



Commune de Saint-Blaise

# Avant-projet du plan d'aménagement local

Rapport final  
20 novembre 2020



### **Maître d'ouvrage**

Commune de Saint-Blaise  
Grand'Rue 35  
Case postale 158  
CH - 2072 Saint-Blaise

Responsable de l'urbanisme, Cheffe de projet:  
Véronique Flückiger, veronique.fluckiger@ne.ch, +41 (0)32 886 49 58

Conseiller communal, Chef du dicastère Urbanisme  
et Aménagement du territoire:  
Alain Jeanneret, alain.jeanneret@ne.ch

### **Mandataires**

Pilotage, urbanisme, aménagement du territoire et paysage:

Van de Wetering atelier d'urbanisme Sàrl  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zurich

Han van de Wetering, han@wetering.ch

Laurence Beuchat, laurence.beuchat@wetering.ch, +41 (0)44 245 46 12

Mobilité:

team + territoire et mobilité  
Rue de Gruyères 53  
CH-1630 Bulle

Christian Jaeger, c.jaeger@team-plus.ch, +41 (0)26 323 27 80

Gaël Vietti-Violi, g.vietti-violi@team-plus.ch

## L' Avant-projet en bref

L' Avant-projet du plan d'aménagement local (PAL) présente une vision globale durable pour le territoire communal et esquisse les grandes lignes du développement pour les 15 à 20 prochaines années, et même au-delà. Dans le cadre de la révision du PAL, ce document forme une base solide pour la prochaine phase des travaux, à savoir le Projet du PAL, où il s'agira en particulier de renouveler le plan communal d'affectation des zones et son règlement. L' Avant-projet formule des principes de base coordonnés, entre l'urbanisation, la mobilité, le paysage ainsi que les aspects socio-économiques, et il indique également les mesures permettant de guider le développement territorial. Il est constitué de trois images directrices énonçant les idées fortes du développement ainsi que d'un plan de synthèse. Les thèmes de l'urbanisation, de la mobilité, du paysage et des espaces ouverts ainsi que du management des zones d'activités économiques sont traités de manière détaillée à l'aide de plans partiels. Il propose des réponses à la question de savoir ce qu'il est possible de bâtir, à quel endroit et comment. L' Avant-projet indique dans un plan de pré-affectation les changements d'affectation proposés ; il met en place des secteurs stratégiques où se concentrent les enjeux du développement et identifie les besoins spécifiques de coordinations intercommunales. De plus, il réalise une première évaluation de la faisabilité technique de la vision territoriale et liste les études complémentaires à réaliser en parallèle ou successivement à la révision du PAL, ainsi que leurs coûts.

Les principes de base pour Saint-Blaise sont les suivants:

### **Renforcement du centre du village comme élément identitaire et quartier animé**

Le vieux village est identifié comme élément porteur d'identité et lieu d'activités, de séjour et de rencontre. Il possède des espaces publics attractifs et représentatifs. Les quartiers avoisinant le vieux village en sont partie intégrante : il s'agit de veiller à des transitions attractives entre le village et les quartiers adjacents. La fonction commerciale et de service du bas du vieux village, aujourd'hui déjà existante grâce à la très bonne accessibilité, est développée. L'extension du village au-delà de la route de Neuchâtel (RC5) est réalisée grâce au développement du quartier de la gare. Ce dernier représente une extension contemporaine et de haute qualité du vieux village. Il présente un front urbain attractif sur la route de Neuchâtel ainsi que vers le lac et vient renforcer le secteur gare BLS en le transformant en un lieu accueillant et vivant.

### **Mise en valeur des rives lacustres et amélioration de leurs liaisons avec les quartiers**

Les rives lacustres représentent un lieu de délasserment important ainsi qu'un milieu naturel unique à l'échelle de la Commune. Elles bénéficieront à l'avenir d'une bonne visibilité, ainsi que d'une très bonne accessibilité et mise en réseau, notamment grâce à des cheminements piétons continus et attractifs depuis les différents quartiers. De par la présence spatiale renforcée du centre du village par le développement du quartier de la gare et l'amélioration des traversées de la route de Neuchâtel (RC5) et de la voie de chemin de fer, les rives lacustres et le port seront à l'avenir mieux intégrés à la localité.

### **Conservation du cadre paysager et intégration harmonieuse de la localité**

La situation paysagère avantageuse, la diversité des identités paysagères (rives, plaine, coteau, montagne) ainsi que la proximité de la campagne contribuent à une très bonne qualité de vie et représentent des atouts importants de la Commune de Saint-Blaise. Afin de conserver ces qualités, les franges de la localité et ainsi la limite entre zone urbanisée et campagne sont clairement fixées et elles seront aménagées de manière naturelle.

Il s'agit de plus à veiller à la bonne intégration des quartiers dans le paysage (gabarit, silhouette, espaces ouverts plantés et favorisant la biodiversité), en particulier aux lieux sensibles comme le quartier dans les vignes bénéficiant d'une bonne visibilité de par sa situation sur le coteau, le quartier résidentiel Musinière-Lac situé au bord du lac dans un écrin de verdure et les quartiers avoisinants le vieux village.

La campagne, possédant d'importantes fonctions complémentaires pour l'écologie et les loisirs (zone équestre du Maley, golf), fait partie intégrante de la Commune et doit être bien reliée aux quartiers à pied, vélo et e-bike.

### **Développement d'espaces ouverts diversifiés et mis en réseau à l'intérieur de la zone bâtie**

A l'intérieur de la zone urbanisée, le Ruau représente un élément paysager structurant et continu, générant de nombreuses qualités. En supplément aux espaces ouverts liés au Ruau, des espaces verts bien reliés entre eux sont à aménager dans les quartiers, dans le cadre de transformation ou densification du tissu bâti. Les surfaces affectées à la zone viticole sont conservées et mises en valeur. Elles font en effet partie intégrante de la qualité de vie, notamment par les dégagements visuels générés. Le réseau interne d'espaces verts, y compris des jardins privés, contribue à favoriser les interconnexions écologiques entre la campagne, la forêt, le plateau de Wavre et le lac et doit être entretenu et développé.

### **Revalorisation des axes routiers principaux en artères animées**

Les routes principales – route de Neuchâtel, de Soleure, de la Musinière – sont des espaces-rues compacts, sécurisés et offrant de la place à tous les usagers. Elles doivent facilement pouvoir être traversées et s'articulent ainsi comme des éléments de transition plutôt que des césures. Avec la concentration de la densité le long des routes, des lieux urbains animés seront générés, notamment grâce à la définition de fronts urbains et à l'activation des rez-de-chaussée.

L'axe Maigroge-Dardel-Lignièrès devient un espace-rue attractif possédant un caractère vert et villageois (murs de vigne historiques, arbres remarquables).

### **Mise à profit de la position stratégique des quartiers d'activités et mixtes**

En lien avec la requalification des axes routiers principaux, il s'agit de mettre à profit la position stratégique, la bonne visibilité et la bonne qualité de desserte des quartiers mixtes et d'activités. Par le biais d'une différenciation délibérée des quartiers d'activités et du profil des places de travail, le ratio actuel emploi/habitant est conservé, voire développé à la hausse. Une requalification des zones d'activités le long de la route de Soleure et de l'avenue des Pâquiers, ainsi que des zones mixtes de la Musinière et des Lavannes est recherchée par le

biais d'une meilleure utilisation du sol, d'un adressage clair des bâtiments sur les axes routiers principaux et de l'aménagement qualitatif des espaces ouverts de ces quartiers.

### **Deux quartiers gares diversifiés et finement maillés**

Les quartiers gares, situés dans des lieux bien desservis, se développent en des quartiers denses, mixtes et résidentiels possédant des caractères différents. Dans le secteur de la gare BLS, où un grand potentiel de requalification est reconnu, une restructuration du quartier est recherchée. Une densification qualitative est proposée dans ce quartier, afin de générer une place de la gare et autres espaces publics attractifs et organiser une transition entre l'ancienne localité, la gare BLS et le lac. Autour de la gare CFF, une plus grande mixité est recherchée, ainsi qu'une densification modérée du tissu bâti. La place de la gare CFF, bénéficiant d'une vue majestueuse sur le paysage, est à valoriser.

### **Croissance modérée, densification ciblée et mise à profit des plus-values**

Un principe de base énoncé dans l'Avant-projet est la concentration de la densification et de la croissance dans les lieux bien desservis (en termes d'offre de transports publics, d'équipements publics et d'approvisionnement de proximité). Ainsi le développement se concentre dans le sud de la Commune, dans les quartiers situés à proximité des deux gares le long de la route de Neuchâtel et de la Musinière. Il s'agit, par le biais d'une densification ciblée, de générer des plus-values à l'échelle de la Commune aux endroits complexes. Les investissements dans ces endroits participent à la revalorisation des quartier (définition claire de l'espace-rue par le biais de fronts urbains, activation des espaces ouverts grâce aux activités prévues au rez-de-chaussée) et ainsi au développement qualitatif de toute la Commune.

