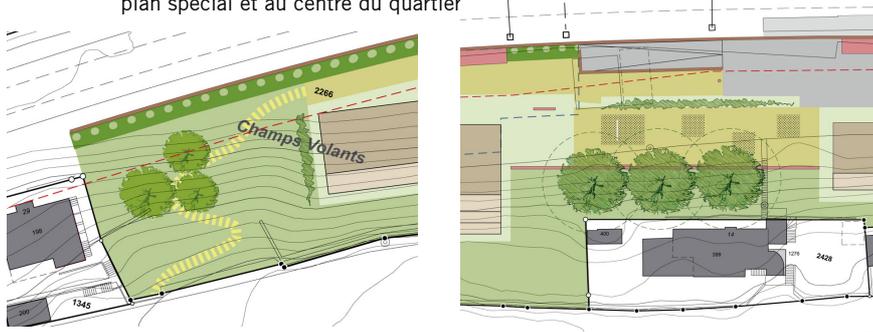
Une part importante est donnée aux espaces végétalisés. Le présent rapport propose d'ores et déjà un concept paysager au chapitre 2.2.3, dont les principes devront être repris dans le projet d'aménagement des espaces extérieurs qui doit accompagner la première demande de permis de construire (art. 10 RPS).

Un élément fort est la préservation des trois tilleuls majeurs de l'alignement existant créant un espace non construit important au centre du quartier (cf. figure 10). Cette surface non construite permet la réalisation d'un espace commun de qualité pour la détente et le jeu, avec une vue sur le lac et les Alpes. La non constructibilité de cet espace est également pertinente par la faible largeur du périmètre du plan spécial à cet endroit et la promiscuité qui serait créée avec la construction existante sur le bf 03\_2428 si un bâtiment était prévu juste au nord.

Un deuxième espace important est également rendu inconstructible à l'extrémité ouest du périmètre du PS dont le concept paysager prévoit l'arborisation (cf. figure 10). Sa largeur est d'environ 25.00 m. Sa position permet d'éloigner les constructions projetées de l'habitation existante sur le bf 02\_1345 qui est implantée très proche de sa limite de propriété (3.00 m). En outre, la topographie très pentue, l'étroitesse du périmètre du PS à cet endroit, la limite ORNI et la problématique du bruit lié à la route du Brel, il n'est pas apparu pertinent de prévoir un bâtiment à cet endroit.

A noter que dans la variante B, la distance entre bâtiments étant d'environ 15.00 m, une arborisation des espaces entre les bâtiments est envisageable et permettrait de reconstituer la perception de l'alignement existant.

**Figure 10 :** Principes d'aménagements des espaces non construits à l'extrémité ouest du plan spécial et au centre du quartier



### **Arborisation (art. 34 RPS)**

Selon le règlement de construction de Saint-Blaise art. 42, il faut planter, maintenir ou remplacer un arbre pour deux logements (ou six pièces). Pour les 24 logements de 3 à 5 pièces du PS, il faudrait entre 12 et 16 arbres en application du règlement communal.

La particularité du lieu fait qu'il n'est pas possible et pas souhaitable de planter un grand nombre d'arbres de haute futaie: proximité des voies CFF, talus à préserver dans son état actuel, sans arbres, en raison de sa flore et sa faune singulières, selon demande du SFFN. Le nombre d'arbres optimum pour le projet correspond à ce qui est illustré dans les variantes d'implantation, soit 6 à 8 arbres.

Selon la demande du Conseil communal, l'obligation du règlement de construction peut être allégée pour le présent PS, un nombre minimum de 10 arbres au total (yc les arbres existants maintenus) est exigé.

### **Paroi antibruit**

Compte tenu des nuisances liées au bruit ferroviaire, une paroi antibruit est nécessaire. Elle assure également une séparation visuelle et sécurisante avec ces infrastructures, ce qui est intéressant pour les futurs habitants. Elle permet également une protection vis-à-vis des poussières fines résultant de l'abrasion des roues, freins et rails. Sa hauteur sera fixée lors de l'analyse de détail qui doit accompagner la demande de permis de construire (art. 35 RPS). Il est prévu que cette paroi soit végétalisée. Les principes sont décrits dans le concept paysager décrit au chapitre 2.2.3.

## 2.4 Mobilité

### 2.4.1 Accessibilité en transports individuels (TI)

#### Accès au P+R

Le P+R de la gare sera accessible depuis le chemin des Perrières au nord des voies CFF, dans la première partie de celui-ci, évitant ainsi que le trafic lié au P+R n'emprunte cette rue de quartier sur toute sa longueur. Il sera nécessaire de procéder à un léger réaménagement au niveau de l'entrée du parking (aménagement du carrefour avec le chemin des Perrières). L'accès piétonnier aux quais et à la gare, depuis le P+R, se fait par le passage sous voies.

#### Accès à la gare (dépose-minute) et au secteur mixte

L'accès motorisé au secteur mixte ainsi qu'à la gare pour la dépose-minute est prévu par la route existante desservant la gare (O3\_DP175 comm) et qui se raccorde à la rue de la Maigroge. Cette desserte se prolonge le long des voies afin de desservir les constructions par le nord. L'éventualité d'un accès par le sud à un parking souterrain, directement depuis la rue de la Maigroge, a été étudiée mais n'a pas été retenue compte tenu des problèmes de sécurité que cela poserait notamment avec la proximité du carrefour avec la route du Brel et du trafic non négligeable sur la rue de la Maigroge (problème de visibilité pour les véhicules sortant notamment).

Figure 11 : Projet d'aménagement du P+R, au nord de la gare



Des places de stationnement latérales sont actuellement situées le long du O3\_DP175 comm, empêchant le croisement de deux voitures. Leur existence n'est pas nécessairement remise en cause par le développement du projet puisqu'elles permettent un ralentissement des circulations, mais une réorganisation sera sans doute nécessaire pour permettre le croisement de deux véhicules à plusieurs endroits (cf. augmentation du trafic au chapitre 2.6). Ces places sont actuellement utilisées par les utilisateurs du train mais également par des habitants du quartier.

**Figure 12** : Photographie de l'accès à la gare (03\_DP175 comm) (source : Google maps)

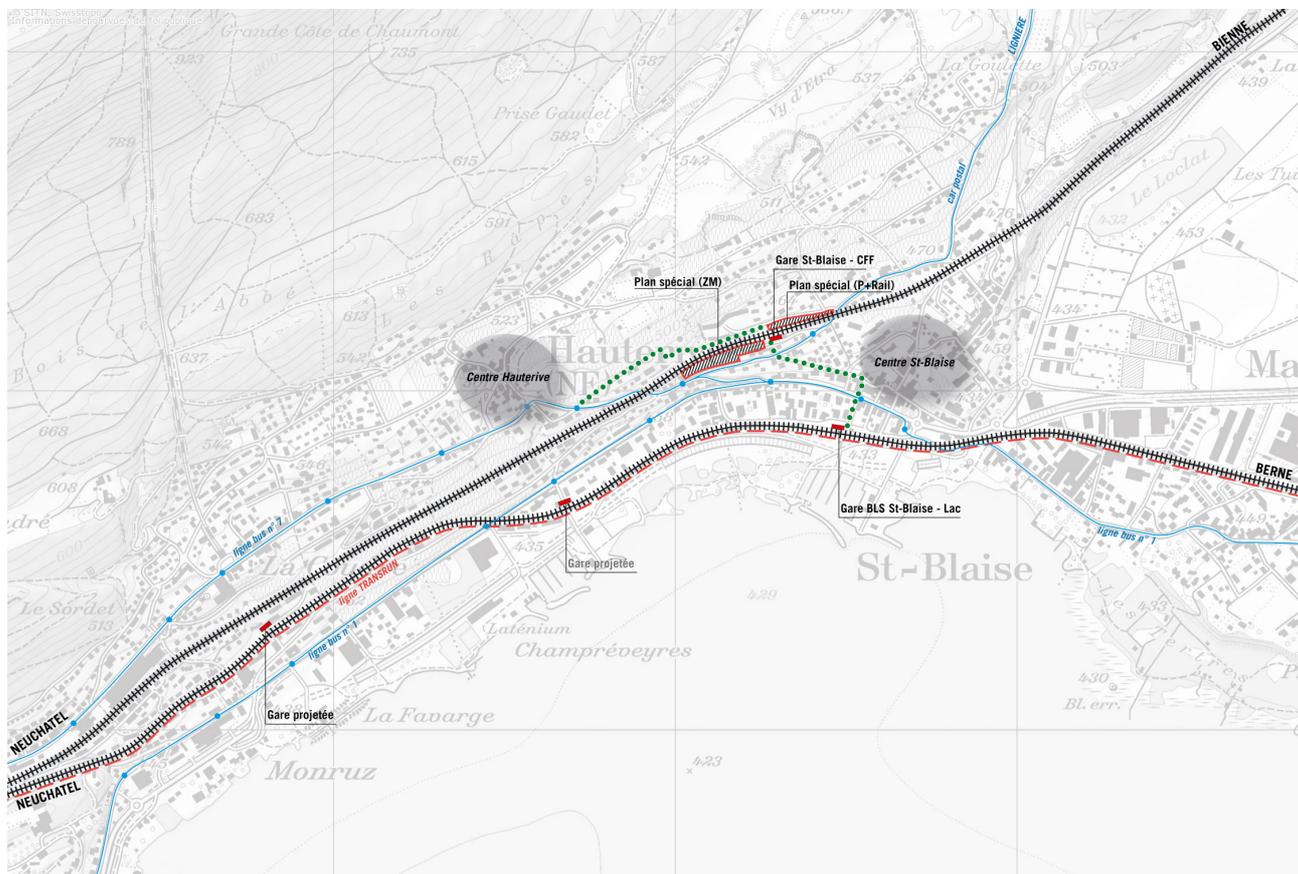


#### **2.4.2 Accessibilité en transports publics (TP)**

La desserte en transports publics est relativement bonne puisqu'elle combine différentes possibilités :

- > la gare Saint-Blaise-CFF, située sur la ligne du pied du Jura, offre des trains régionaux à une cadence à la demi-heure aux heures de pointe, pour chaque direction, et à l'heure en dehors des heures de pointe,
- > la ligne de bus TN 1, avec son arrêt "Sentier Gare CFF" situé à 200 m en contrebas du plateau de la gare, offre un passage toutes les 10 minutes en journée,
- > le prolongement de la ligne TN 7, avec son arrêt "Beaumont" à proximité, offre un passage trois fois par heure en journée,
- > la ligne de Car Postal "Saint-Blaise-Enges-Lignières" passe par la rue de la Mairoge et s'arrête à hauteur du 03\_DP175comm. Celle-ci propose 9 courses par jour dans chaque direction.

Figure 13 : Schéma de l'accessibilité en transports publics et en mobilité douce

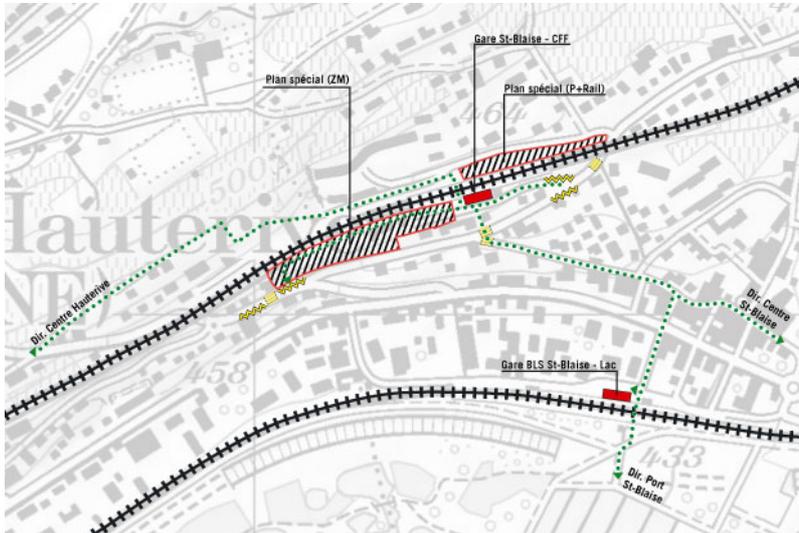


### 2.4.3 Accessibilité pour la mobilité douce

Le réseau de mobilité douce est fixé sur le plan d'implantation. Il comprend un chemin au nord des bâtiments projetés rejoignant l'arrêt de bus le long de la route du Brel ainsi que le chemin entre la gare et la rue des Perrières permettant de rejoindre le quartier au nord des voies et le centre d'Hauterive, par le chemin des Dazelets et la rue du Brel.

Sur l'itinéraire piéton qui relie, à travers le nouveau quartier, l'arrêt de bus sur la route du Brel avec la gare CFF, le PS prévoit la possibilité de construire une installation mécanique de transport de personnes à l'extrémité ouest du PS, afin de faciliter l'ascension du talus. La réalisation de l'installation n'est pas contraignante et son emplacement est donné à titre indicatif. Le type d'installation mécanique de transport n'est pas défini, il devra être précisé en cas de réalisation (plateforme sur rail, ascenseur, escalier roulant, etc.). Une convention entre les communes et les CFF fixera, cas échéant, les modalités pour une telle réalisation (type d'installation, mise à disposition de terrains, etc.). (cf. 2.9.1).

Figure 14 : Schéma d'accessibilité piétonne



## 2.5 Besoin en stationnement

Le besoin en places de stationnement pour véhicules de tourisme est fixé conformément à l'annexe 1 du RELConstr. pour les habitations et à la norme VSS SN 640 281 pour les activités (art. 9 RPS).

L'évaluation du besoin en stationnement permet de déterminer le nombre minimal et maximal de places de parc admises dans le règlement du plan spécial (art. 28 RPS).

Les activités admissibles dans les périmètres d'implantation P1, P2 et P3 sont conditionnées par le nombre maximal de places de stationnement autorisées dans le règlement du PS (art. 20 RPS).

### 2.5.1 Stationnement pour périmètre P1 du secteur mixte

Le bâtiment de la gare est destiné à des activités (de service, commerciales) et à l'exploitation CFF. La SBP maximale pour des activités est de 440 m<sup>2</sup>, incluant le bonus Minergie.

Pour le stationnement, il est prévu des places clients/employés dans le P+R et à l'entrée du quartier d'habitation (solde disponible), les places publiques sur la rue de la Maigroge (03\_DP175 comm) et sur la place de la gare peuvent également être utilisées par les clients. L'aire définie pour le P+R a un potentiel d'environ 50 places de stationnement, qui sont à partager entre les besoins du P+R, les besoins liés à l'exploitation CFF et les besoins des activités du bâtiment de la gare. La répartition des 50 places entre les activités, l'exploitation CFF et le P+R est au libre

choix des CFF, sachant qu'environ 30 places sont prévues aujourd'hui pour le P+R. Le règlement du PS fixe un maximum de 50 places de stationnement au total et les activités qui pourront être implantées dans le bâtiment de la gare seront conditionnées par le nombre de places de stationnement disponibles, après déduction des places attribuées au P+R et à l'exploitation CFF.