## Table des matières

<b>L' Avant-projet en bref .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexte de la démarche .....</b>	<b>9</b>
1.1 Le Plan d'aménagement local .....	10
1.1.1 Définition et portée du document	
1.1.2 Processus sélectionné	
1.2 L' Avant-projet du Plan d'aménagement local .....	12
1.2.1 Définition et portée du document	
1.2.2 Processus et calendrier	
1.3 Prévision de la croissance.....	14
1.3.1 Démographie actuelle	
1.3.2 Capacité d'accueil	
1.3.3 Croissance attendue	
1.3.4 Population cible	
1.4 Données de base .....	15
<b>2. Analyse et enjeux.....</b>	<b>17</b>
2.1 Profiter de la position régionale stratégique.....	19
2.2 Renforcer les secteurs gares selon leurs contextes respectifs.....	19
2.3 Établir les axes routiers principaux comme artères de vie .....	20
2.4 Établir un réseau de mobilité douce attractif, continu et finement maillé .....	20
2.5 Traiter les zones d'activités comme des quartiers.....	21
2.6 Mettre en valeur la situation paysagère avantageuse .....	22
2.7 Garantir des espaces ouverts de qualité et mis en réseau dans les quartiers .....	23
2.8 Profiter de la situation paysagère pour développer des structures de quartiers variées .....	24
2.9 Le vieux village: le renforcer comme point focal de la commune .....	24
2.10 Le vieux village: le traiter comme carte de visite de la commune.....	25
2.11 Le vieux village: assurer sa vitalité.....	25
2.12 Mettre en valeur les éléments porteurs d'identité.....	26
<b>3. Projet de territoire .....</b>	<b>29</b>
3.1 Idées directrices .....	30
3.1.1 Le bourg au bord du lac	
3.1.2 Vivre avec la nature et le paysage	
3.1.3 Un lieu de vie équipé et connecté	
3.2 Vision territoriale.....	33
3.3 Concept urbanisation .....	35
3.3.1 Les identités de quartier	
3.3.2 Éléments spatiaux spécifiques	
3.4 Concept mobilité .....	41
3.4.1 Principes de base	
3.4.2 Transports publics	
3.4.3 Mobilité piétonne	
3.4.4 Mobilité cycliste	
3.4.5 Transports individuels motorisés	
3.4.6 Stationnement	

3.5 Concept paysage et espaces ouverts.....	48
3.5.1 Espaces ouverts en dehors de la zone urbanisée	
3.5.2 Espaces ouverts à l'intérieur des quartiers	
3.6 Management des zones d'activités économiques .....	54
3.6.1 Stratégie	
3.6.2 Profils des places de travail	
3.7 Les trois attitudes de développement.....	57
3.8 Les secteurs stratégiques et de coordination intercommunaux .....	60
<b>4. Pré-affectation et principes urbanistiques .....</b>	<b>65</b>
4.1 Plan de pré-affectation .....	66
4.2 Principes urbanistiques par quartier .....	72
4.2.1 Le vieux village	
4.2.2 Les quartiers avoisinant le vieux village	
4.2.3 Le quartier du nouveau village	
4.2.4 Les quartiers mixtes	
4.2.5 Le quartier gare CFF	
4.2.6 Le quartier dans le vignoble	
4.2.7 Le quartier Musinière-Lac	
4.2.8 Les quartiers d'activités de la route de Soleure Ouest et de l'avenue des Pâquiers	
4.2.9 Le quartier des Fourmillières	
4.2.10 Les hameaux de Voëns et du Maley	
<b>5. Gestion de la croissance et évaluation de la faisabilité technique.....</b>	<b>93</b>
5.1 Gestion de la croissance .....	94
5.1.1 Répartition de la croissance	
5.1.2 Impacts économiques liés aux changements d'affectations	
5.1.3 Planification d'appartement avec encadrement	
5.2 Évaluation de la faisabilité technique.....	97
5.2.1 Contraintes techniques majeures	
5.2.2 Couverture des besoins en infrastructures de délasserment et loisirs	
5.2.3 Dimensionnement des infrastructures	
5.2.4 Dimensionnement de la zone à bâtir soumis aux quotas	
<b>6. Études à mener, estimation des coûts et calendrier .....</b>	<b>103</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>107</b>
Annexe 1: Liste des données de base	
Annexe 2: Plans du projet de territoire et de la pré-affectation	
Annexe 3: Tableau des études à mener	
Annexe 4: Glossaire	





**1.**

# **Contexte de la démarche**

# 1. Contexte de la démarche

La révision des plans d'aménagement locaux (PAL) régissant l'aménagement du territoire à l'échelle communale intervient à un moment propice. En effet, suite à l'entrée en vigueur le 1er mai 2014 de la première phase de la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), les Cantons disposent de cinq ans pour réviser leur plan directeur cantonal (PDC) respectif afin de faire correspondre la vision des autorités cantonales au nouveau droit. Le PDC a été approuvé par la Confédération le 27 février 2019, date à partir de laquelle chaque commune a 5 ans pour réviser son PAL. Le Canton de Neuchâtel a choisi de demander aux régions qui le constituent de réaliser leur plan directeur régional (PDR) afin de « remonter » au PDC les spécificités de chacune. Le PDR de la Communauté urbaine du littoral neuchâtelois (PDR COMUL), dont la Commune de Saint-Blaise fait partie, a été sanctionné par le Canton le 2 mai 2018, au même titre que le PDR voisin de l'Entre-Deux-Lacs (PDR E2L) qui concerne également cette commune. La révision du PAL de Saint-Blaise doit prendre en considération les planifications supérieures, notamment le PDC, le PDR et le projet d'agglomération. Elle se place dans la continuité de l'adaptation des outils d'aménagement du territoire pour répondre aux nouveaux enjeux de l'urbanisme. En effet, la priorité est donnée à une densification mesurée en exploitant les terrains à l'intérieur des périmètres compacts des agglomérations de manière à limiter l'étalement urbain.

## 1.1 Le Plan d'aménagement local (PAL)

### 1.1.1 Définition et portée du document

Outil obligatoire des autorités communales pour diriger et maîtriser leur développement territorial, le PAL est un instrument ayant comme qualité de retranscrire sur un plan divisé en différentes zones la vision des politiques communales concernant le développement. De plus, la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) en vigueur définit le plan d'aménagement local comme étant le moyen de régler le mode d'utilisation du sol et de diviser *« en différentes zones l'ensemble du territoire de la commune pour assurer son développement rationnel et harmonieux, ainsi que pour préserver le caractère des anciens quartiers et l'aspect de certains sites »* (Art. 45, al. 1 et 2 LCAT).

Le PAL est un instrument communal sur lequel les autorités communales se baseront durant 15 à 20 ans et qui réglera les questions d'aménagement de tout le territoire communal durant cette période. Il prend en charge le droit des tiers et permet d'assurer la garantie matérielle des projets publics et privés.

Le dossier du PAL comporte plusieurs éléments pour pouvoir être complet et ainsi approuvé par les autorités communales et cantonales. Tout d'abord, il existe deux niveaux de documents, à savoir les documents indispensables (légaux ou non) et les documents facultatifs.

Selon la version de mai 2018 du Guide du PAL, édité par le service de l'aménagement du territoire (SAT), un PAL doit être constitué d'une pré-étude, d'un plan communal d'affectation des zones (PCAZ) et ses géodonnées, d'un règlement communal d'aménagement, d'un programme d'équipement ainsi que d'un rapport sur l'aménagement. Ceux-ci constituent les documents légaux. De plus, le projet de territoire et les éventuels plans directeurs communaux, notamment celui concernant les chemins pour piétons qui est imposé par la loi au niveau communal, sont également attendus par le SAT durant la révision du PAL. Le processus choisi par les autorités communales prend en considération la nécessité de produire ces documents durant la révision du PAL.

Le PAL est un document comprenant bon nombre d'éléments techniques puisqu'il doit contenir dans tous les cas l'affectation des différentes zones et les types d'habitation (selon l'article 59 LCAT), une mesure d'utilisation du sol maximale, les distances à la limite et entre bâtiments ainsi que les degrés de sensibilité au bruit. Il permet cependant une certaine souplesse puisque certains points sont facultatifs, dont la mesure minimale d'utilisation du sol, l'ordre et l'implantation des constructions, les dimensions des constructions, le degré de mixité des fonctions dans les différentes zones, la répartition déterminée entre les locaux commerciaux ou administratifs et les locaux d'habitation, l'importance des résidences secondaires, la part de logements à loyer modéré ou encore la part des places de parc enterrées ou couvertes.

### **1.1.2 Processus sélectionné**

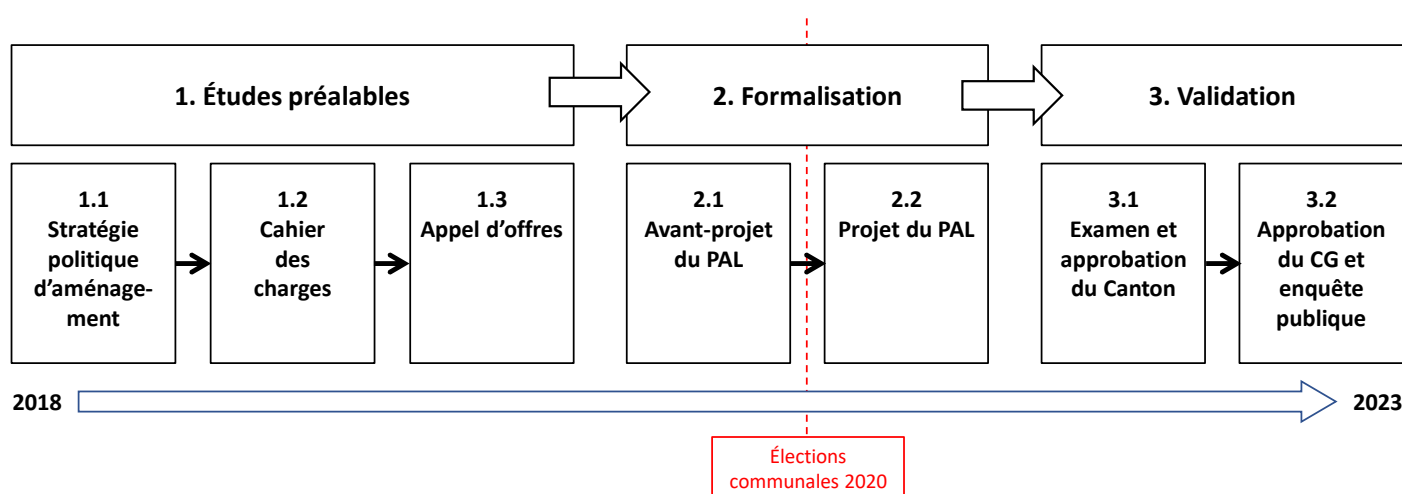
Afin d'entreprendre la révision du PAL, la Commune de Saint-Blaise a opté pour un programme de révision en s'appuyant sur une méthode moderne incluant l'exécutif (Conseil communal), ainsi que les membres du législatif (Conseil général) afin d'assurer un soutien et une vision politique forte.

La première étape de cette révision nommée «études préalables» a été découpée en trois phases. Tout d'abord, une Stratégie politique d'aménagement a été définie, afin de consolider la vision des autorités communales au sujet du futur développement territorial. Elle a été élaborée de mai à décembre 2018, et a consisté à faire participer les représentants de l'exécutif et du législatif aux réflexions sur l'avenir de leur commune en matière de développement et d'aménagement. Il en est ressorti un document dans lequel les axes de réflexion partagés sont décrits. Un constat de la situation actuelle, les planifications supérieures qui cadrent l'aménagement de la commune ainsi que des premières réflexions de vision politique constituent cette stratégie. La réalisation du cahier des charges pour la commande d'un avant-projet du PAL ainsi que l'appel d'offres constituent les deuxième et troisième phases des études préalables.

La deuxième étape de cette révision est nommée «formalisation». Elle représente le cœur de la révision et est divisée en deux phases permettant ainsi de mettre en place un processus itératif. Il s'agit de

l'avant-projet du PAL, l'objet du présent document, et du projet du PAL.

La troisième étape est celle de la procédure légale et de la validation de la révision du PAL. Elle est indispensable, quand bien même les services cantonaux et le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) auront été informés et consultés durant tout le processus, à chaque étape, de manière à éviter des désaccords bloquants en cours et/ou en fin de processus. Par conséquent, cette dernière étape se décline également en deux phases – la première pour la période nécessaire à l'examen, au préavis ainsi qu'à l'approbation du Canton et la seconde pour l'adoption par le Conseil général, suivie par la mise à l'enquête publique.



*Aperçu du processus communal complet de révision du PAL*

## 1.2 L' Avant-projet du Plan d'aménagement local

### 1.2.1 Définition et portée du document

Alimenté par la Stratégie politique d'aménagement, l'Avant-projet du PAL représente une phase charnière des travaux de révision car il permet de faire le lien entre le diagnostic territorial et les premiers éléments de stratégie d'une part et le Projet du PAL en tant que tel d'autre part. L'Avant-projet comprend quatre éléments: le projet de territoire, la pré-affectation, la prédéfinition des études à mener et l'estimation des coûts.

Le projet de territoire constitue la vision pour le territoire communal pour les 15 à 20 prochaines années et tente de répondre à la question « Où voulons-nous aller ? ». Il a pour but de consolider la vision politique du développement territorial, en particulier de révéler les identités des quartiers et localités, de préciser les périmètres des secteurs stratégiques, de développer un management des zones d'activités économiques et de définir la structure d'ensemble du projet de territoire. Il est constitué d'images directrices et de plans, accompagnés d'informations complémentaires explicatives (texte et images de référence).

La pré-affectation constitue la traduction du projet de territoire en

terme d'affectation, de densité et de qualités urbanistiques. Cette phase est composée d'un plan de pré-affectation à l'échelle du territoire communal ainsi que de principes urbanistiques. A ce stade de la planification, le plan des affectations illustre les différences entre les plans de zones et règlement existants et met en lumière les actions requises. Il répond à la question « Que changer et comment ? » afin de réaliser la vision territoriale souhaitée. Les principes urbanistiques à l'échelle de l'espace urbain montrent l'interaction souhaitée entre les bâtiments, les espaces ouverts et la mobilité. Il s'agit ici de garantir un certain nombre d'aspects qualitatifs ayant une influence sur l'espace.

La prédéfinition des études à mener décrit, sous forme d'une liste, les différents travaux devant être réalisés dans le cadre de la révision du PAL, parallèlement à celle-ci et en lien avec le développement communal. Une estimation des coûts de ces travaux est réalisée, ainsi qu'une première base de calendrier.

### 1.2.2 Processus et calendrier

L'Avant-projet s'est déroulé de juin 2019 à octobre 2020. Les mandataires ont travaillé tout au long du processus en étroite collaboration avec le Conseil communal.

#### La Commission pour la révision du PAL (CRPAL)

La Commission pour la révision du PAL (CRPAL), formée de membres de tout le spectre politique provenant du Conseil général, de la Commission d'urbanisme ainsi que des représentants de la société civile, a accompagné le Conseil communal et les mandataires dans le travail d'Avant-projet lors d'ateliers participatifs échelonnés tout au long du processus.

#### Participation citoyenne

Un événement de participation citoyenne ont été organisé dans le cadre de l'Avant-projet PAL. Il a eu lieu le 14 novembre 2019 à la salle de gymnastique du Collège de Vigner. Il s'est déroulé sous la forme d'un atelier participatif, composé d'une présentation des premières réflexions concernant les enjeux et la vision territoriale (idées directrices) et de six postes interactifs modérés par les membres de la CRPAL sur des thèmes-clés du territoire communal. La séance d'information à la population prévue en fin d'Avant-projet du PAL n'ayant pas pu avoir lieu, elle est remplacée par des actions de communication (articles, fascicule).



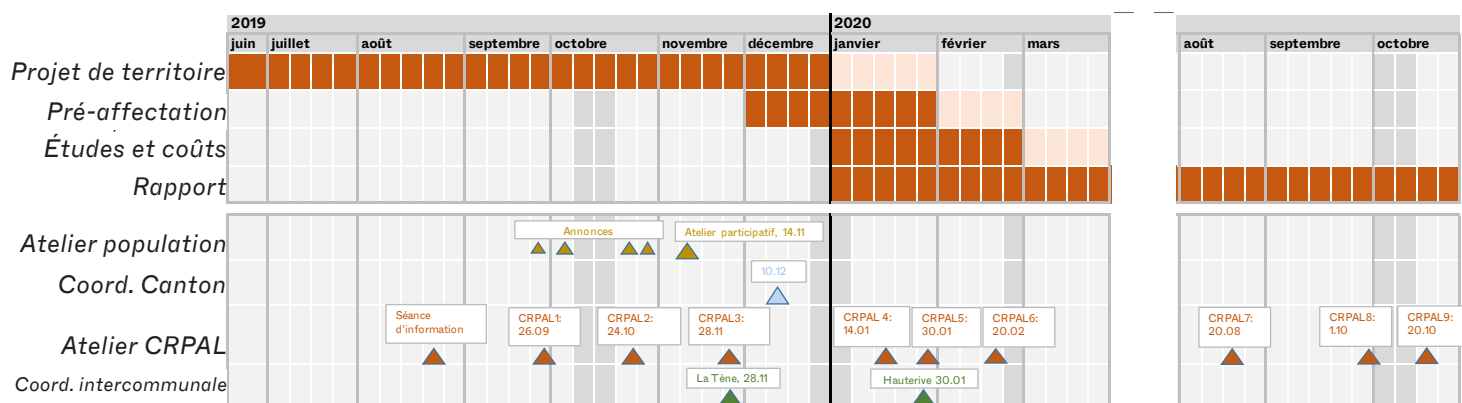
*Impressions de l'atelier participatif avec la population, modéré par les membres de la CRPAL.*

## Coordination avec le Canton

Faisant partie de l'une des trois séances obligatoires avec les services communaux au cours du processus de révision du PAL, une séance de présentation du projet de territoire a eu lieu le 10 décembre 2019 à l'Hôtel communal de Saint-Blaise. Le retour du Canton, retenu par écrit sous forme d'un procès-verbal, a été pris en considération. Une coordination bilatérale a eu lieu avec certains services.