### 2.5.2 Stationnement pour périmètres P2 et P3 du secteur mixte

Les périmètres P2 et P3 sont destinés à l'habitation, une partie pouvant être destinée à des activités, sans que ce soit une obligation. La SBP totale de 4455 m<sup>2</sup>, avec le bonus Minergie, est répartie comme suit:

> 4180 m<sup>2</sup> pour l'habitation;

> 275 m<sup>2</sup> pour des activités (type entreprises de prestations de services à nombreuse clientèle, selon VSS)

#### Calcul des besoins limites

**Tableau 3:** Calcul des places selon besoins limites

	minimum		maximum	
	facteur	Nb de places	facteur	Nb de places
habitants	1 case/100m <sup>2</sup> RELConstr.	42	1 case/80m <sup>2</sup> RELConstr.	53
visiteurs	10% RELConstr.	5	10% RELConstr.	6
employés	2 cases/100m <sup>2</sup> VSS 640281	6	2 cases/100m <sup>2</sup> VSS 640281	6
clients	1 cases/100m <sup>2</sup> VSS 640281	3	1 cases/100m <sup>2</sup> VSS 640281	3
<b>total</b>		<b>56</b>		<b>68</b>

#### Facteur de réduction selon annexe 2 RELConstr.

Avec une desserte par ligne ferroviaire à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir, la qualité de la desserte est IV. Avec une distance inférieure à 300 m, le niveau de qualité est C.

**Tableau 4:** Calcul des places avec réduction des besoins limites

	minimum		maximum	
	Facteur de réduction RELConstr.	Nb de places	Facteur de réduction RELConstr.	Nb de places
habitants	50%	21	75%	40
visiteurs	50%	3	80%	5
employés	50%	3	75%	5
clients	50%	2	80%	3
<b>total</b>		<b>29</b>		<b>53</b>

L'application du RELConstr. et de la VSS donne un minimum de 29 places et un maximum de 53 places de stationnement (art. 28 RPS).

#### Remarques

- > La réduction des besoins limites est appliquée à l'habitation, conformément aux directives du guide du PQ et en l'absence de directives pour les PS.
- > Les pourcentages de réduction donnés dans l'annexe 2 du RELConstr. qui font référence à des activités sont également appliqués à l'habitation, bien que le RELConstr. ne prévoit pas cette application.
- > La réduction des besoins limites est appliquée selon le RELConstr., également sur les besoins limites qui sont calculés selon VSS.

## 2.6 Trafic

Le trafic journalier moyen est de 6'800 vhc/j sur la route du Brel (RC 172) jusqu'à l'intersection avec la rue de la Maigroge et de 4'000 vhc/j sur la rue de la Maigroge (RC 2185).

Le trafic induit par le projet est évalué à partir des hypothèses suivantes :

- > le rez-de-chaussée du bâtiment mixte du périmètre P2 est occupé par des activités économiques (275 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher),
- > le solde de ce bâtiment et les autres bâtiments du périmètre P3 sont occupés par des logements (4'180 m<sup>2</sup>).

Selon le chapitre 2.5 relatif au besoin en stationnement, le besoin maximal en place de stationnement a été évalué de la manière suivante :

- > pour les activités économiques (rez-de-chaussée du bâtiment mixte), le besoin est de 5 places pour les employés et 3 places pour les clients, soit un total de 8 places ;
- > pour les habitations, le besoin est de 40 places pour les habitants et 5 places pour les visiteurs, soit un total de 45 places.

Les hypothèses de mouvements par place de stationnement sont :

- > 2.5 mouvements pour les places des employés et 6 mouvements pour les places des clients,
- > 4 mouvements pour les places des résidents et 1.5 mouvements pour les places visiteurs.

Le nombre de mouvements par jour est donc de 30.5 mouvements pour le stationnement des activités économiques et de 167.5 mouvements pour les habitations, soit un total de 198 mouvements par jour.

**Tableau 5:** Tableau de synthèse

Vocation	Nombre de places	Hypothèse de mvts/j	Nbre de mvts/j
Activités économiques	5 pl (employés)	2.5 mvts	12.5 mvts
	3 pl (clients)	6 mvts	18 mvts
Habitations	40 pl (habitants)	4 mvts	160 mvts
	5 pl (visiteurs)	1.5 mvts	7.5 mvts
<b>TOTAL</b>	<b>53 places</b>		<b>198 mvts/jr</b>

L'augmentation théorique de la charge de trafic de l'ordre de 200 mouvements par jour utilisera essentiellement la rue de la Maigroge, ce qui représente une augmentation du trafic (TJM 2009) de 4.6%, puis la rue du Brel en direction de la rue de Neuchâtel créant un accroissement du trafic de 2.7%. Ces augmentations ne posent pas de problème en termes de dimensionnement du réseau. L'évaluation de la conséquence en matière de bruit est effectuée au chapitre 3.3.

## 2.7 Équipement

Les principes d'équipements du plan spécial sont indiqués sur le plan d'équipement. Ce dernier localise les réseaux existants et à réaliser et qualifie les équipements à réaliser afin de déterminer leur financement.

### 2.7.1 Qualification

Situé dans un contexte largement bâti, le site est équipé. Tous les équipements à réaliser sont privés, hormis l'extension du réseau d'eau potable depuis la rue de la Maigroge et jusqu'à la borne hydrante au nord des bâtiments d'habitation projetés qui est qualifié d'équipement public de détail. Il est en effet pertinent que ce réseau reste public jusqu'à la borne hydrante afin que l'entretien de celle-ci soit garanti par la commune.

## 2.7.2 Financement

Comme indiqué sur le plan d'équipement, tous les équipements sont existants dans la route du Brel et la rue de la Maigroge. La taxe d'équipement est donc applicable.

Les raccordements pour les eaux claires, eaux usées et téléphonie sont prévus à l'ouest du périmètre du plan spécial (sous réserve de la vérification technique de la pente de terrain suffisante notamment pour le bâtiment mixte du périmètre P2). L'électricité et l'eau potable sont desservis par le nord du périmètre et se raccordent aux réseaux existants à l'est.

La totalité des équipements à réaliser est à la charge du propriétaire (CFF). Concernant la canalisation d'eau potable, le tronçon compris entre la rue de la Maigroge et l'hydrante située le plus à l'ouest devra être ensuite cédé à la Commune de Saint-Blaise. Ces différents éléments devront faire l'objet d'une convention.

## 2.8 Géologie

Selon la note géologique et géotechnique de l'ingénieur-conseil Y-A Brechbühler (cf. annexe), le projet du PS prévoit des excavations importantes dans le talus, notamment en cas de stationnement souterrain. Il est indispensable de procéder à une campagne de reconnaissance géologiques et géotechniques approfondies avant tous travaux, sur la base des avant-projets de construction. Ces reconnaissances devront préciser la nature des terrains au droit de chaque immeuble. Il faudra confier le calcul de stabilité des excavations et les dimensionnements des mesures de stabilisation à un géotechnicien.

## 2.9 Foncier

Les limites des secteurs public, ferroviaire et mixte du PS ne correspondent pas au parcellaire existant. Des modifications foncières devront être effectuées:

- > le secteur public correspond au bf 03\_DP175 comm et à une petite partie du bf 03\_4317. A terme, il est prévu que l'entier du secteur appartienne au domaine public communal.
- > le secteur ferroviaire et le périmètre P1 (gare CFF) du secteur mixte sont déjà sur domaine CFF, aucune modification n'est à prévoir.
- > le reste du secteur mixte (périmètre P1 déduit) sera délimité par une limite cadastrale. Le découpage intérieur de ce quartier d'habitation devra être défini ultérieurement en fonction du projet de construction. La situation foncière future ne peut pas être définie aujourd'hui avec le plan spécial.

**Tableau 6:** Situation foncière actuelle

BF	Propriétaire	Surface du BF	Surface comprise dans PS	Servitude/mention
02_2266 partiel	CFF SA, à Berne	6'143 m <sup>2</sup>	Env. 2'435 m <sup>2</sup>	néant
03_DP175 comm	Commune de Saint-Blaise	1'636 m <sup>2</sup>	1'636 m <sup>2</sup>	Pas d'information, mutation en cours sur ce bien-fonds
03_4312	CFF SA, à Berne	3'352 m <sup>2</sup>	3'352 m <sup>2</sup>	néant
03_4317 partiel	CFF SA, à Berne	15'071 m <sup>2</sup>	Env. 11'825 m <sup>2</sup>	néant
<b>total</b>			<b>Env. 19'248 m<sup>2</sup></b>	

### 2.9.1 Convention

Une convention entre les CFF et les communes devra traiter des points suivants:

- > l'inscription au RF d'une servitude publique de passage à pied sur les biens-fonds 02\_2266 et 03\_4317 pour le cheminement piétonnier permettant l'accès direct à l'arrêt de bus de la route du Brel;
- > les divisions parcellaires pour le quartier d'habitation et les éventuelles cessions de terrain au domaine public dans l'aire de la place de la gare;
- > l'inscription au RF d'une servitude de passage afin de garantir l'accès des véhicules motorisés à l'aire de circulation et de stationnement, au cas où les modifications foncières ne permettraient pas un accès direct depuis le domaine public dans l'aire de la place de la gare;
- > l'établissement, le financement et l'entretien de l'aménagement du 03\_DP175 comm pour la route d'accès et la place de la gare (places dépose-minute, etc);
- > la possibilité de créer une installation mécanique de transport de personnes, comme figuré à titre indicatif en plan;
- > l'accès au P+R;
- > l'installation du raccordement en eau potable.

La convention nécessaire à la réalisation du PS doit être conclue au plus tard avant la sanction du présent plan spécial.

### 2.10 Plus-value

En vertu de l'article 33 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), les avantages et les inconvénients résultant de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation s'ils sont majeurs. L'augmentation de valeur d'un bien-fonds consécutive à son affectation à la zone d'urbanisation est réputée avantage majeur constituant une plus-value (art. 34 LCAT). Une contribution d'une part de cette plus-value sera due à l'Etat par le propriétaire du bien-fonds dès l'entrée en vigueur du PS.



## 3. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

### 3.1 Cadre général

Le cadre d'intervention se base sur les recommandations éditées par le grEIE<sup>4</sup> sur le contenu des rapports d'impact sur l'environnement et qui s'appliquent également aux notices d'impact (édition de juin 2004). Depuis juillet 2008, ce document est considéré par le SCPE<sup>5</sup> comme une directive au sens de l'article 10, alinéa 2 de l'OEIE.

Compte tenu de la taille modérée du projet, une étude d'impact n'est pas nécessaire. Cependant, quelques vérifications et évaluations dans les thématiques environnementales déterminantes sont précisées ci-après.

### 3.2 Air

Selon le SENE, contacté en date du 13 janvier 2011, aucune campagne de mesure de la qualité de l'air n'a été menée dans le secteur de la gare CFF de Saint-Blaise. Il estime toutefois, sur la base des mesures réalisées en ville de Neuchâtel, que la concentration de poussières fines (PM10) dans ledit secteur est proche de la valeur moyenne annuelle limite de 20 µg/m<sup>3</sup> tandis que la valeur d'oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est inférieure à la valeur moyenne annuelle limite de 30 µg/m<sup>3</sup>. A noter que les valeurs limites sont fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) du 16 décembre 1985.

Les valeurs estimées permettant de démontrer le respect de l'OPair, aucune campagne de mesure ni de modélisation n'est exigée par le SENE dans le cadre du présent projet.

### 3.3 Bruit

Le projet doit veiller au respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) :

- > Art 9 : La génération de trafic provoquée par le projet ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) le long des routes sollicitées, ni une augmentation sensible (+0.5 dBA) des niveaux sonores si les VLI sont déjà atteintes.
- > Art 29 : la délimitation de nouvelles zones à bâtir ne peut se faire que dans des secteurs où le respect des valeurs de planification (VP) est garanti.

---

<sup>4</sup> Groupe des responsables des Etudes d'impact de la Suisse occidentale et du Tessin : Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Tessin, Vaud et Valais

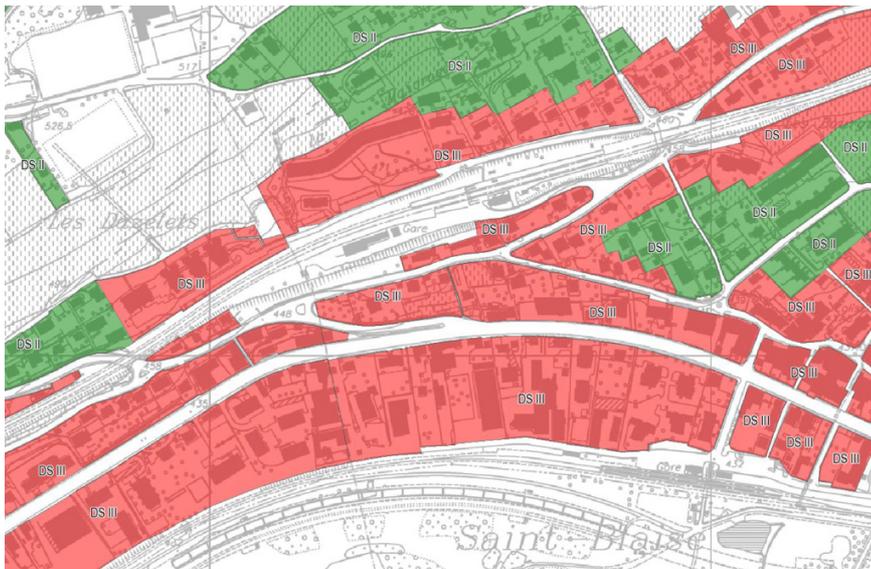
<sup>5</sup> Service cantonal de la protection de l'environnement (SCPE)

> Art 7 : les nouvelles installations fixes ne doivent pas entraîner un dépassement des VP pour le voisinage. Le projet ne comportant pas d'installations particulièrement bruyantes, ce point n'a pas été jugé déterminant.

Compte tenu de l'affectation prévue (mixité habitations/activités compatibles), le degré de sensibilité au bruit III est attribué dans le cadre du présent plan spécial. Les VP correspondantes sont de 60 dBA de jour et 50 dBA de nuit. A noter que pour les locaux d'exploitation à usage sensible au bruit (bureaux par exemple), les VP sont supérieures de 5 dBA.

Le projet est soumis à deux types de nuisances : le trafic routier au Sud (route du Brel et rue de la Maigroge) et le trafic ferroviaire au nord.

**Figure 15** : Degrés de sensibilité au bruit (source : SITN)



### 3.3.1 Trafic routier

Les périmètres d'implantation des bâtiments mixte et d'habitation, (cf. plan d'implantation) est soumis :

- > sur la commune d'Hauterive, au bruit de la route du Brel (RC 172) avec un trafic de 6'800 vhc/j,
- > sur la commune de Saint-Blaise, au bruit de la rue de Maigroge (RC 2185) avec 4'000 vhc/j.

L'augmentation du trafic dû au projet, de +183 mouvements/j, provoque un accroissement du TJM de 4.6% sur la route de la Maigroge et de 2.7% sur la partie sud de la route du Brel en direction de la rue de Neuchâtel (7'100 veh/j). Cet ac-

croisement représente une augmentation du bruit qui est inférieure à 0.5 dBA, ce qui est jugé imperceptible selon l'OPB.

Pour les façades les plus proches de la route (vitesse de 50 km/h, 10% de véhicules bruyants), les niveaux d'évaluation sonore sont égaux à :

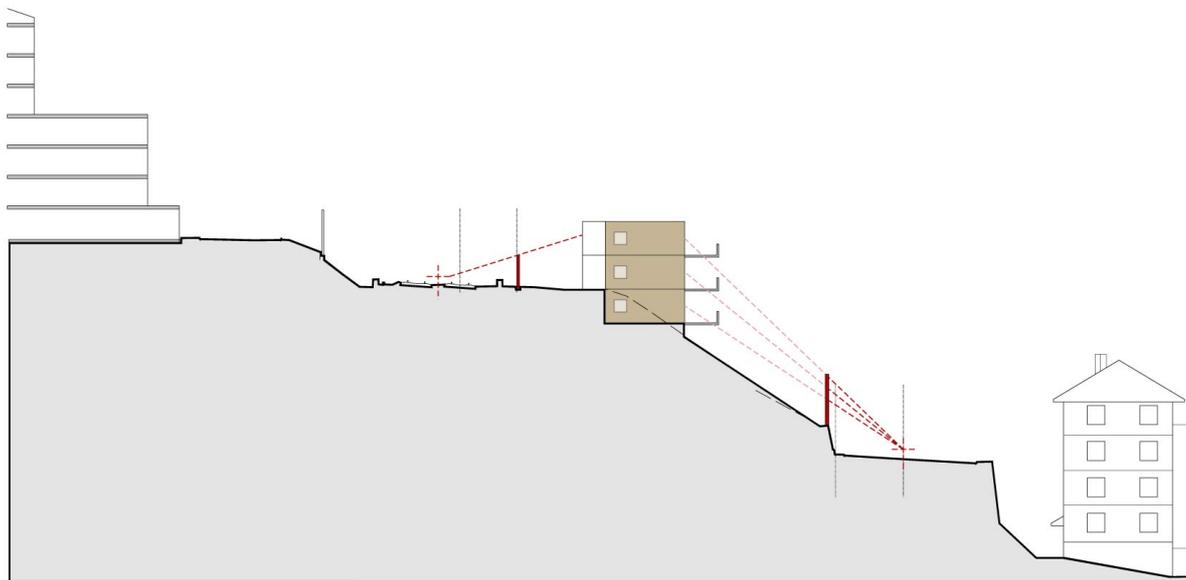
- > le long de la route du Brel (distance d'environ 10 m / axe de la chaussée au point le plus défavorable) : 65 dBA de jour et 53 dBA de nuit,
- > le long de la rue de Maigroge (distance d'environ 12 m / axe de la chaussée au point le plus défavorable) : 62 dBA de jour et 48 dBA de nuit.

La situation diurne est donc déterminante. La valeur de planification (VP) diurne du DS III (60 dBA) est dépassée (mais respectée pour des locaux d'exploitation). En cas de réalisation d'ouvertures donnant sur les locaux d'habitation à usage sensible au bruit (ce qui est fort probable compte tenu de l'orientation au sud des façades concernées), des mesures de protection directement intégrées aux constructions sont donc à prévoir. Il peut s'agir des mesures suivantes :

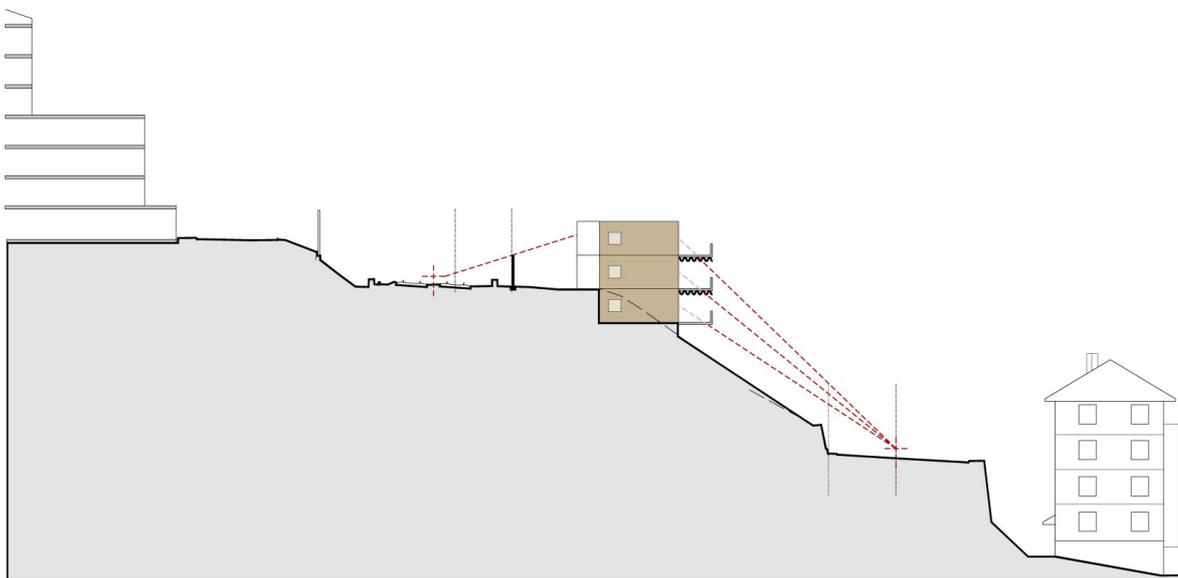
- > une paroi antibruit sur le mur de soutènement (fig 16),
- > des garde-corps pleins terminant les balcons en terrasse (fig 17),
- > des façades vitrées fixes avec des ouvertures sur les côtés (fig 18),
- > une implantation des bâtiments en terrasse (fig 19).

A noter que pour le périmètre d'implantation du bâtiment mixte, situé derrière le bâtiment existant sur le bien-fonds O3\_2428, les niveaux sonores diurnes à l'étage supérieur (le plus exposé) seront compris entre 51 dBA et 57 dBA (entre 37 dBA et 43 dBA de nuit) en fonction de l'emplacement considéré par rapport à l'obstacle que constitue le bâtiment (distance d'environ 25 m). La VP y sera donc respectée.

**Figure 16 :** Illustration d'une paroi antibruit à construire sur le mur de soutènement longeant la route cantonale



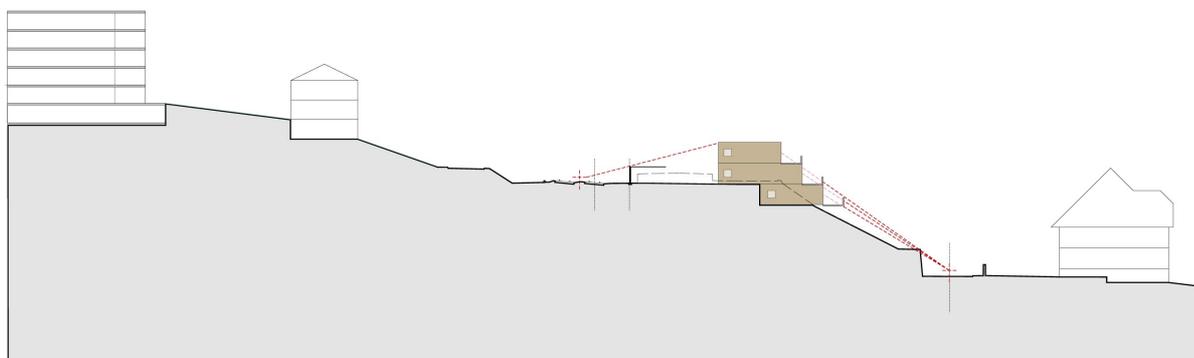
**Figure 17 :** Illustration d'un bâtiment avec des garde-corps pleins avec phonoabsorbant sous les balcons afin d'éviter la réverbération du bruit



**Figure 18 :** Illustration d'une façade vitrée fixe



**Figure 19 :** Illustration d'un bâtiment avec des balcons en terrasse



### 3.3.2 Trafic ferroviaire

Les valeurs d'émission sont données par les CFF pour l'échéance 2015 (Emissionsplan 2015 SBB-BLS édition 2001). Pour la ligne 210, au droit de la gare de Saint-Blaise CFF, elles sont égales à 75.7 dBA de jour et 72.1 dBA de nuit. La situation nocturne est donc déterminante.

Pour le périmètre d'implantation P2, les façades prévues étant distantes d'environ 18 m de l'axe des voies, les niveaux sonores nocturnes seront voisins de 59 dBA (63 dBA de jour). Les valeurs de planification (VP) du DS III ne sont donc pas respectées avec un dépassement de 9 dB(A) de nuit et 3 dB(A) de jour.

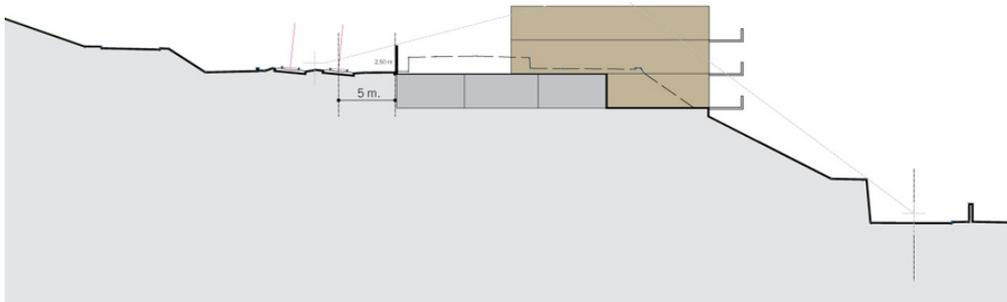
Pour le périmètre d'implantation P3, les façades prévues étant distantes d'environ 13 m, les niveaux sonores seront d'environ 65 dB(A) de jour et 61 dB(A) de nuit. Les VP du DS III sont donc dépassées de jour (+5 dB(A)) et de nuit (+11 dB(A)).

Avec un dépassement de 11 dB, des mesures de protection s'imposent, la création d'un obstacle proche de la source est nécessaire: une paroi antibruit doit être construite pour masquer le bruit. Des mesures complémentaires sont possibles :

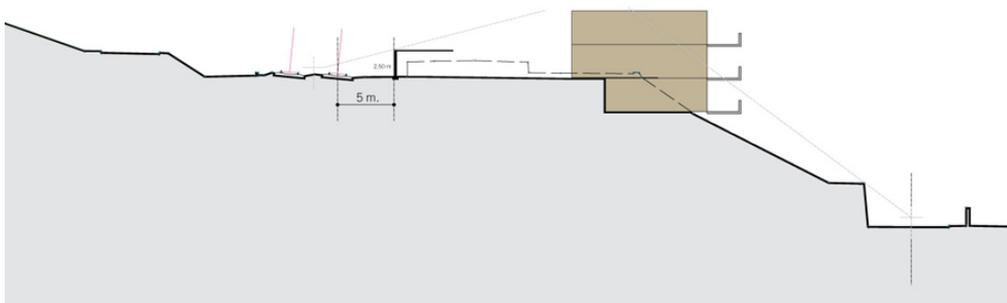
- > ne pas créer de locaux à usage sensible au bruit pouvant s'ouvrir au nord,
- > créer des mesures architecturales au niveau des bâtiments.

Compte tenu de la proximité des voies et de la tranquillité souhaitée dans un quartier d'habitation et des dépassements importants en termes de bruit, la construction d'une paroi antibruit est obligatoire. La construction de cette paroi est donc imposée dans le règlement du plan spécial. Sa hauteur sera fixée lors du permis de construire mais une première analyse montre qu'une hauteur variant entre 2.50 et 3.50 m sera nécessaire.

**Figure 20 :** Coupe de principe de la paroi antibruit le long de la voie ferrée



**Figure 21 :** Coupe de principe des couverts à voiture constituant également une protection contre le bruit (alignement le long de la route du Brel en bleu)



A noter que les CFF ont mis à l'enquête publique du 29 août au 29 septembre 2008, un projet d'assainissement du bruit ferroviaire sur la commune de Saint-Blaise. Dans la partie Est du plan spécial (secteur de la Gare), une paroi antibruit d'une hauteur variant entre 1 et 1.50 m sur une longueur de 130 m environ, est prévue à l'Est du bâtiment de la gare jusqu'au portail du tunnel. Il n'est en revanche rien prévu dans la partie Ouest du plan spécial.