## Coordination avec les communes voisines

La coordination avec les communes voisines concernant l'avant-projet du PAL a eu lieu sous forme de séances lors desquelles les idées principales de l'avant-projet ont été présentées pour information et les besoins de coordination ont été identifiés et approfondis. Les séances de coordination ont eu lieu le 28 novembre 2019 avec la commune de La Tène et le 30 janvier 2020 avec la commune de Hauterive.



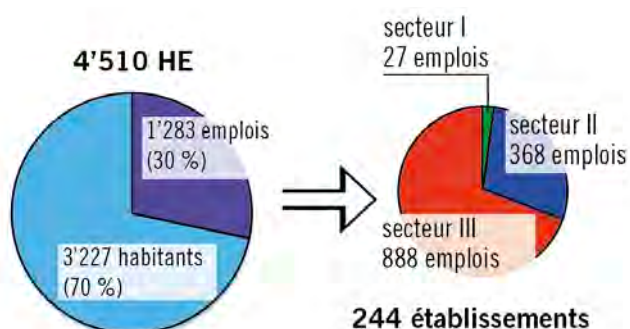
Calendrier du processus d'avant-projet du PAL.

## 1.3 Prédiction de la croissance

La prédiction de la croissance représente une donnée de base de la révision du PAL. Elle prend appui sur la démographie actuelle et tient compte des prévisions cantonales.

### 1.3.1 Démographie actuelle

La commune compte 3'227 habitants et 1'283 emplois, soit un total de 4'510 habitants-emplois (HE)<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Chiffres au 31.12.2017 pour les habitants et au 31.12.15 pour les emplois

### 1.3.2 Capacité d'accueil

La capacité d'accueil à l'horizon de 15 à 20 ans (2035 - 2040) est de l'ordre de 600 HE. Selon les estimations cantonales<sup>2</sup>, elle prend en compte principalement la densification du pôle de gare CFF / BLS ainsi que le développement de la zone à bâtir non construite. La capacité d'accueil telle que représentée dans le projet de territoire est plus élevée, en considérant le potentiel de densification des parcelles déjà construites dans les secteurs stratégiques. Elle s'inscrit sur le long terme.

### 1.3.3 Croissance attendue

Suite aux concertations avec le Canton et en précision aux chiffres indiqués dans la Stratégie politique d'aménagement, une croissance modérée de 600 HE à l'horizon de 15 à 20 ans (2035 - 2040) est attendue sur la Commune, ce qui représente une croissance de + 13 % par rapport à aujourd'hui. Une croissance supplémentaire de 200 HE est attendue à l'horizon de 20 à 30 ans (2040 - 2050), soit un total de 800 HE, ce qui représente une croissance totale de + 18 % par rapport à aujourd'hui. Cette croissance correspond à la vision présentée dans le projet de territoire et est réalisée par le biais d'une transformation qualitative et ciblée des quartiers. Elle se base d'une part sur les possibilités de croissance du territoire communal et d'autre part sur l'aspiration de la Commune à croître de manière mesurée.

### 1.3.4 Population cible

De par le traitement différencié des quartiers, une offre variée de logements est recherchée (pour personnes âgées, étudiants, familles avec et sans enfants), ce qui contribue à une mixité de la population. Le management des zones d'activités économiques favorise également une mixité des places de travail sur le territoire communal.

## 1.4 Données de base

Les documents mis à disposition des mandataires pour la phase d'Avant-projet du PAL se réfèrent aux échelles suivantes :

- Planifications supérieures cantonales
- Planifications supérieures régionales
- Documents méthodologiques établis par le SAT
- Planifications communales

La Stratégie politique d'aménagement (Urbaplan 2019) constitue la pré-étude de l'Avant-projet et représente une importante donnée de base.

Une liste détaillée des documents de base se trouve en annexe.

<sup>2</sup> Voir le préavis de synthèse de la Stratégie politique d'aménagement du SAT daté du 7 juin 2019, p.3





**2.**

# **Analyse et enjeux**

## 2. Analyse et enjeux

Sur la base de la Stratégie politique d'aménagement<sup>3</sup>, des documents existants relatifs aux planifications communales et supérieures, des objectifs globaux pour un développement durable ainsi que d'une analyse du territoire, douze champs thématiques sont identifiés. Ces thèmes sont traités de manière intégrale. Ils revêtent une grande importance pour le développement communal. Il est à noter que les aspects énergétiques, bien que peu thématiques à ce stade de la planification, possèdent une importance majeure pour le développement durable et ils accompagneront ainsi toute la révision du PAL.

Pour chaque champ thématique, des éléments d'analyse et des enjeux sont énoncés. Les douze champs thématiques identifiés sont les suivants :

- **2.1** Profiter de la position régionale stratégique
- **2.2** Renforcer les secteurs gares selon leurs contextes respectifs
- **2.3** Établir les axes routiers principaux comme artères de vie
- **2.4** Établir un réseau de mobilité douce attractif, continu et finement maillé
- **2.5** Traiter les zones d'activités comme des quartiers
- **2.6** Mettre en valeur la situation paysagère avantageuse
- **2.7** Garantir des espaces ouverts de qualité et mis en réseau dans les quartiers
- **2.8** Profiter de la situation paysagère pour développer des structures de quartiers variées
- **2.9** Le vieux village: le renforcer comme point focal de la commune
- **2.10** Le vieux village: le traiter comme carte de visite de la commune
- **2.11** Le vieux village: assurer sa vitalité
- **2.12** Mettre en valeur les éléments porteurs d'identité

<sup>3</sup> Stratégie politique d'aménagement (Urbaplan 2019), voir sous-chapitre «Données de base»

## 2.1 Profiter de la position régionale stratégique

La Commune de Saint-Blaise se situe dans le prolongement du centre urbain de Neuchâtel. Elle occupe une fonction de carrefour et bénéficie d'une très bonne desserte en transports publics et transports individuels motorisés, constituant ainsi un lieu « logique » pour une densification. En plus, elle possède un rôle d'interface entre la « ville littorale » dense et le « pôle est » (dénomination PDR COMUL).

### Enjeux

Il s'agit de développer de manière urbaine les lieux centraux et stratégiques de la Commune, bénéficiant d'une bonne desserte. La continuité entre la « ville littorale » et le « pôle Est » est à assurer.



Extrait du projet d'agglomération RUN. (image mrs, Metron, Van de Wetering, Paysagegestion)



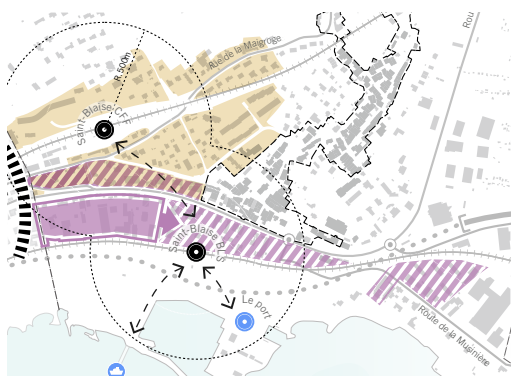
Saint-Blaise et son rôle de carrefour, carte de 1779. (image sitn.ch)

## 2.2 Renforcer les secteurs gares selon leurs contextes respectifs

La Commune de Saint-Blaise bénéficie à l'échelle régionale d'une très bonne accessibilité en transports publics grâce à ses deux gares BLS et CFF. Son pôle de gare CFF / BLS est formé de quartiers distincts. Ces quartiers attestent aujourd'hui d'un grand potentiel de développement et de valorisation, notamment en ce qui concerne les espaces publics, manquant de qualité. Les deux gares sont à intégrer dans leur environnement.

### Enjeux

Il s'agit de réaliser le potentiel de densification du pôle de gare CFF / BLS pour le restructurer et le valoriser. Les deux secteurs gares CFF et BLS sont à développer de manière différenciée, selon leurs contextes respectifs. Il s'agit de plus d'améliorer les liaisons des gares avec les quartiers et le reste de la commune.