Figure 22 : Projet CFF de mise à l'enquête (extrait)

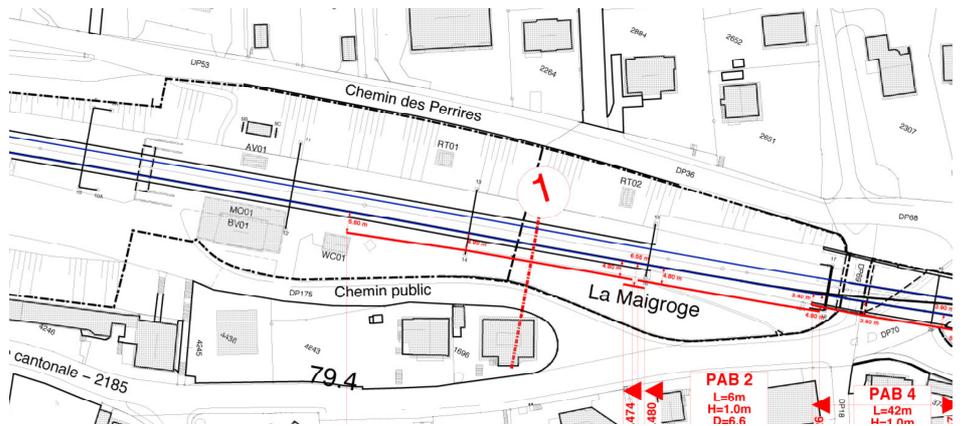
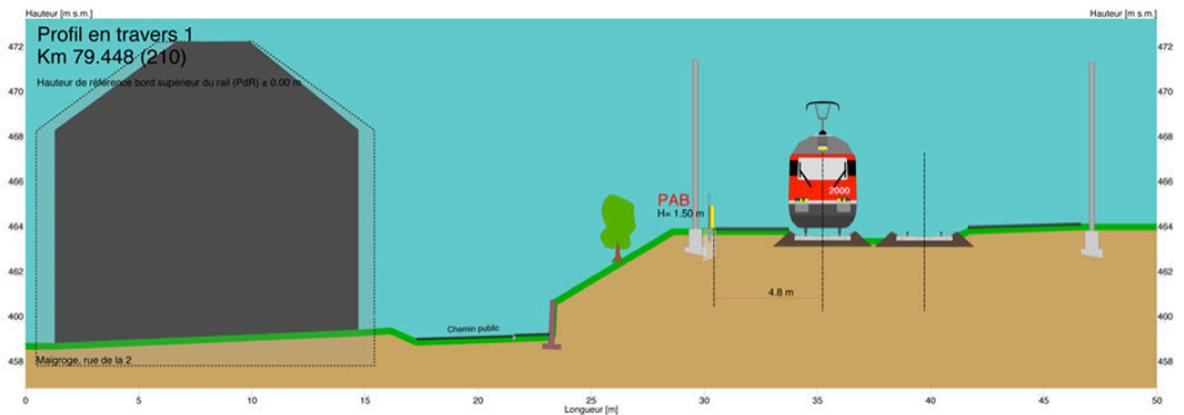


Figure 23 : Profil en travers



### 3.3.3 Conclusion

Sur la base de cette première évaluation, on constate donc que la problématique "bruit" tient une place importante dans la conception du projet. Une étude acoustique détaillée devra être réalisée dans le cadre de la demande de permis de construire. Celle-ci permettra de préciser et de dimensionner les mesures de protection nécessaires. Le règlement du plan spécial (RPS) impose l'établissement d'une telle étude (art. 44 RPS).

### 3.4 Vibrations

Selon l'analyse de l'ingénieur conseil Y-A. Brechbühler (voir notice en annexe), avec une implantation des futurs immeubles d'habitation se trouvant, au plus près, à 11.00 m de l'axe de la voie CFF, les vibrations dues au trafic des trains, particulièrement ceux de marchandises, pourraient être ressenties dans les appartements. La propagation des vibrations dépend surtout de la nature des terrains. Aussi, les reconnaissances géologiques prévues dans le cadre des travaux d'excavation (chapitre 2.7) préciseront ces risques. En outre, des mesures de vibrations lors des travaux d'excavation, à l'endroit des futurs appartements, peuvent fournir les indications pour décider si des mesures constructives d'atténuations (silent-bloc) sont nécessaires (art. 40 RPS).

Pour la mesure des vibrations, dans le but d'éviter des problèmes futurs, le SENE recommande de s'approcher d'un bureau spécialisé dans la mesure des vibrations provoquées par le trafic ferroviaire et de voir également la problématique avec les CFF qui possèdent un modèle de calcul VIBRA.

### 3.5 Rayonnement non ionisant

Les bases légales applicables sont la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE) et plus particulièrement l'Ordonnance sur les rayonnements non-ionisants (ORNI).

Le projet portant sur la définition d'une zone à bâtir, il convient de respecter l'article 16 de l'ORNI qui mentionne que les zones à bâtir ne peuvent être définies que là où la valeur limite de l'installation, qui est de 1  $\mu$ T, est respectée ou peut l'être grâce à des mesures de planification ou de construction. Cette valeur limite doit être respectée dans les lieux où des personnes séjournent régulièrement pendant un certain temps (lieu à utilisation sensible).

Les CFF ont calculé les champs magnétiques générés par les installations de caténaires 15 kV / 16.7 Hz de la ligne ferroviaire Neuchâtel – Saint-Blaise. Des simulations, établies au moyen du programme MFCalc-Railway, ont été réalisées au droit de tous les équipements de supports de caténaires de la zone projetée. Les distances critiques à respecter pour l'implantation de lieux à utilisation sensible (valeur limite 1  $\mu$ T) sont présentées ci-après.

**Tableau 7 :** Résultat des calculs de simulation des CFF

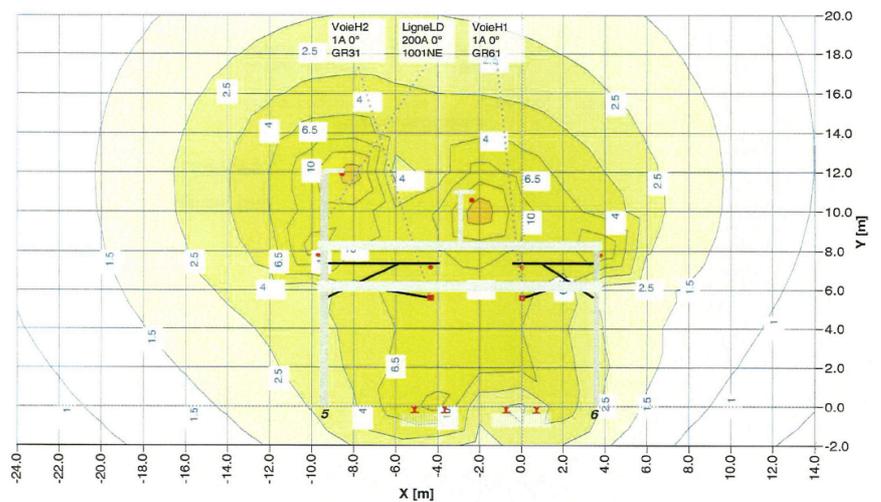
Profil / n° mâts	Distance critique à l'axe de la voie [m]
99-100	12.5
101-102	12.5
1-2	12.5
3-4	12.5
5-6	14.0
7-8	11.0
9-10	11.2

La distance critique la plus importante se situe au droit des mâts 5 et 6 (14 m). La situation et le profil de ce point sont illustrés ci-après.

**Figure 24 :** Situation partielle des distances critiques à l'axe de la voie



**Figure 25 :** Profil du champs magnétiques aux mâts n° 5 et 6 (source : CFF)



Les distances critiques relatives aux champs magnétiques ont été intégrées à la planification qui dispose les périmètres d'évolution des constructions au-delà de cette limite (la distance critique ORNI est indiquée sur le plan d'implantation).

## **3.6 Eaux**

### **3.6.1 Eaux souterraines**

Le site est localisé en secteur A de protection des eaux. A notre connaissance, aucun captage, ni source n'est utilisé à des fins d'approvisionnement dans le secteur.

### **3.6.2 Eaux de surface**

Aucun cours d'eau ou milieu aquatique n'est présent sur le site.

### **3.6.3 Evacuation des eaux**

L'évacuation des eaux doit être réalisée en système séparatif et devra être conforme au plan général d'évacuation des eaux (PGEE).

Le périmètre du plan spécial se situe en zone d'infiltration obligatoire. Des tests d'infiltration devront être effectués et documentés dans le cadre de la demande de permis de construire.

## **3.7 Prévention des accidents majeurs**

Le domaine ferroviaire des CFF est assujéti à l'ordonnance sur la protection contre les risques d'accidents majeurs (OPAM) du 27 février 1991. Lors de modifications d'affectation, il convient de se référer au guide de planification<sup>6</sup> (ci-après le guide de planification) pour coordonner l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs.

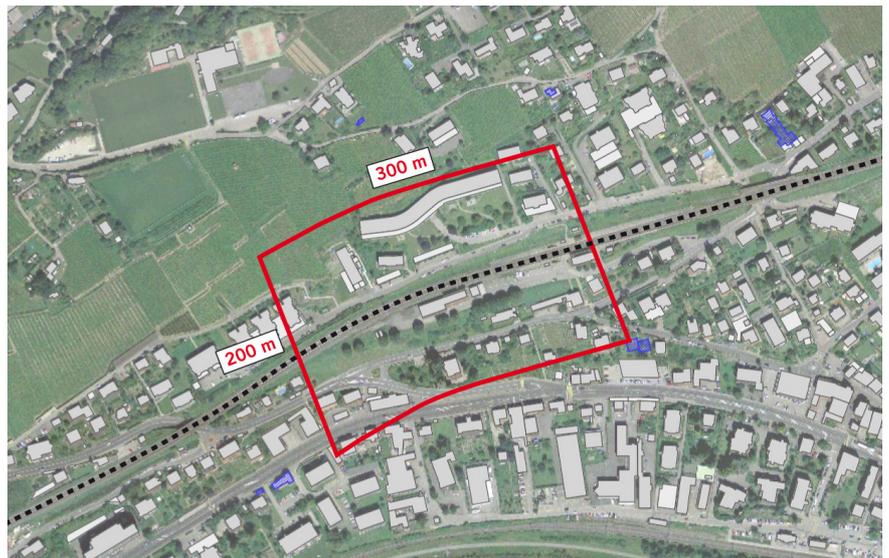
Selon le "Screening des risques pour les personnes" transmis par les CFF (voir en annexe 3), qui correspond à un rapport succinct selon l'OPAM, le segment concerné est le C126 (Neuchâtel – sortie de Saint-Blaise). Il est subdivisé en trois éléments (C12601 à C12603), l'élément concerné par le projet étant le C12602 (gare de Saint-Blaise). Pour le segment C126, la courbe cumulative s'inscrit dans le domaine intermédiaire inférieur du diagramme probabilité-conséquences (diagramme PC) tandis que pour l'élément C12602, elle se situe dans le domaine intermédiaire supérieur. Lorsque la courbe cumulative s'inscrit dans le domaine intermédiaire, l'acceptabilité du risque est évaluée sur la base d'une pesée d'intérêts.

---

<sup>6</sup> ARE, 2008. Guide de planification - Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs le long des installations ferroviaires significatives sous l'angle des risques. Berne, 25 p.

Le guide de planification propose une méthode pour examiner la nécessité d'agir lors de la modification d'une affectation. Si le périmètre du projet se situe à moins de 100 m des installations ferroviaires, il convient de tenir compte du potentiel de développement dans le voisinage proche (dimensions du périmètre de référence : 200 x 300 m). Ce potentiel englobe notamment les possibilités de construire qui résulteront (probablement) des mises en zone et de l'accroissement du degré d'utilisation des zones à bâtir existantes. Dans le cas du présent projet, le nombre de résidents qui séjourneront pendant de longues périodes dans le périmètre de référence s'élève à environ 80 personnes. Le potentiel du développement dans le voisinage proche est faible, le secteur situé au nord-ouest du périmètre de référence étant colloqué en zone viticole et le sud du périmètre étant déjà passablement construit.

**Figure 26 :** Périmètre de référence selon le guide de planification (source : SITN)



En synthèse, le maximum de résidents supplémentaires qui pourraient séjourner dans le périmètre de référence est évalué à environ 150 personnes. Ce chiffre, à pondérer de 2/3 selon la méthode du guide de planification, étant nettement inférieur à la limite fixée à 300 personnes, le risque relatif au potentiel de développement est considéré comme non significatif. De ce fait, aucune autre investigation sous l'angle de la prévention des accidents majeurs n'est nécessaire dans le cadre de la planification du projet.

Toutefois, des mesures simples de construction permettent de réduire davantage le risque d'accidents majeurs. Elles sont listées ci-après et intégrées dans le règlement du plan spécial (mesures de protection tirées du guide de planification et adaptées au projet) :

- > orienter les bâtiments vers le sud et prévoir une majorité de locaux peu fréquentés au nord (locaux secondaires et de service)
- > restreindre la surface de façade orientée vers la voie à un maximum de 2 niveaux hors sol

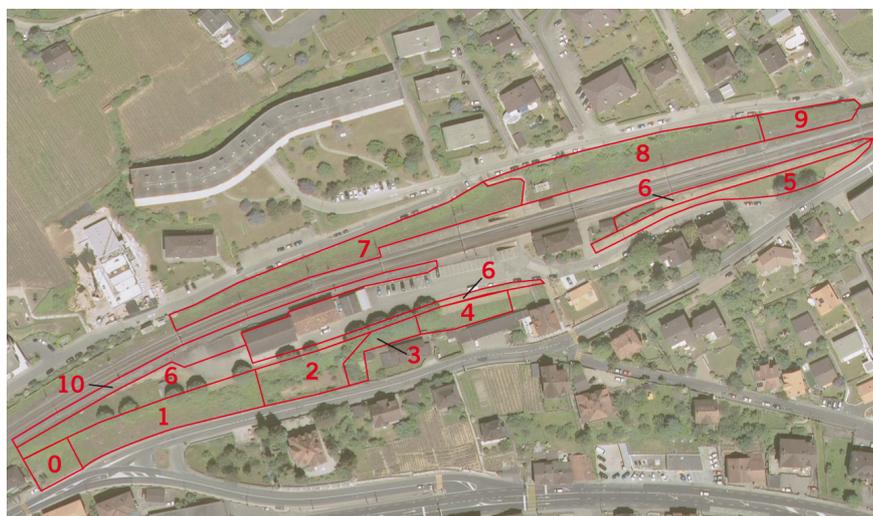
Ces deux mesures sont cohérentes avec le développement du projet et notamment par rapport aux autres contraintes du site tel que le bruit ferroviaire et routier. D'ailleurs, la paroi antibruit qu'il est prévu d'ériger entre les voies CFF et les bâtiments projetés sera également efficace pour les risques d'accidents majeurs relatifs au feu.

### 3.8 Flore, faune, biotopes

#### Inventaire floristique

Un inventaire floristique a été réalisé au sein du périmètre du plan spécial<sup>7</sup>. Les deux passages effectués (28 mai et 6 juillet 2009) pour chacun des secteurs délimités (voir la figure ci-après) ont permis d'inventorier 230 espèces, dont 26 espèces patrimoniales.

**Figure 27** : Délimitation des secteurs inventoriés (source : SITN)



Trois secteurs se détachent nettement par la richesse de leur flore. Le secteur 1 est le plus intéressant, de par sa richesse en espèces indigènes patrimoniales

<sup>7</sup> Druart Philippe, 10 juillet 2009. Inventaire floristique de la gare CFF de Saint-Blaise/Hauterive. La Chaux-de-Fonds, 6 p.

(*Himantoglossum hircinum*, *Medicago minima*, *Muscari racemosum*, *Rosa micrantha*) et ses milieux patrimoniaux (*Mesobromion*, *Xerobromion*, fourrés de *Rosa micrantha*). A relever particulièrement la présence d'*Himantoglossum hircinum*, orchidée protégée au niveau fédéral qui est très rare dans le canton en dehors des emprises ferroviaires à l'Est de Neuchâtel.

La partie occidentale du secteur 6, située près des voies, est également très riche, avec en particulier la station de *Catapodium rigidum*, en danger d'extinction (EN) dans le Jura selon la Liste rouge<sup>8</sup>. Le secteur 10 mérite également mention avec de nombreuses espèces rares, adventices ou naturalisées. A noter la présence de plantes exotiques envahissantes (*Solidago gigantea*, *Solidago canadensis* et *Buddleja davidii*), inscrites sur la Liste noire, qu'il conviendra d'éliminer.

### Mesures de reconstitution du biotope

Au vu de la valeur écologique des milieux précités, le SFFN a demandé de prendre les dispositions nécessaires pour les reconstituer, autant que possible, suite aux travaux de construction qui ne peuvent pas éviter d'importantes emprises dans les talus et les secteurs intéressants. Des principes ont été définis à cette fin avec le service précité. Pour les secteurs 1 et 6, il s'agit dans l'ordre chronologique de :

- > déterrer les plants d'*Himantoglossum hircinum* suite à leur période de végétation (approximativement septembre),
- > récolter à maturité les graines des autres plantes (septembre ou avant en fonction de la période de maturation des graines),
- > décaper scrupuleusement, après fauchage de la végétation, la couche de terre végétale puis la stocker soigneusement dans ou à proximité du périmètre du plan spécial,
- > reconstituer, à l'issue des travaux de construction, un sous-sol filtrant sur lequel une fine couche de terre végétale issue des tas stockés (potentiel grainier important) sera déposée (créer un sol maigre). Le profil du talus sera le plus possible identique à la situation existante,
- > ensemercer le terrain avec les graines récoltées préalablement aux travaux et replanter les *Himantoglossum hircinum*,
- > semer un mélange grainier de type UFA Prairie fleurie sèche CH-G ou équivalent, uniquement dans le cas où la végétation se serait très peu développée après 1 à 2 ans.

M. François Felber, directeur du Jardin botanique de l'Université et de la Ville de Neuchâtel, a confirmé que les travaux de prélèvement et de remise en place des plants et de graines pourraient être réalisés par le Jardin botanique. En fonction du calendrier prévisionnel des travaux de construction, il pourrait s'avérer judicieux

---

<sup>8</sup> Moser & al., 2002. Liste rouge des fougères et plantes menacées de Suisse. OFEV, 118 p.

de prélever les plants et les graines en 2012 déjà (principalement au mois de septembre) sans quoi ces travaux devraient être décalés d'une année, soit en 2013.

Au cas où les quantités de graines et de terre végétale étaient supérieures aux besoins nécessaires à la reconstitution du talus situé au sud-ouest de la gare, elles pourraient être utilisées pour créer des milieux similaires dans d'autres secteurs du périmètre du plan spécial.

### **Modalités de mise en œuvre et de suivi**

Les modalités de mise en œuvre des mesures de reconstitution du biotope prévues ci-dessus et dans le règlement du PS (art. 41) seront détaillées dans le cadre de l'établissement de la demande de permis de construire et seront soumises au SFFN pour approbation.

Un suivi de l'effet de ces mesures de reconstitution devra être confié, par le requérant, à un bureau spécialisé. Ce suivi devra permettre de montrer l'adéquation des mesures prises avec les objectifs visés après 3 ans (en présence du SFFN) et sous réserve des adaptations éventuelles à apporter après 1,5 ans, ce qui prolongerait le délai pour la vérification et le porterait à 4,5 ans.

Etant donné que les travaux de prélèvement et de remise en place des plants et graines seront effectués par le Jardin botanique et que les modalités de mise en œuvre des mesures seront soumises au SFFN pour approbation dans le cadre du permis de construire, le mandat de suivi de l'effet des mesures à 3 passages est limité aux étapes clés des travaux suivantes :

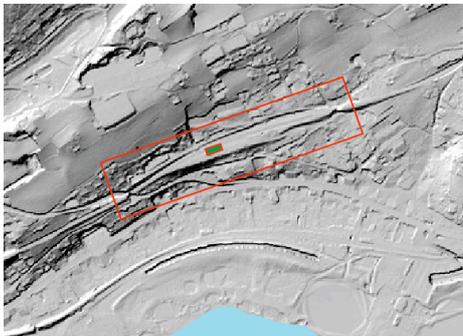
- > reconstitution du sol au terme des travaux de construction ;
- > évaluation du développement de la végétation après environ 1.5 ans (nécessité ou non de semer un mélange grainier en complément de la végétation qui s'est développée) ;
- > vérification de l'adéquation des mesures prises avec les objectifs visés après 3 à 4,5 ans (en présence du SFFN).

## **3.9 Paysages et sites**

### **3.9.1 Analyse de l'état existant et recommandations**

Une analyse paysagère préliminaire a été établie afin de relever les caractéristiques du site dans son état actuel, déterminant ainsi les éléments pris en compte dans le concept paysager (chapitre 2.2.3).

Modèle numérique de terrain : le talus sous la gare est l'une des pentes les plus importantes du secteur (source : SITN)



### Topographie

La topographie naturellement en pente vers le lac a été accentuée par le terrassement de la voie de chemin de fer à proximité de la gare. La présence de la vigne, des murs et des nombreux escaliers renforce la perception de la pente. Les murs de soutènement ont d'ailleurs été inventoriés dans le plan d'aménagement de la commune<sup>9</sup>.

*Recommandation* : la gestion des eaux pluviales et l'érosion naturelle sont des paramètres à intégrer dans un futur projet de verdissement des espaces de talus non-bâties.

### Prégnance visuelle ou exposition à la vue du projet

La prégnance visuelle<sup>10</sup> du site est assez forte, du fait de sa position sur le talus, légèrement en promontoire et de la présence de l'alignement.

**Figure 28** : Prise de vue depuis le bord du lac. En rouge, les éléments visibles actuels depuis ce point de vue



*Recommandation* : le projet doit si possible présenter une homogénéité visuelle depuis les points de vue au sud (lac) : respecter la linéarité, ne pas dépasser les bâtiments en arrière-plan.

<sup>9</sup> Mur de catégorie II – plan d'aménagement de la commune du 12 décembre 2001

<sup>10</sup> Capacité plus ou moins grande qu'ont les formes à s'imposer dans la perception visuelle d'un paysage

## Vues sur le lac et les Alpes

Le dégagement vers le lac et les Alpes est particulièrement mis en valeur par le promontoire qui permet de dominer les toitures. L'orientation plein Est assure un ensoleillement important.

*Recommandation* : aménager des percées visuelles depuis les espaces extérieurs collectifs.

**Figure 29** : Localisation des dégagements sur le grand paysage



## Alignements de tilleuls

Des tilleuls forment un alignement notable en raison de l'âge des spécimens (volume, hauteur, forme naturelle) et de leur position sur le talus, ce qui les rend visibles de loin et souligne la linéarité de la terrasse. L'alignement est cependant dégradé par l'absence de certains arbres et l'état phytosanitaire des arbres les plus anciens qui n'ont pas ou peu été entretenus (envahissement par du lierre, rejets de souche, tavelure...).

*Recommandation* : Si le projet le permet, conserver et/ou compléter l'alignement.

## Anciens jardins familiaux et arbres fruitiers

Au nord de la gare se trouvent d'anciens jardins familiaux et quelques arbres fruitiers le long du mur.

*Recommandation* : il peut être intéressant d'en conserver certains arbres et/ou d'arboriser le projet avec des arbres à floraison semblable.

Les tilleuls sont visibles du fait de leur alignement et de leur position sur le talus



## **3.10 Domaines non significatifs**

### **3.10.1 Déchets incinérables et valorisables (art. 37 RPS)**

L'affectation mixte habitation/tertiaire qui est prévue ne produit que des déchets urbains standards qui peuvent être pris en charge par les filières de traitement des déchets déjà mises en place par les communes.

Le système de collecte des déchets incinérables et valorisables se fera par conteneurs enterrés selon les exigences communales. Son emplacement sera défini d'entente avec les autorités de Saint-Blaise et Hauterive.

### **3.10.2 Sites contaminés**

Les informations suivantes concernant les sites pollués ont été récoltées auprès des services des CFF qui possèdent leur propre cadastre.

Les parcelles potentiellement contaminées ont fait l'objet d'un recensement et d'une évaluation préliminaire et visuelle par des collaborateurs des CFF. Les objets retenus ont été inscrits dans le logiciel EVA-CFF.

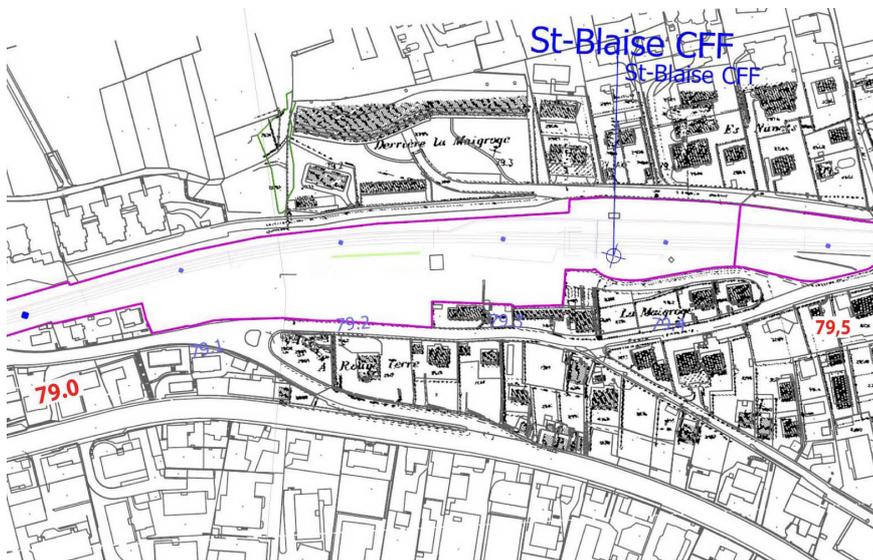
À la suite de cette évaluation, un mandat a été donné à un bureau spécialisé pour trier et ne garder que les objets et sites qui nécessitaient une investigation préalable selon l'OSites, c'est-à-dire une investigation historique, puis si nécessaire une investigation technique.

Dans le pool du Bas Neuchâtel (région allant de Bevaix à La Neuveville), incluant donc Saint-Blaise/Hauterive, lors du recensement, puis lors de l'investigation historique (IH), aucun site (parcelles CFF) à Saint-Blaise/Hauterive n'a été désigné, respectivement découvert comme potentiellement contaminé.

Sur cette base et à leur connaissance, aucune pollution selon l'OSites ne devrait se trouver dans le périmètre du plan spécial, c'est-à-dire du km 79.0 - 79.5 sur la ligne DfA 210 (cf. figure ci-après).

Cela étant, il se pourrait qu'une pollution cachée soit mise à jour lors de travaux futurs. Si tel était le cas, le traitement, l'évacuation des terres et matériaux se feront en respectant l'OTD et ce, à charge du propriétaire foncier. Un bureau spécialisé devrait être mandaté pour le suivi de ces travaux. D'autre part, il s'agirait d'informer les CFF si une surface polluée était découverte afin de pouvoir l'inscrire dans leur cadastre des sites pollués, avec une éventuelle prise en charge des coûts si le site est considéré comme contaminé.

**Figure 30** : Extrait du recensement des CFF des sites potentiellement pollués montrant aucun site dans le périmètre de plan spécial (source : CFF)



### 3.10.3 Organismes dangereux pour l'environnement

La planification n'est pas concernée par cet aspect.

### 3.10.4 Forêt

Aucune surface forestière soumise à la loi sur les forêts n'est présente sur le site.

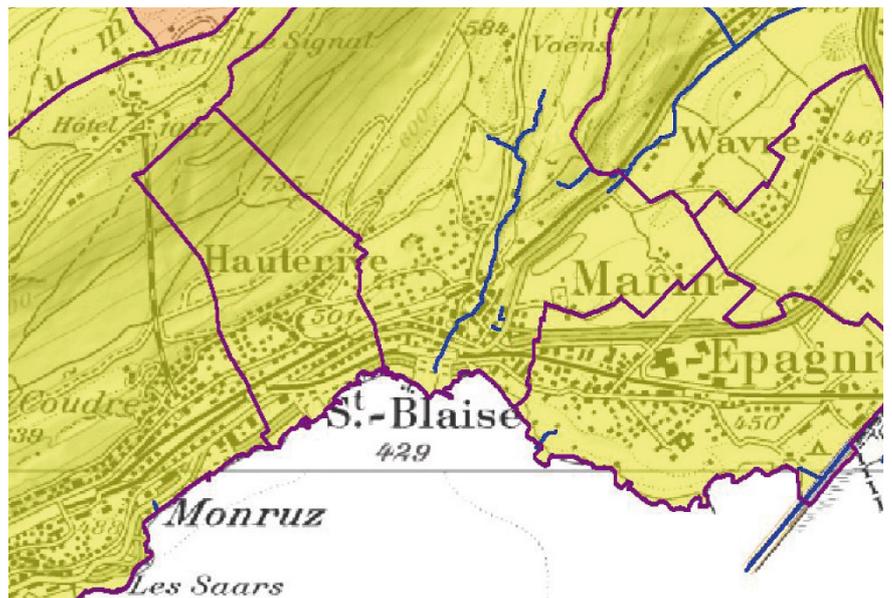
### 3.10.5 Monuments historiques, sites archéologiques

Au niveau du patrimoine bâti, aucun bâtiment protégé n'est recensé dans le périmètre de l'étude.

### 3.10.6 Radon

La commune est considérée comme région à risque léger sur la base du cadastre cantonal. Aucune mesure préventive dans les bâtiments à construire ou mesures constructives dans les bâtiments existants n'est à prévoir.

**Figure 31** : Degré de risque d'exposition au Radon selon cadastre cantonal (source : SITN)





## 4. CONCLUSION

Le réaménagement des espaces extérieurs de la gare de Saint-Blaise–CFF (P+R, place de la gare, dépose-minute, végétalisation de l'aire de verdure, etc.) ainsi que le développement de l'urbanisation à proximité directe de cette infrastructure ferroviaire sont cohérents avec le plan directeur cantonal et répondent à une volonté communale conjointe d'Hauterive et de Saint-Blaise.