Les gares et leurs contextes respectifs. (image : Stratégie politique d'aménagement, Urbaplan)



L'avenue de la gare comme importante liaison avec Saint-Blaise. Visibilité du temple depuis la gare comme élément d'orientation.

## 2.3 Établir les axes routiers principaux comme artères de vie

Les routes principales représentaient jadis des artères de vie et des cartes de visite pour les quartiers. Combinés à leur position centrale, ces lieux étaient très qualitatifs. Les routes principales - routes de Neuchâtel, de Soleure et de la Musinière - sont aujourd'hui cependant perçues comme des barrières, possédant un aménagement très routier et peu attractif. Les bâtiments le long de la route sont peu structurants et tournent le dos à l'espace-rue. Ces emplacements représentent des lieux déficitaires peu attractifs (accès indirects, nuisances sonores, etc.), présentant cependant un important potentiel de revalorisation.

### Enjeux

Il s'agit de revaloriser les axes routiers principaux en artères de vie, en lien avec leur densification. Les qualités recherchées ne concernent pas seulement l'aménagement de l'espace-rue, mais également le traitement du bâti adjacent.



La route de Neuchâtel dans le prolongement du continuum urbain, jadis lieu de représentation et adresse, est aujourd'hui une césure. (image de gauche : livre « Histoire de Saint-Blaise »)

## 2.4 Établir un réseau de mobilité douce attractif, continu et finement maillé

Saint-Blaise étant constitué d'entités urbaines compactes, les distances sont courtes et la localité possède ainsi une situation propice à la

mobilité douce. Les différences d'altitude entre le haut et le bas de la commune représente cependant un obstacle. Le réseau routier principal manque de plus d'attractivité pour la mobilité douce (trottoirs peu larges, pas de piste cyclable sur la route de Lignières, etc.) et par endroit de cohérence.

### Enjeux

Il s'agit de développer un réseau de mobilité douce continu, finement maillé et sûr dans les quartiers. Le réseau routier principal est à aménager de manière attractive pour les piétons et cyclistes. De plus, certains itinéraires de mobilité douce sont à mettre en valeur (aménagement, signalisation), notamment de manière ludique.



*L'escalier de la gare CFF en balcon sur le lac.*



*Ruelle du Lac : la densification combinée à des plus-values en termes de continuités piétonnes.*



*Le chemin des 12 fontaines le long du Ruau comme itinéraire de mobilité douce structurant.*

## 2.5 Conserver et promouvoir l'attractivité économique

En lien avec l'emplacement varié des zones d'activités au sein de structures intercommunales (Lavannes sud, Musinière nord, routes de Soleure et des Pâquiers), il existe actuellement des profils différenciés de places de travail sur la Commune. Cependant, alors que les quartiers d'activités sont situés dans des lieux stratégiques du territoire qui sont globalement bien desservis, elles manquent de densité et de qualité et représentent un potentiel très peu utilisé, avec des occupations et des constructions non conformes aux règles de la zone industrielle actuelle.

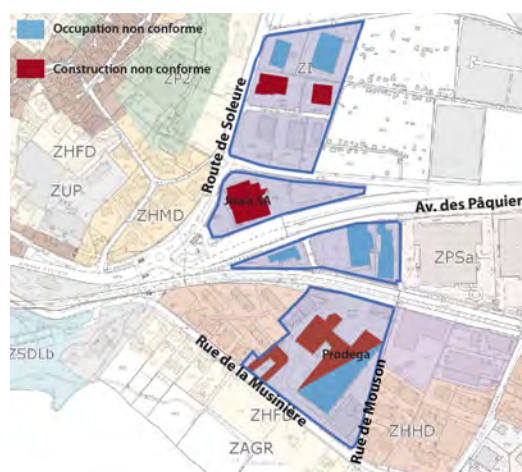
### Enjeux

Les zones d'activités deviennent des quartiers, qu'il s'agit de développer de manière différenciée en termes de profil de place de travail, d'affectations et de qualités urbaines, en profitant de leurs contextes spécifiques. Il s'agit ainsi, par le biais d'une différenciation délibérée des quartiers d'activités, de conserver le ratio emploi/habitant existant, voire de le

développer à la hausse. Les quartiers doivent être bien reliés aux quartiers avoisinants et disposer de lieux de rencontre diversifiés. Le long des routes principales, les bâtiments posséderont des fronts représentatifs, formant une adresse attractive pour le quartier. Les places de travail seront en partie combinées avec de l'habitat. De par leur situation à la limite des communes voisines, le développement de ces zones intercommunales est à coordonner avec les communes de La Tène (secteurs Musinière, route de Soleure, route des Pâquiers) et Hauterive (secteur Lavannes sud).



Zone mixte des Lavannes à proximité de la gare BLS, avec des typologies intéressantes concernant la combinaison entre habitat et activités.



Occupations et constructions conformes et non conformes aux règles de la ZI. (image : analyse territoriale de la zone industrielle, Urbaplan, 2013)

## 2.6 Mettre en valeur la situation paysagère avantageuse

Le paysage et la nature représentent une grande qualité à Saint-Blaise. De par la stratification du territoire, trois identités paysagères (rives, plaine et coteaux) se complètent pour former un lieu très diversifié et riche en biodiversité. De plus, la transition aisée entre ville et campagne représente un point fort du territoire. Le paysage et la nature sont aujourd'hui cependant sous pression. Par ailleurs, la campagne autour des zones urbanisées héberge de nombreuses fonctions de loisirs. Ces équipements sont cependant difficiles d'accès et relativement éloignés des quartiers.

### Enjeux

En vue des fonctions très variées du paysage, il est nécessaire de chercher un équilibre entre ces différents usages (écologique, de loisirs, agricole, etc.). Il s'agit également de veiller à la bonne intégration des équipements de loisirs dans le paysage et de garantir et améliorer leur accessibilité, notamment en mobilité douce. De plus, les limites d'urbanisation entre zone urbanisée et campagne doivent être fixées et les franges traitées de manière naturelle afin d'établir une transition ville - campagne de qualité.



*Différentes identités paysagères du territoire communal:  
Les rives lacustres, le coteau, le Jura et la plaine.*

## 2.7 Garantir des espaces ouverts de qualité et mis en réseau dans les quartiers

Le Pré Brenier, les espaces le long du Ruau et le parvis du temple représentent des espaces publics de qualité. Cependant, il existe dans l'ensemble peu d'espaces publics et de lieux de rencontre de proximité dans les quartiers et le village. Par ailleurs, les vignes dans les quartiers sur le coteau forment un élément identitaire pour la commune.

### Enjeux

La qualité de séjour des espaces ouverts existants à l'intérieur de la zone urbanisée (p.ex. dans l'ancienne localité) est à améliorer. Dans le cadre de la densification, des espaces ouverts supplémentaires sont à créer, afin de générer des plus-values et de favoriser un climat urbain plaisant. L'importance des espaces ouverts est à renforcer par leur mise en réseau et une programmation optimisée. Le caractère des vignes habitées sur le coteau est à préserver.



*Le Ruau comme espace ouvert structurant, générant des qualités de séjour et un parcours pour la mobilité douce.*



*Les contrastes entre vignes et quartiers comme qualité.*

## 2.8 Profiter de la situation paysagère pour développer des structures de quartiers variées

L'emplacement du territoire sur les rives lacustres, le plateau de Wavre et le coteau a engendré des identités et typologies de quartier variées. Cela permet une offre diversifiée, ce qui représente une qualité de la commune. Les nouveaux développements, cependant, sont en partie sans relation aux identités et qualités existantes.

### Enjeux

Il s'agit de développer des quartiers différenciés selon leur contexte, tels que des formes urbaines d'habitat dans la partie basse plate et des typologies ouvertes sur le coteau. Un rapport de qualité du bâti à l'espace est à développer.



*A gauche, la route des Lavannes avec son bâti ponctuel et ses jardins et à droite, l'ancienne localité avec ses fronts bâtis et son espace-rue minéral comme deux quartiers distincts.*

## 2.9 Le vieux village : le renforcer comme point focal de la commune

De par sa situation géographique entre coteau et plaine agricole ainsi que sa localisation sur une proéminence rocheuse, le vieux village est omniprésent et notable. Il occupe une position centrale dans la commune. Historiquement au bord du lac, le village est aujourd'hui séparé de ce dernier par la route cantonale et le chemin de fer.

### Enjeux

Il s'agit de développer un lieu des courtes distances avec un réseau dense de mobilité douce à l'échelle communale. Notamment les relations avec le bord du lac sont à améliorer (plus de traversées, aménagement attractif, visage urbain du bourg le long du chemin de fer). Il s'agit de plus de traiter le quartier au-delà de la route de Neuchâtel et à proximité de la gare BLS comme partie intégrante du centre villageois.





Le temple comme point de repère depuis les gares et les quartiers.