Le plan spécial permet d'accueillir de nouveaux logements ainsi que des activités économiques pouvant profiter du passage quotidien des voyageurs du rail, et créant ainsi une nouvelle centralité autour de la gare. Une attention particulière a été portée à la qualité des espaces communs du quartier ainsi que des habitations proposées dans un site remarquable (important dégagement au sud, vue sur le lac et les Alpes, situation en promontoire, etc.). Pourtant, de nombreuses contraintes ont dû être prises en compte : bruit des voies CFF et de la rue de la Maigroge, distance ORNI, mur de soutènement important au sud du périmètre, pente du terrain, étroitesse du bf par endroit, etc. Finalement, quatre à cinq nouveaux bâtiments peuvent être construits offrant chacun des locaux orientés vers le sud.

Concernant la zone de la gare, un P+R de 50 places (incluant les places pour les activités du bâtiment de la gare) peut être aménagé au nord de voies CFF, libérant ainsi les places existantes à l'ouest du bâtiment de la gare qui sont en contradiction avec le développement du projet sur l'esplanade.



---

Variantes d'urbanisation – variantes A, B et C

---



VALORISATION DE LA GARE CFF DE SAINT-BLAISE  
CONCEPT VARIANTE A

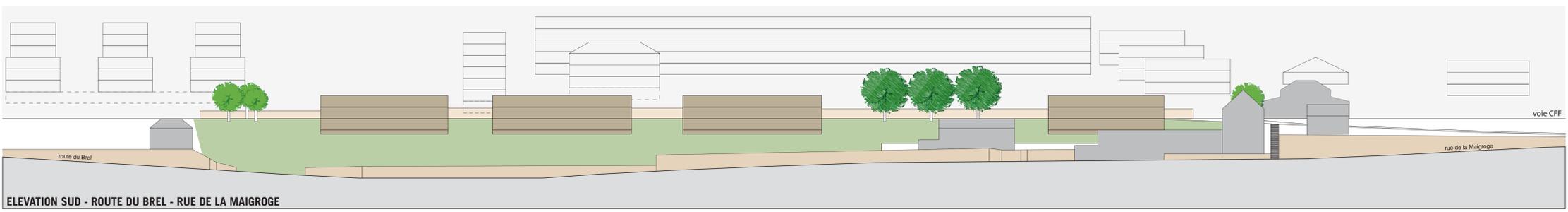
ECHELLE 1:500

- LEGENDE**
- bâtiments / balcons
  - banc, couvert (vélos, attente, etc.)
  - murs
  - bitume chaussée
  - bitume trottoir / quai
  - place de stationnement
  - place de stationnement couverte
  - surface engazonnée
  - prairie maigre
  - revêtement minéral
  - jeux
  - bande végétalisée le long du mur (min. 1.00 m)
  - grimpants
  - arbre nouveau / existant
  - massif arbustif d'ornement
  - haie séparatrice basse (1m)
  - pylône CFF
  - distance ORNI

Janvier 2012  
0074 variante A 1:500-1:200-1:100

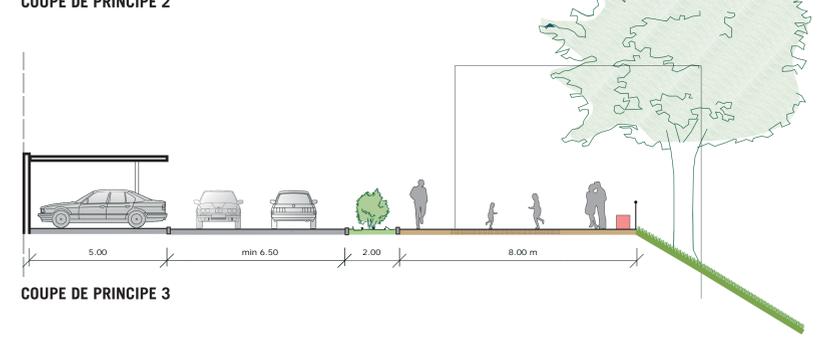
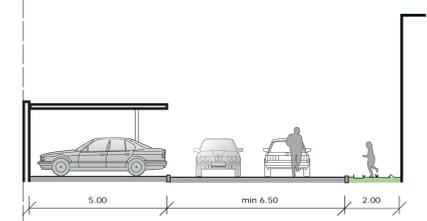
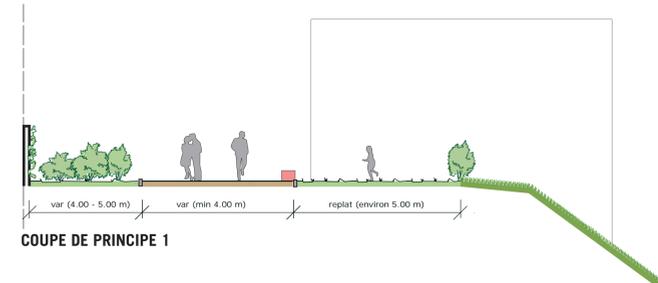
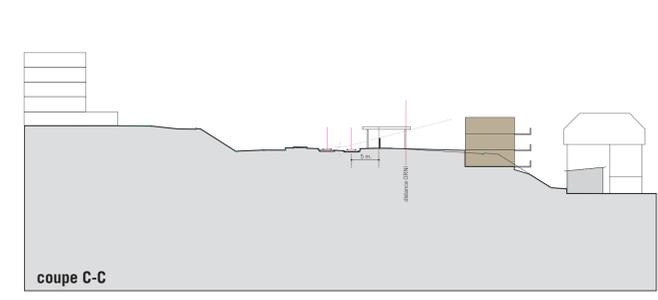
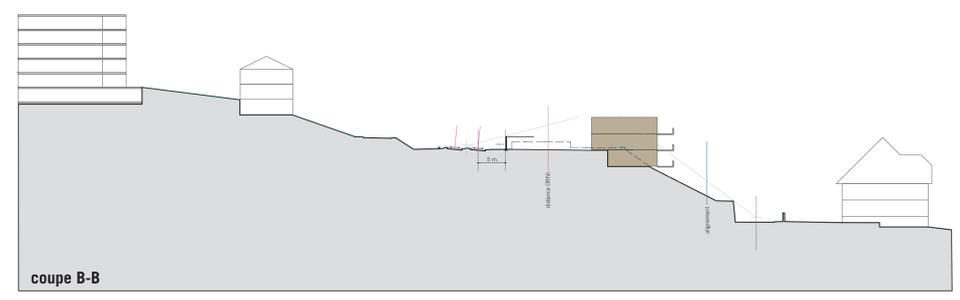
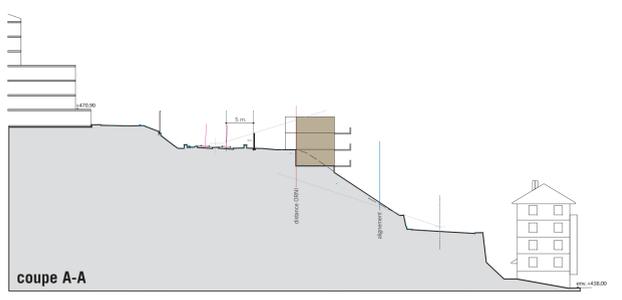
urbaplan

Établi sur la base des données de la  
mesurage officielle du 21 décembre 2010  
Plan du Parcel - 20101021\_0110



**CARACTERISTIQUES**

TYPLOGIE	bâtiments de 3 à 6 logements 3 niveaux toiture plate
SURFACE PARCELLES	8'947 m <sup>2</sup>
IUS	0.45
SBPU habitations	3'663 m <sup>2</sup>
SBPU activités	270 m <sup>2</sup> 3'933 m <sup>2</sup>
STATIONNEMENT EXT.	37 places privées (habitations) 4 places visiteurs (habitations) 6 places employés (activités) 2 places visiteurs (activités) 49 places

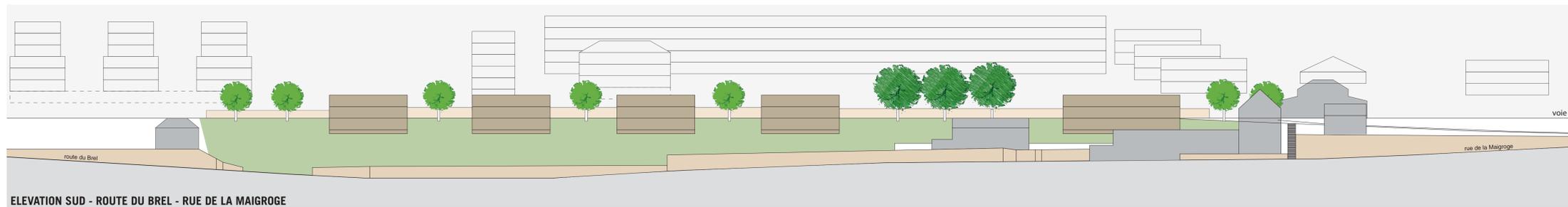




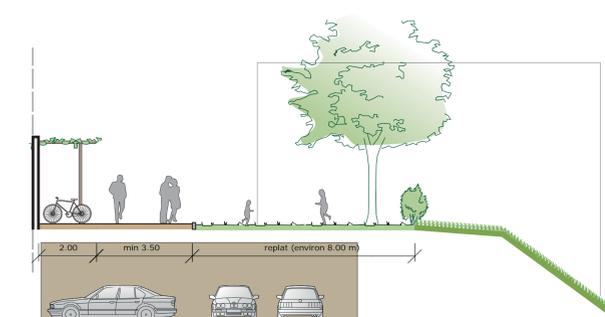
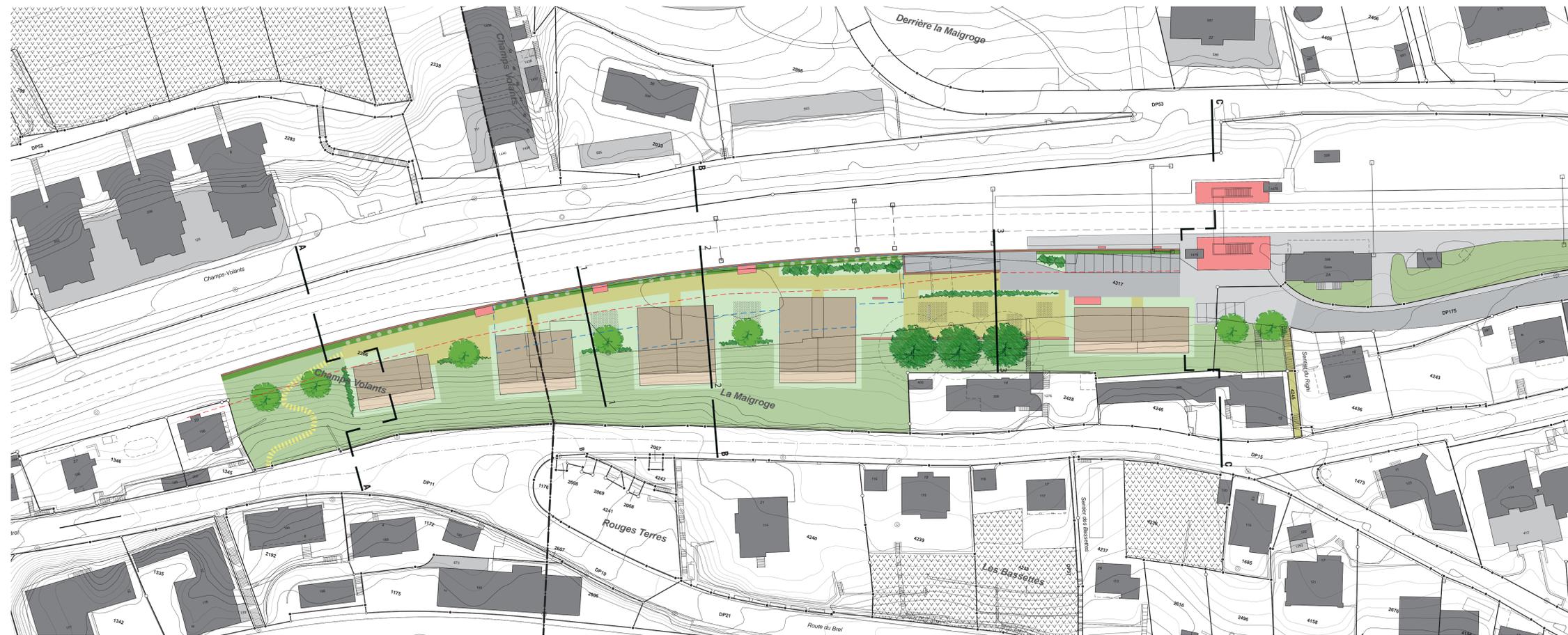
- LÉGENDE**
- bâtiments / balcons
  - banc, couvert (vélos, attente, etc.)
  - murs
  - bitume chaussée
  - bitume trottoir / quai
  - place de stationnement
  - place de stationnement couverte
  - surface engazonnée
  - prairie maigre
  - revêtement minéral
  - jeux
  - bande végétalisée le long du mur (min. 1.00 m)
  - grimpants
  - arbre nouveau / existant
  - massif arbustif d'ornement
  - haie séparatrice basse (1 m)
  - pylône CFF
  - distance ORNI

**CARACTÉRISTIQUES**

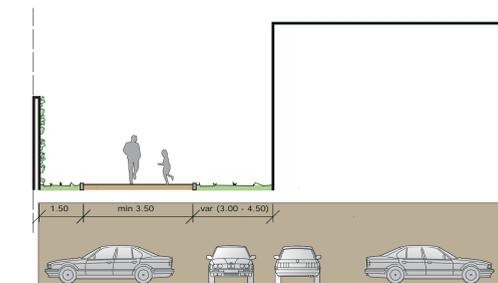
TYPLOGIE	bâtiments de 3 à 6 logements 3 niveaux toiture plate
SURFACE PARCELLES	8'947 m <sup>2</sup>
IUS	0.45
SBPU habitations	3'660 m <sup>2</sup>
SBPU activités	2'220 m <sup>2</sup> 3'930 m <sup>2</sup>
STATIONNEMENT EXT.	4 places visiteurs (habitations) 2 places visiteurs (activités) 6 places employés (activités)
PARKING ENTERRE	37 places privées (habitations)



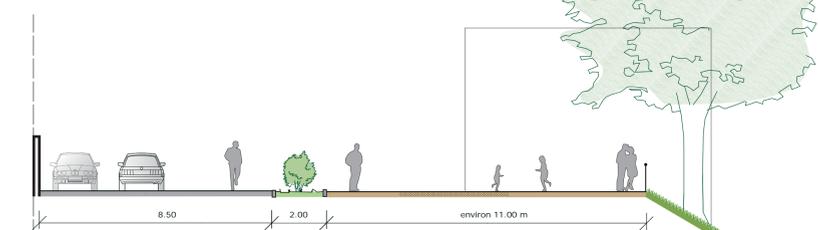
ELEVATION SUD - ROUTE DU BREL - RUE DE LA MAIGROGE