Le village jadis au bord du lac. (image : carte Siegfried, 1877, map.geo.admin.ch)

## 2.10 Le vieux village : le traiter comme carte de visite de la commune

L'ancienne localité forme une entité compacte et bien identifiable. Sa lisière verte ayant valeur de protection et formant la transition avec les quartiers alentours est cependant sous pression. Les quartiers avoisinants le vieux village possèdent une importance pour la perception de ce dernier. Les portes d'entrée du vieux village jouent de plus un rôle important pour la perception de ce dernier, elles sont cependant souvent peu perceptibles comme telles.

### Enjeux

Il s'agit de garantir une lisière verte, continue et cohérente autour du vieux village. Les quartiers attenants au vieux village sont à considérer comme faisant partie intégrante de ce dernier. Les lieux d'entrées dans le bourg sont à mettre en valeur.



La perception de l'ancienne localité est influencée par les quartiers avoisinant ce dernier.



L'ancienne localité entourée de sa lisière verte en 1925. (image : archives ETH)

## 2.11 Le vieux village : assurer sa vitalité

Le vieux village forme un ensemble inscrit à l'ISOS national, bien conservé et à grande valeur ajoutée pour la qualité de vie de la commune (valeurs patrimoniale, culturelle, identitaire, de biodiversité, etc.). Histo-

riquement formé de trois tissus, le vieux village est aujourd'hui composé d'une partie basse bien accessible et regroupant un nombre important d'équipements (Hôtel communal, collèges de Vigner, temple, commerces, restaurants) et d'une partie haute moins accessible. Il possède une vocation avant tout résidentielle (quartier d'habitation).

### Enjeux

Il s'agit de différencier les parties haute et basse du village afin de profiter de leur micro-emplacement. Les usages publics sont concentrés dans la partie basse et les synergies entre les différents usages peuvent ainsi être mises à profit. Une flexibilité des usages est possible, le règlement permettant des rénovations qualitatives et réaffectation en logements.



*La partie basse du vieux village comme centralité.*



*Le vieux village comme lieu majoritairement résidentiel et bien entretenu.*

## 2.12 Mettre en valeur les éléments porteurs d'identité

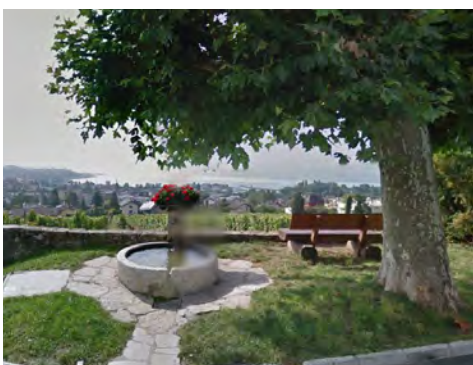
La Commune de Saint-Blaise possède de nombreux éléments identitaires et situations spécifiques, également hors du vieux village, comme les vues sur le Grand Paysage, les vignes et leurs murs, les références au passé agricole. Dans le cadre des développements récents, la sensibilité pour ces lieux spéciaux et ses qualités locales est cependant en partie peu visible.

### Enjeux

Il s'agit de mettre en valeur les éléments porteurs d'identité (points de vue dégagés, espaces publics aux lieux possédant des qualités particulières) et les prendre en compte dans les nouveaux développements (p. ex. par une affectation ou des gabarits adéquats). Une culture du bâti propre à la Commune est à développer.



*Les murs de vignes constituent un ensemble porteur d'identité.*



*L'espace public de la fontaine ronde met en valeur un lieu stratégique (image googlemaps.ch)*



*La jonction rue du Temple - chemin de Creuze - rue des Moulins représente un lieu charnière entre le bas et le haut du bourg à mettre en valeur.*



**3.**

# **Projet de territoire**

**Où nous voulons aller !**

### 3. Projet de territoire

Le projet de territoire constitue la vision pour le territoire communal pour les 15 à 20 prochaines années. Il est composé d'idées directrices, d'une vision territoriale sous forme de plans, d'une stratégie de management des zones d'activités économiques et de la définition de secteurs stratégiques. En tant que vision communale, le projet de territoire est décrit ci-dessous au présent.

#### 3.1 Idées directrices

Les idées directrices définissent, sur la base de l'analyse et des enjeux du territoire, les idées principales du développement souhaité pour la Commune de Saint-Blaise. Elles traitent de manière intégrale les thèmes de l'urbanisme, de la mobilité ainsi que du paysage et des espaces ouverts, abordent le territoire dans son entier et à différentes échelles. Elles sont au nombre de trois :

- **3.1.1** Le village au bord du lac
- **3.1.2** Vivre avec la nature et le paysage
- **3.1.3** Un lieu de vie équipé et connecté

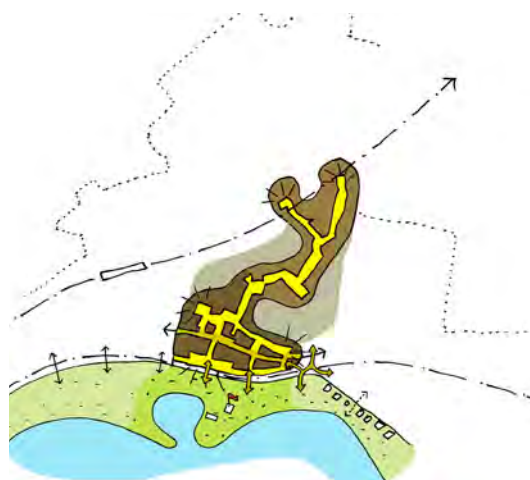
##### 3.1.1 Le village au bord du lac

###### **Le centre villageois comme élément porteur d'identité et lieu de rencontre de la commune**

Le vieux village est identifié comme élément porteur d'identité et lieu de séjour et de rencontre. Il possède des espaces publics attractifs et représentatifs. Les portes d'entrée dans le bourg (Pré Brenier, espace devant l'Hôtel communal, bas de la rue des Lavannes, etc.) sont lisibles et attractives. Les quartiers adjacents au vieux village, de par la situation de ce dernier sur une proéminence rocheuse, font partie intégrante de ce dernier. Ainsi, il s'agit de veiller à des transitions attractives entre le vieux village et les quartiers adjacents. La fonction commerciale et de service du bas du village, aujourd'hui déjà existante grâce à la très bonne accessibilité, est développée tandis que la fonction résidentielle est renforcée dans la partie haute du village. L'extension du centre villageois au-delà de la route de Neuchâtel est réalisée grâce au développement du quartier du nouveau village. Ce dernier présente un front urbain attractif et vient renforcer le secteur gare BLS et le transformer en un lieu accueillant et vivant.

### **Les rives lacustres comme espace paysager porteur d'identité et zone récréative appréciée**

Les rives lacustres représentent un lieu de délassément important ainsi qu'un milieu naturel unique à l'échelle de la commune, favorisant la biodiversité. Elles bénéficient d'une bonne visibilité, ainsi que d'une très bonne accessibilité et mise en réseau, notamment grâce à des cheminements piétons continus et attractifs depuis les différents quartiers. De par la présence spatiale du centre villageois et l'amélioration des traversées de la voie de chemin de fer, les rives lacustres font partie intégrante de la localité. La zone du port possède une utilisation plus intense en lien avec sa proximité au centre villageois.



*Illustration de l'idée directrice du village au bord du lac.*

## **3.1.2 Vivre avec la nature et le paysage**

### **Intégration harmonieuse de la localité dans son paysage**

La situation paysagère avantageuse, la diversité des identités paysagères (rives, plaine, coteau, montagne) ainsi que la proximité de la campagne contribuent à une très bonne qualité de vie et représentent des atouts importants de la commune de Saint-Blaise. Afin de conserver ces qualités, les franges de localité sont fixées et aménagées de manière naturelle. Les quartiers sont bien intégrés dans le paysage et possèdent une silhouette attractive. La campagne, possédant d'importantes fonctions complémentaires pour l'écologie et les loisirs, fait partie intégrante de la commune et est bien reliée aux quartiers, en particulier à pied et à vélo.

### **Un paysage diversifié et mis en réseau à l'intérieur de la zone bâtie**

A l'intérieur de la zone urbanisée, le Ruau représente un élément paysager structurant et continu, générant de nombreuses qualités et favorisant la biodiversité. De plus, des espaces verts bien reliés entre eux sont aménagés dans les quartiers, dans le cadre de transformation ou densification. Les vignes affectées à la zone viticole sont conservées et font partie intégrante de la qualité de vie. Le réseau interne d'espaces verts contribue à favoriser les interconnexions écologiques entre la forêt, le plateau de Wavre et le lac.



*Illustration de l'idée directrice  
vivre avec la nature et le paysage.*

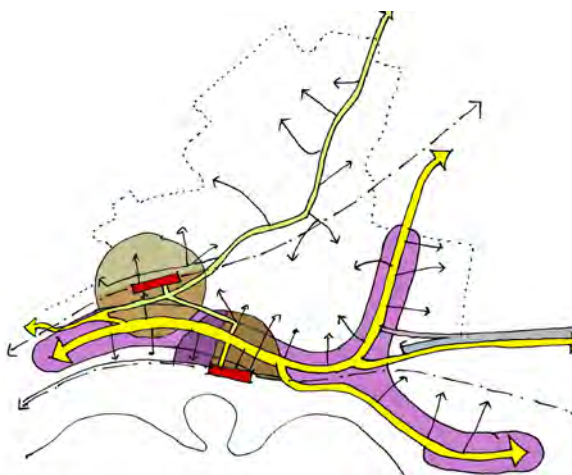
### 3.1.3 Un lieu de vie équipé et connecté

#### **Des axes routiers principaux comme artères de vie**

Les routes principales sont des espaces compacts, sécurisés et offrant de la place à tous les usagers. Elles peuvent facilement être traversées et sont ainsi des éléments de transition plutôt que des césures. Avec la concentration de la densité le long des routes, des lieux urbains animés sont générés, notamment grâce à la définition de fronts urbains et à l'activation des rez-de-chaussée. En lien avec la requalification des axes routiers principaux, il s'agit également de mettre à profit la position stratégique, la bonne visibilité et qualité de desserte des quartiers mixtes et d'activités, en les développant de manière qualitative.

#### **Deux quartiers gares diversifiés et finement maillés**

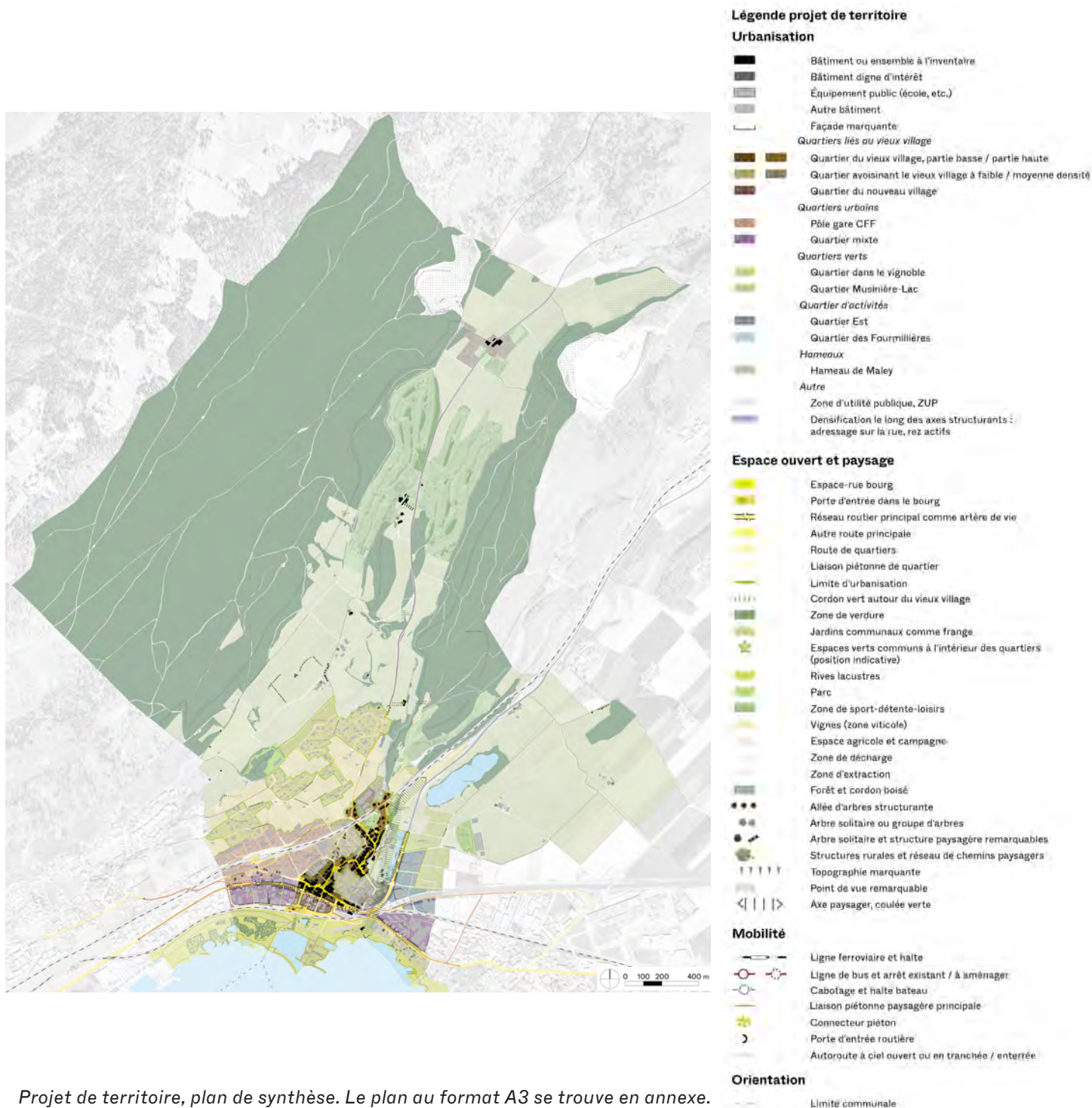
Aux lieux bien desservis autour des haltes ferroviaires se trouvent deux quartiers gares différenciés. Ce sont des quartiers denses, mixtes et résidentiels possédant des caractères différents. Les gares sont bien reliées entre elles et à toute la commune grâce à un réseau de mobilité douce continu et finement maillé.



*Illustration de l'idée directrice  
présentant un lieu de vie équipé et  
connecté.*



## 3.2 Vision territoriale



Projet de territoire, plan de synthèse. Le plan au format A3 se trouve en annexe.

Le projet de territoire représente la synthèse et la concrétisation des idées directrices sous la forme d'un plan. Le plan montre la vision territoriale souhaitée. Formellement, le projet de territoire a pour horizon les 15 à 20 prochaines années et forme la base de la révision du PAL. L'état représenté se projette cependant au-delà de ce laps de temps (2040 - 2050) car les structures existantes ne s'adapteront pas toutes en l'espace des 10 à 15 prochaines années.

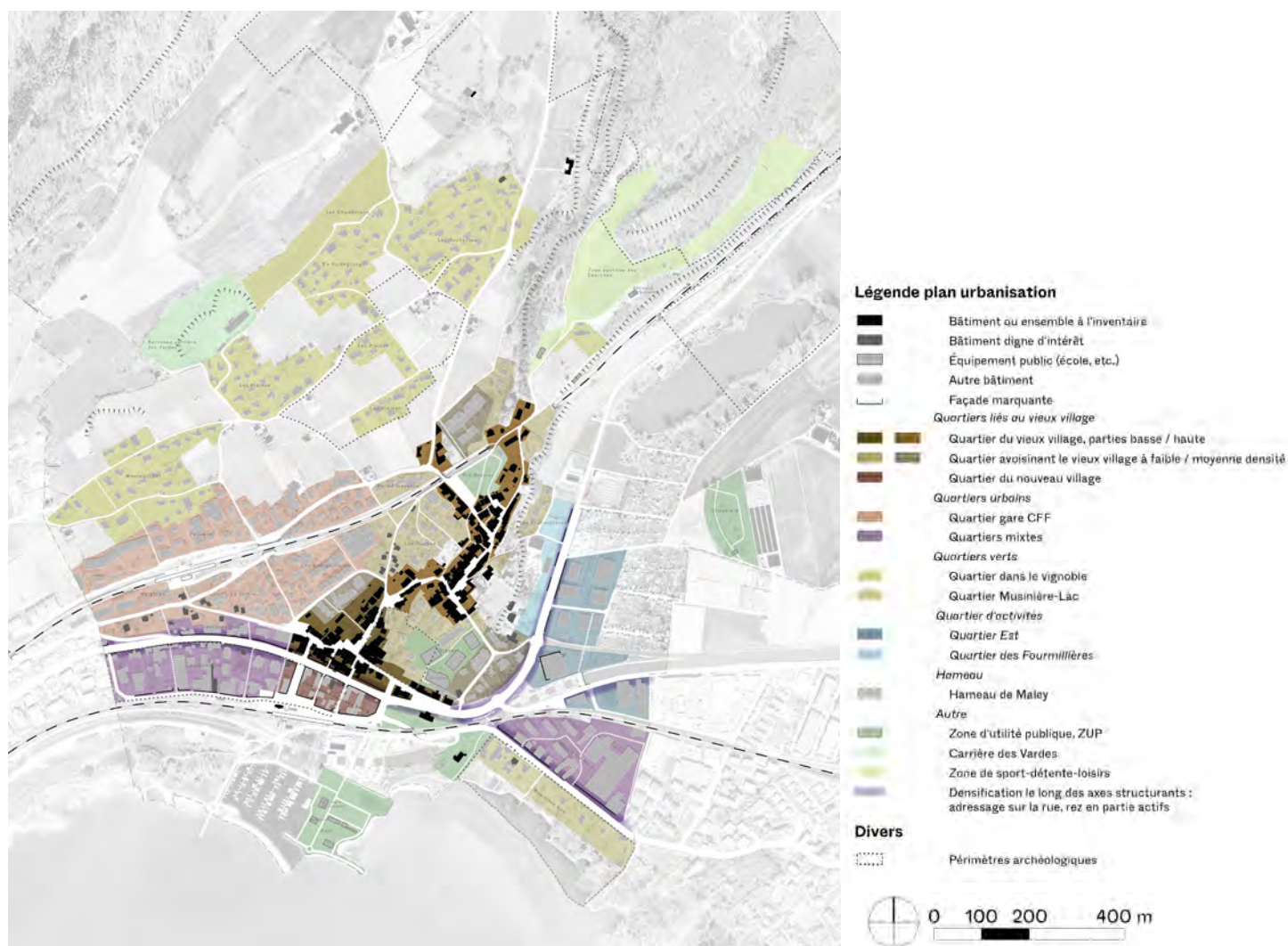
Les structures existantes (bâtie, spatiale, sociale, de mobilité) forment la base du développement futur de la commune. Le projet de territoire n'est ainsi pas mis en place sur la base de structures complètement nouvelles, mais bien sur la base de transformations ciblées et le renforcement et la mise en valeur des qualités existantes.