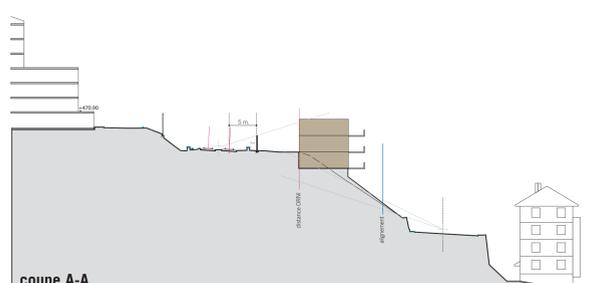
COUPE DE PRINCIPE 1



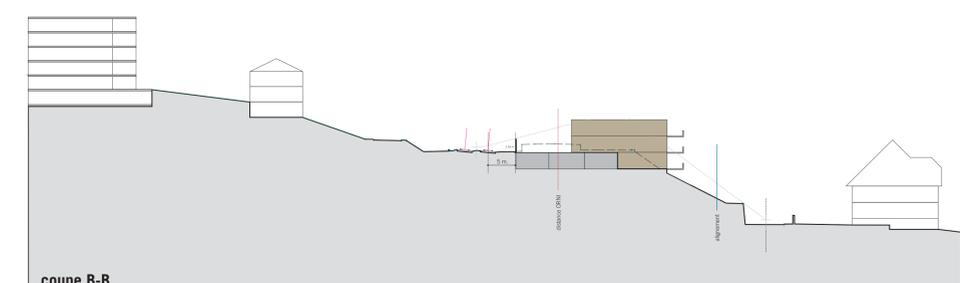
COUPE DE PRINCIPE 2



COUPE DE PRINCIPE 3



coupe A-A



coupe B-B

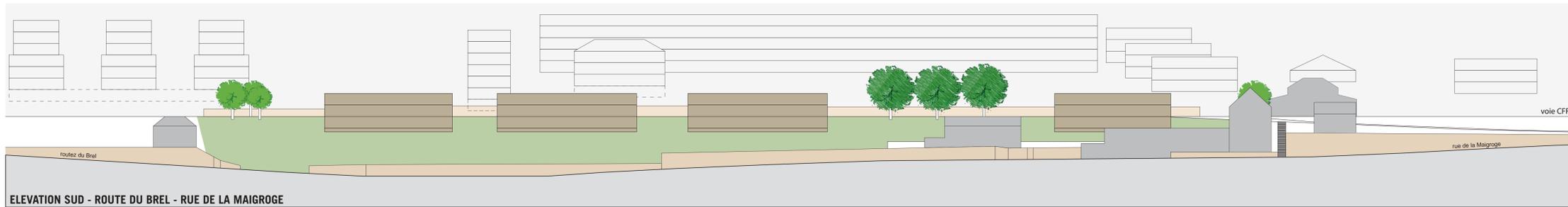


coupe C-C

Janvier 2012

urbaplan

Établi sur la base des données de la  
mesuración officielle du 21 décembre 2010  
Plan de l'acier: 20101221\_4145



ELEVATION SUD - ROUTE DU BREL - RUE DE LA MAIGROGE



CARACTERISTIQUES

TYPLOGIE	bâtiments de 3 à 6 logements 3 niveaux titure plate
SURFACE PARCELLE	8'947 m <sup>2</sup>
IUS	0.45
SBPU habitations	3'755 m <sup>2</sup>
SBPU activités	2'70 m <sup>2</sup> 4'025 m <sup>2</sup>
STATIONNEMENT EXT.	4 places visiteurs (habitations) 2 places visiteurs (activités) 3 places employés (activités)
PARKING ENTERRE	38 places privées (habitations) 3 places employés (activités)

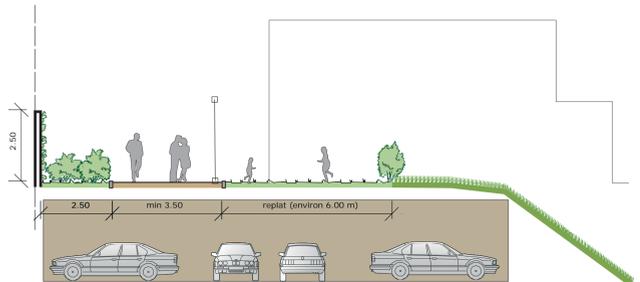
LÉGENDE

- bâtiments / balcons
- banc, couvert (vélos, attente, etc.)
- murs
- bitume chaussée
- bitume trottoir / quai
- place de stationnement
- place de stationnement couverte
- surface engazonnée
- prairie maigre
- revêtement minéral
- jeux
- bande végétalisée le long du mur (min. 1.00 m)
- grimpants
- arbre nouveau / existant
- massif arbustif d'ornement
- haie séparatrice basse (1m)
- pylône CFF
- distance ORNI

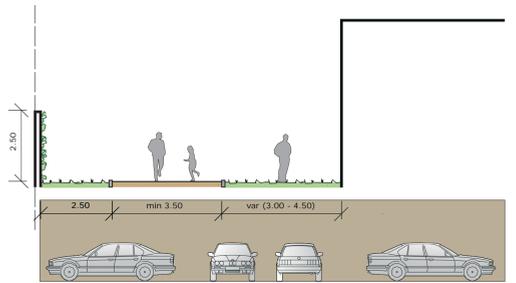
Janvier 2012

urbaplan

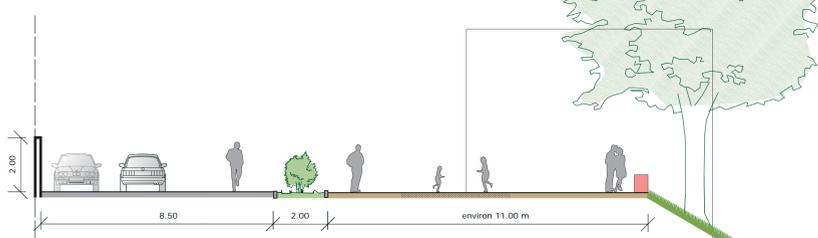
Déjà sur la base des données de la  
restoration officielle du 21 décembre 2010  
Nom du fichier : 20101221\_071



COUPE DE PRINCIPE 1



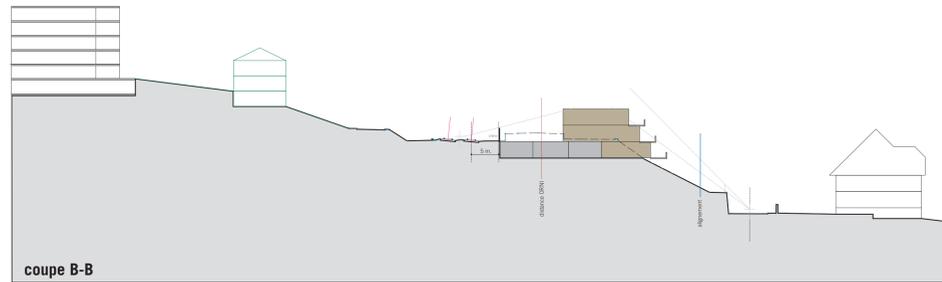
COUPE DE PRINCIPE 2



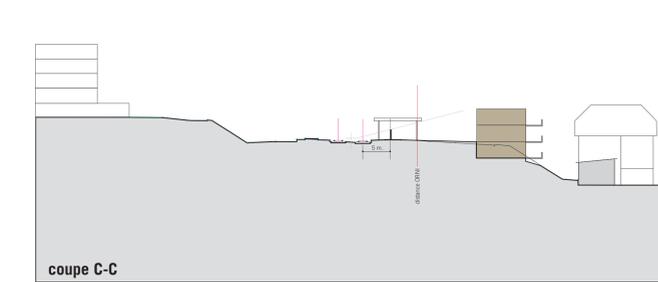
COUPE DE PRINCIPE 3



coupe A-A



coupe B-B



coupe C-C

---

Note géologique et géotechnique  
Ingénieur conseil Y-A Brechbühler

---





www.ybr.ch

**Y.-A. BRECHBÜHLER**  
Ingénieur conseil SIA

Vermondins 17 2017 Boudry  
Tél. 032/841 49 31 Fax 032/841 49 32  
Courriel : geologie@ybr.ch

## **Plan spécial - valorisation de la gare CFF de St-Blaise**

---

### **NOTE GEOLOGIQUE ET GEOTECHNIQUE**

#### **Situation**

Le site du plan spécial de la gare CFF de St-Blaise occupe les parcelles situées entre la ligne CFF 210 Yverdon – Bienna au nord et, au sud, les routes cantonales du Brel à Hauterive et de la Maigroge sur le territoire de St-Blaise. Les caractéristiques topographiques du site sont les suivantes, du nord au sud :

- Terre plein remblayé des CFF, plat ;
- Talus raide en direction du lac ;
- Murs de soutènement en moellons bordant les routes cantonales.

#### **Cadre géologique**

Le sous-sol de ce site peut s'avérer complexe. Les unités géologiques suivantes pourraient y apparaître, de haut en bas :

- Remblais datant de la construction de la ligne CFF au XIX<sup>e</sup> siècle, de nature variable ;
- Moraine locale constituée de limons argileux à graviers et blocs ;
- Marnes bigarrées de la Molasse d'eau douce inférieure de l'Oligocène. Ces marnes, connues 400 m à l'Est, pourraient se retrouver localement sur le site du plan spécial ;
- Calcaires jaunes de l'Urgonien inférieur. Ce sont des calcaires oolithiques en bancs peu épais. La surface des calcaires a été façonnée par les érosions glaciaires et peut présenter de fortes variations locales (ressauts, canyons, etc.). Les couches de calcaire ont un pendage vers le sud.

Ces couches ne sont pas obligatoirement présentes partout. Seuls les calcaires urgoniens constituent un soubassement partout présent quoiqu'à des profondeurs variables. Les murs de soutènement au pied des talus prouvent que le rocher n'affleure pas dans le versant.

#### **Géotechnique**

Le talus de la gare CFF de St.-Blaise présente une pente de 30 à 40° vers le sud. Cette configuration est stable depuis longtemps ce qui laisse à penser que les matériaux du talus sont d'assez bonne qualité (remblais CFF de matériaux rocheux excavés sur le tracé proche). La présence de niveaux de qualité moindre (moraine, molasse, niveaux argileux) ne peut être exclue.

Des forages de reconnaissances sont indispensables.



**Y.-A. BRECHBÜHLER**  
Ingénieur conseil SIA

Vermondins 17 2017 Boudry  
Tél. 032/841 49 31 Fax 032/841 49 32  
Courriel : geologie@ybr.ch

## **Reconnaisances géologiques et précautions constructives**

Le projet du plan spécial de la gare CFF de St-Blaise prévoit des excavations importantes dans le talus. Il est indispensable de procéder à une campagne de reconnaissances géologiques et géotechniques approfondies avant tout travaux, sur la base des avant-projets de construction. Ces reconnaissances devront préciser la nature des terrains au droit de chaque immeuble. Il faudra confier le calcul de stabilité des excavations et les dimensionnements des mesures de stabilisation à un géotechnicien.

D'éventuels remblayages au sommet des murs de soutènement exigeront un examen détaillé de leur stabilité. Des mesures de confortations seront vraisemblablement indispensables.

## **Vibrations**

Les futurs immeubles se trouvent, au plus près, à 10 m de l'axe de la voie CFF. Les vibrations dues au trafic des trains, particulièrement ceux de marchandises, pourraient être ressenties dans les appartements. La propagation des vibrations dépend surtout de la nature des terrains, aussi les reconnaissances géologiques préciseront ces risques. Des mesures de vibrations lors des travaux d'excavation, à l'endroit des futurs appartements, peuvent fournir les indications pour décider si des mesures constructives d'atténuations (silentbloc) sont nécessaires.

## **Conclusion**

La construction des immeubles du plan spécial de la gare CFF de St-Blaise est prévue dans un versant raide où les précautions vis-à-vis des conditions géologiques et géotechniques doivent être soigneusement prises en compte lors de chaque étape des projets.

Y.-A. Brechbühler

Boudry, le 19 janvier 2011

---

Screening des risques pour les personnes  
(OPAM)

---



Lausanne, le 17 janvier 2011

## Demande de diagramme P/C OPAM Gare de Saint-Blaise

Le segment concerné est le C126 (domaine intermédiaire inférieur). Il est subdivisé en trois éléments (C12601 à C12603). L'élément concerné par le projet est le C12602 (gare de Saint-Blaise) ; au niveau des éléments, il est dans le domaine intermédiaire supérieur. Vous trouvez ci-dessous :

- Le plan de situation
- Le diagramme P/C du segment C126
- Les données et le facteur d'acceptabilité pour les 3 éléments qui composent le segment.



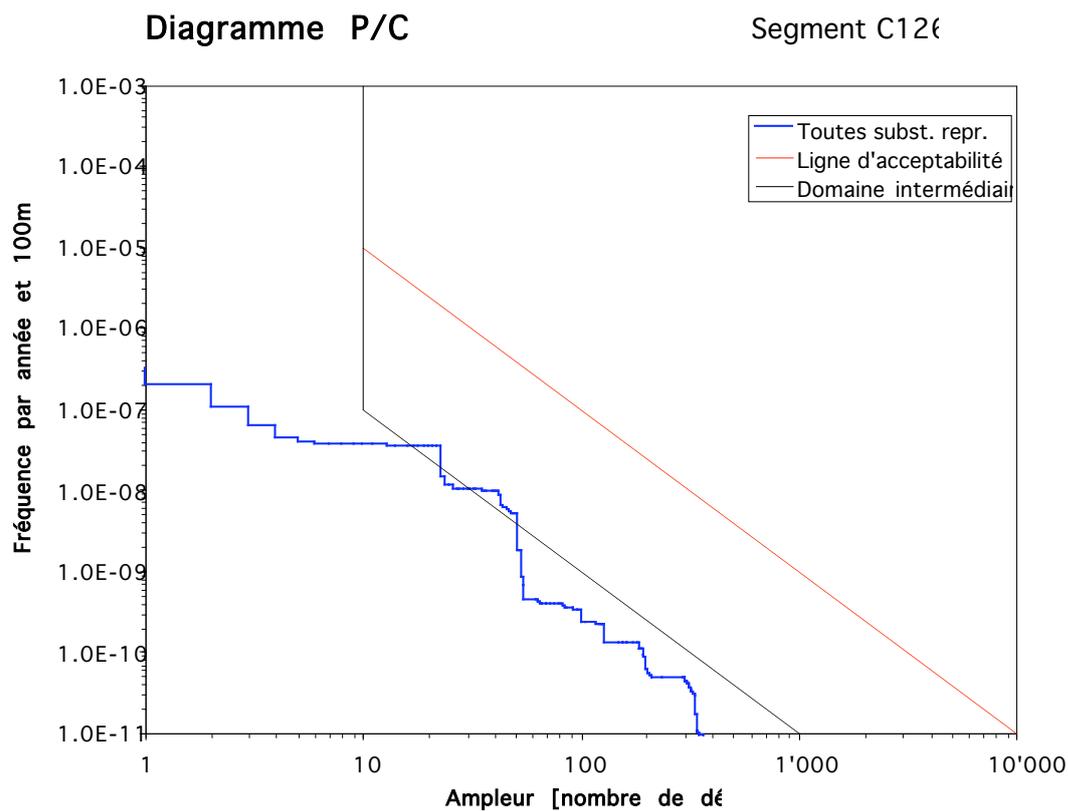
## GIS StFV Personenrisiken - Report

[Print](#) ~ Date: 17.01.2011 12:31:54

### Segment Detail

Segment Nr.:	<b>C126</b>
Akzeptanzfaktor Segment Alle Leitstoffe:	<b>0.0186</b>
Akzeptanzfaktor Segment Leitstoff Benzin:	<b>0.0168</b>
Akzeptanzfaktor Segment Leitstoff Chlor:	<b>0.0042</b>
Akzeptanzfaktor Segment Leitstoff Propan:	<b>0.0042</b>

### W/A Diagramme / Diagramme P/C



## Element Information

### Element: C12601

Element Nr.	<b>C12601</b>	Strecke Nr.	<b>C1</b>
Anzahl Gleise	<b>2</b>	Segment Nr.	<a href="#">C126</a>
Ort	<b>NEUCHATEL - ST-BLAISE</b>	Elementlänge	<b>2.097</b>
Streckentyp (O; B; T)	<b>0</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Benzin	<b>9'064</b>
Anzahl Kesselwagen Leitstoff Propan	<b>1'630</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Chlor	<b>138</b>
Total Gefahrgutmenge	<b>1344485</b>	Anzahl Züge	<b>106</b>
Anzahl Züge haltend	<b>0</b>	Faktor Zugänglichkeit	<b>.8</b>
Geschwindigkeit	<b>80</b>	Faktor HFO	<b>.95</b>
Akzeptanzfaktor Element Alle Leitstoffe	<b>0.0049</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Benzin	<b>0.0044</b>
Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Propan	<b>0.0013</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Chlor	<b>0.0011</b>

### Element: C12603

Element Nr.	<b>C12603</b>	Strecke Nr.	<b>C1</b>
Anzahl Gleise	<b>2</b>	Segment Nr.	<a href="#">C126</a>
Ort	<b>SORTIE ST.BLAISE</b>	Elementlänge	<b>0.382</b>
Streckentyp (O; B; T)	<b>0</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Benzin	<b>9'064</b>
Anzahl Kesselwagen Leitstoff Propan	<b>1'630</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Chlor	<b>138</b>
Total Gefahrgutmenge	<b>1344485</b>	Anzahl Züge	<b>106</b>
Anzahl Züge haltend	<b>0</b>	Faktor Zugänglichkeit	<b>.8</b>
Geschwindigkeit	<b>80</b>	Faktor HFO	<b>.95</b>
Akzeptanzfaktor Element Alle Leitstoffe	<b>0.0048</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Benzin	<b>0.0044</b>
Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Propan	<b>0.0009</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Chlor	<b>0.0011</b>

### Element: C12602

Element Nr.	<b>C12602</b>	Strecke Nr.	<b>C1</b>
Anzahl Gleise	<b>2</b>	Segment Nr.	<a href="#">C126</a>
Ort	<b>GARE DE ST-BLAISE</b>	Elementlänge	<b>0.775</b>
Streckentyp (O; B; T)	<b>B</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Benzin	<b>9'064</b>
Anzahl Kesselwagen Leitstoff Propan	<b>1'630</b>	Anzahl Kesselwagen Leitstoff Chlor	<b>138</b>
Total Gefahrgutmenge	<b>1344485</b>	Anzahl Züge	<b>106</b>

Anzahl Züge haltend	<b>108</b>	Faktor Zugänglichkeit	<b>0</b>
Geschwindigkeit	<b>80</b>	Faktor HFO	<b>.95</b>
Akzeptanzfaktor Element Alle Leitstoffe	<b>0.0626</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Benzin	<b>0.0563</b>
Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Propan	<b>0.0144</b>	Akzeptanzfaktor Element Leitstoff Chlor	<b>0.0141</b>

---

PV de la séance d'information publique du 17.01.2012

---



## Séance d'information à la population du mardi 17 janvier 2012 de 20h00 à 21h20 Plan spécial « Gare CFF de Saint-Blaise »

### 1. Lieu :

**Collège de Vigner à Saint-Blaise**

### 2. Participants :

**Commune de Saint-Blaise :**

M. Caryl Beljean, Conseiller communal en charge des travaux publics et de l'urbanisme par intérim

**Commune d'Hauterive :**

Mme Anna Ciccarone, Conseillère communale en charge de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

**CFF :**

M. Laurent Amstutz, Chef de projet auprès de CFF Immobilier Développement et  
M. Laurent Amez-Droz, Chef de Région auprès de CFF Immobilier Droits fonciers

### 3. Présentation :

M. Caryl Beljean salue le public au nom des Communes de Saint-Blaise et d'Hauterive. Il souligne le soutien des Autorités exécutives des deux communes à ce projet qui vise à mettre en valeur un terrain bien situé à proximité des transports publics.

M. Laurent Amstutz présente la stratégie de CFF Immobilier en introduction, puis le projet de plan spécial dont les plans et différentes variantes sont affichées sur des panneaux, en plus d'une présentation powerpoint.

#### 4. Questions du public :

- *M. T. Béguin, habitant Maigroge 21, soit juste en-dessous du projet, s'inquiète de la stabilité du talus et demande si des sondages géologiques ont été prévus ?*

Les sondages sont commandés et devraient se réaliser d'ici fin février.

- *Quelle sera la hauteur des immeubles et de la paroi anti bruit ?*

Les hauteurs de construction sont limitées par le plan et le règlement par une altitude identique pour les 4 nouveaux bâtiments (470msm) et de 472msm pour le bâtiment de la Gare. De cette manière, les bâtiments auront deux niveaux apparents au-dessus de l'esplanade de la Gare.

La paroi anti-bruit, fera environ 2,5 à 3,5 m de haut. A noter que suite à la modification du degré de sensibilité au bruit du quartier au nord de la Gare le 15 décembre 2011, une paroi anti-bruit sera également construite au nord des voies, mais vu la récente décision (non encore entrée en force), les plans des dites parois ne sont pas encore élaborés. Les parois anti-bruit au nord des voies ne font pas partie du plan spécial. Une autre mise à l'enquête sera organisée ultérieurement et une autre séance d'information permettra de répondre aux préoccupations des riverains en particulier des Perrières 42.

- *Le chantier se déroulera-t-il en une seule fois ou en plusieurs étapes ?*

Vu la situation du marché et la pénurie de logements, par souci d'économie d'échelle et de cohérence dans la réalisation des équipements, il est fort probable que le chantier se fasse en une seule étape, mais aucune garantie ne peut être donnée à ce sujet à ce stade de la planification.

- *Le trafic automobile sera-t-il important ?*

Les CFF ont la volonté de faire de ce quartier un modèle d'éco quartier durable et de limiter le nombre de places de parc vu la proximité des transports publics. Le règlement fixe un minimum de 29 places et un maximum de 50.

- *Qui investira dans ce projet ?*

Les CFF n'ont pas encore décidé s'ils investiraient eux-mêmes dans la construction des immeubles ou s'ils vendraient le terrain à un promoteur une fois

le plan spécial en force, mais la tendance va dans le sens d'un investissement des CFF dans la construction, puis la vente des appartements en PPE.

- *Quels bâtiments seront démolis ?*

L'ensemble des bâtiments situés en ouest de la Gare, (la halle marchandise (avec le funérarium) et les petits garages sur le plateau de la Gare) seront démolis.

- *Par où les accès sont-ils prévus ?*

On accédera au nouveau quartier par la Rue de la Maigroge. L'accès au P+Rail se fera depuis le Chemin des Perrières (dans la première partie de celui-ci, évitant ainsi que le trafic lié au P+Rail n'emprunte cette rue de quartier sur toute sa longueur). Les piétons auront un nouvel accès public à l'ouest du quartier depuis l'arrêt de bus du Brel. Le plan spécial prévoit une emprise pour réaliser une installation d'élévation mécanique pour les poussettes et chaises roulantes vu le dénivelé important.

- *La vue depuis les immeubles du quartier des Champs-Volants et des Perrières a-t-elle été préservée ?*

Nous avons pris soin d'éviter que la vue soit masquée depuis les immeubles au nord des voies. Les emprises possibles des nouveaux bâtiments (périmètres d'implantation) semblent importantes, mais le règlement impose le respect d'un indice maximal d'utilisation du sol de 0,45. Cela limite la grandeur des bâtiments qui doivent en outre être séparés par des ouvertures (césures) entre ces derniers. Cela ménage une pleine vue même au premier plan. Comme seuls trois tilleuls doivent être préservés, les nouveaux bâtiments seront même moins hauts que les arbres actuels et nous veillerons à ce que les nouveaux, que nous planterons, ne soient pas des arbres de haute futaie. Globalement la situation sera améliorée et l'abattage des autres tilleuls a été approuvé par l'Office de la Conservation de la Nature vu l'importance de développer de nouvelles habitations en zone urbaine déjà équipée.

Il est encore souligné que le plan spécial n'est pas un projet de construction et que ce dernier sera mis à l'enquête avec pose de gabarits dans une deuxième phase.

- *La Rue de la Maigroge sera-t-elle refaite ?*

Une partie de la Rue de la Maigroge a déjà été refaite et la suite sera réaménagée après le chantier de construction des nouveaux immeubles. Actuellement en « zone 30 », elle pourrait devenir une zone de rencontre. Elle ne sera en tout cas pas élargie.

- *Combien y'a-t-il actuellement de places de P+Rail ?*

Comme le plateau de la Gare est grand et en partie inoccupé, le chiffre est difficile à quantifier avec précision, mais il y a actuellement une quinzaine de voitures qui stationnent régulièrement. Avec le nouveau P+Rail au nord, le nombre de places sera donc doublé et des places de courte durée (Kiss+Rail) resteront aménagées au sud, juste devant la Gare.

- *Le P+Rail au nord va amener du trafic là où il n'y en avait pas et supprimer une zone verte. Quelles mesures avez-vous prévues pour en limiter les effets ?*

Compte tenu de la déclivité de le chemin des Perrières et de la différence de niveau entre cette zone verte et la dite route, l'entrée du parking sera au début de la route, tout près du passage sous voie routier. De plus, les voitures seront en contre bas du mur et peu visibles depuis le nord, ce mur faisant en plus protection contre le bruit. Le parking sera arborisé par de petits arbres et pourra être en pavé gazon pour maintenir un peu de verdure.

- *Ne pensez-vous pas que le nouveau quartier va amener du bruit et des nuisances ?*

Compte tenu des parois anti-bruits qui seront aménagées et des vieux bâtiments présents actuellement et en partie tagués le long des voies, avec en plus une architecture de qualité pour ces futurs bâtiments, nous pensons que le bruit supplémentaire sera négligeable et que le quartier sera embelli. A noter que les parois anti-bruit au nord et au sud des voies seront probablement construites avant le nouveau quartier ce qui atténuera le bruit du chantier lui-même.

- *Les toits des bâtiments seront-ils équipés de panneaux solaires ?*

La nouvelle loi sur l'énergie impose des panneaux solaires aux nouvelles constructions. Ils seront probablement posés sur les toits plats et dépasseront la hauteur maximale fixée par le règlement du plan spécial. La quantité et les installations seront précisées dans la demande de permis de construire.

- *Y'a-t-il un risque que la Gare CFF de Saint-Blaise soit supprimée ?*

Absolument pas et bien au contraire, les CFF et le Canton responsable du trafic régional vont même développer l'offre en transports publics dans le cadre du projet de RER neuchâtelois avec le TransRUN comme ossature essentielle. Le rapport y relatif sera mis en consultation ces prochains mois et débouchera sur une votation populaire le 23 septembre 2012. Il est question d'ouvrir une nouvelle gare dans la zone industrielle de Perreux et une autre dans celle des Eplatures. Par contre, d'après nos informations, il est renoncé à celle de la « Cité Martini » près de la zone commerciale de Manor-Jumbo sur le territoire de la Commune de La Tène vu que le site est déjà entre la ligne de bus TN n°1 et la future ligne n°7 qui passera sur les Champs-Montants lorsque l'autoroute aura été élargie et déplacée plus en est, les Champs-Montants étant alors en double sens.

A l'horizon 2030, il n'est pas prévu de suppression de gares dans les planifications actuelles.

- *Comment se présente la suite de la procédure ? Les Communes soutiennent-elles ce projet ?*

Les Exécutifs communaux sont satisfaits du projet de plan spécial et le présenteront à leur Conseils généraux le 23 février 2012 pour Saint-Blaise et le 19 mars 2012 pour Hauterive. Le vote du Conseil général pourra faire l'objet d'un référendum et si ce n'est pas le cas, le plan sera mis à l'enquête publique de manière coordonnée entre les deux communes et pourra ensuite faire l'objet d'oppositions. Une fois les éventuelles oppositions levées, le plan pourra être approuvé par le Conseil d'Etat et entrer en force.

Ensuite, des projets de constructions devront être élaborés et présentés aux Conseils communaux des deux communes sur lesquelles seront situés les immeubles. En cas d'accord, les projets seront mis à l'enquête avec pose de gabarits et pourront aussi faire l'objet d'oppositions.

Au vu des étapes à parcourir encore et de manière optimiste, on peut imaginer que les appartements seront à disposition des nouveaux habitants en 2015 au plus tôt.

- *Ne pensez-vous pas que ce nouveau quartier manque d'espaces de jeux et de verdure ?*

Si la variante avec parking souterrain est retenue, il y a une large bande de terrain prévue entre la paroi anti-bruit et les immeubles. Dans tous les cas, c'est mieux qu'en pleine ville et même le proche quartier des Champs-Volants n'a pas plus d'espaces de jeux. Les zones vertes des nouvelles rives du lac sont en outre toutes proches et idéales.

La parole n'étant plus demandée, M. Beljean clôt la séance et les discussions se poursuivent autour du verre de l'amitié offert par les CFF et les Communes d'Hauterive et de Saint-Blaise.

Pour les CFF  
Le Secrétaire ad hoc  
Laurent Amez-Droz

Lausanne, le 9 février 2012