Le projet de territoire constitue une synthèse se composant d'un concept urbanisation, un concept mobilité et un concept paysage et espaces ouverts.



*Esquisse représentant la vision territoriale souhaitée.*

### 3.3 Concept urbanisation



Projet de territoire, plan urbanisation (extrait). Le plan au format A3 se trouve en annexe.

Le concept urbanisation présente la structure souhaitée des quartiers. Il s'agit ici de définir le caractère souhaité des quartiers, et non pas de traiter de la densité et des affectations (aspects développés dans le chapitre relatif à la pré-affectation). Les principaux éléments structurants l'espace et les spécificités locales bâties sont également définies.

#### 3.3.1 Les identités de quartier

La différenciation des quartiers permet un développement diversifié du territoire communal (en termes de qualités spatiales, paysagères et de mixité de population) et cherche à souligner les qualités existantes des quartiers.

Le projet de territoire distingue 5 types de quartiers :

- Les quartiers liés au vieux village
- Les quartiers urbains
- Les quartiers verts
- Les quartiers d'activités
- Les hameaux de Voëns et Maley

Chaque type de quartier regroupe différents quartiers de Saint-Blaise, possédant des qualités communes ou liées.

### **Les quartiers liés au vieux village**

Les quartiers liés au vieux village se situent à proximité directe de ce dernier et entretiennent une relation particulière avec lui. Ils regroupent le vieux village lui-même, le quartier avoisinant le vieux village et le quartier du nouveau village.

#### *Quartier du vieux village, parties haute et basse*

Le quartier du vieux village représente le point focal de la commune. En tant qu'ensemble inscrit à l'ISOS national, il possède de grandes valeurs historique et identitaire. Il s'agit de renforcer sa vocation de centre et les liaisons depuis les quartiers, de viser une haute culture du bâti ainsi qu'une flexibilité des usages. Une distinction entre les parties haute et basse du village est effectuée avec la concentration des usages publics dans la partie basse bénéficiant de l'emplacement le plus central. Grâce à la concentration des usages, la fonction de centre se voit renforcée et les synergies entre les usages sont mises à profit.

#### *Quartiers avoisinant le vieux village (à faible / moyenne densité)*

Les quartiers avoisinant le vieux village se situent directement à proximité du vieux village et possède une importance pour la perception d'ensemble de ce dernier. Ce sont des quartiers à vocation majoritairement résidentielle, possédant une densité faible à moyenne. Aujourd'hui déjà majoritairement verts, ces quartiers sont amenés à le rester.

#### *Quartier du nouveau village*

Le quartier du nouveau village, situé à proximité de la gare BLS entre vieux village et lac, représente une extension contemporaine et de haute qualité du vieux village. Il possède un visage urbain sur la route de Neuchâtel et le lac et organise une transition attractive entre le vieux village, la gare BLS et le lac.



Quartiers avoisinant le vieux village (à faible / moyenne densité)

Quartier du vieux village (parties basse et haute)

Quartier du nouveau village

*Extrait du plan urbanisation avec indication des quartiers liés au vieux village.*

## Les quartiers urbains

Les quartiers urbains sont des lieux centraux et bien accessibles, où des qualités urbaines sont recherchées (offre variée de services et commerces, diversité des modes de vie, qualités des espaces publics).

### Quartier gare CFF

C'est un quartier urbain dense et résidentiel, avec également une petite proportion de places de travail.

### Quartiers mixtes

Les quartiers mixtes sont des quartiers urbains, denses et mixtes. Il s'agit des quartiers Lavannes sud et Musinière nord. On y trouve des bureaux, des services, des activités commerciales et gastronomiques ainsi que de l'habitat urbain. Dans ces quartiers se trouvent également des équipements à forte fréquentation (usages publics, achat). Le long des routes principales et des espaces fréquentés il y a des rez-de-chaussées actifs.



Quartier gare CFF

Quartiers mixtes:

- Lavannes sud

- Musinière nord

*Extrait du plan urbanisation avec indication des quartiers urbains.*

## Les quartiers verts

Les quartiers verts se situent dans un cadre paysager marquant qu'il s'agit de respecter et de mettre en valeur. Le caractère vert des quartiers ainsi que la qualité du bâti se trouvent au premier plan, afin de veiller à une bonne intégration des quartiers dans leur cadre naturel sensible. Les quartiers verts ont une vocation majoritairement résidentielle et possèdent une densité bâtie faible.

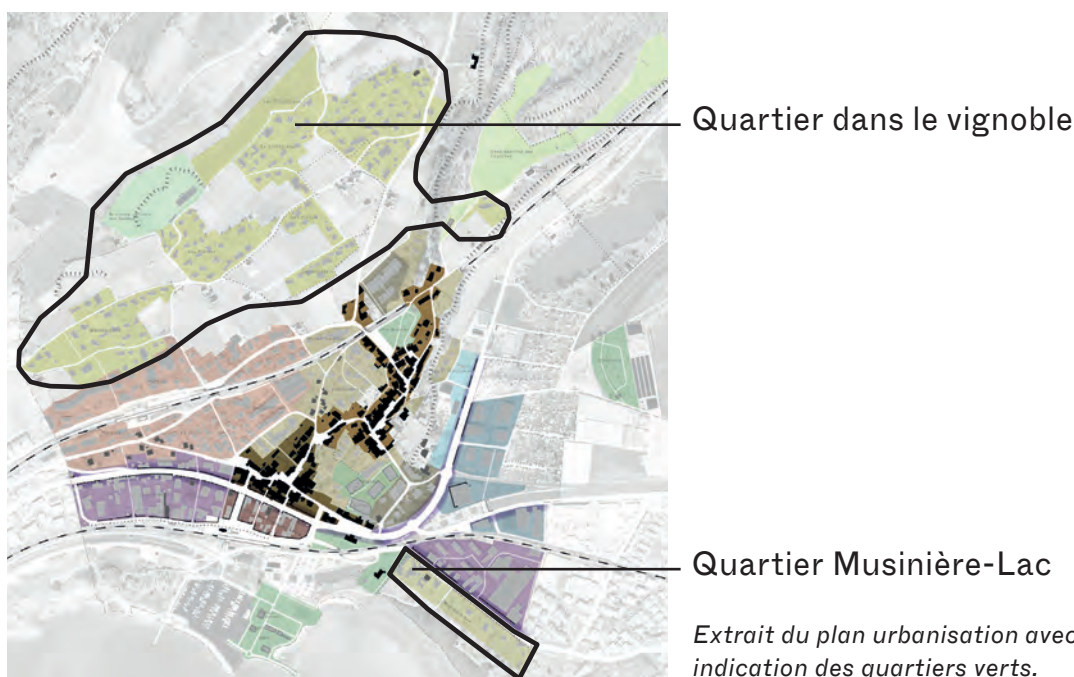
### *Quartier dans le vignoble*

Ce quartier se situe sur le coteau et dans les vignes. Il possède des structures bâties ouvertes à petite échelle (maisons ouvertes sur les quatre côtés), des espaces ouverts généreux et aménagés de manière naturelle avec un traitement doux de la topographie.

Le développement du quartier des Chauderons, ancré dans les instruments de planification actuel et en cours de planification, est traité comme une donnée de base dans le cadre de cet Avant-projet. Afin que le développement prévu fasse partie intégrante du quartier dans le vignoble, la densité ainsi que la structure bâtie à adopter constituent des thèmes centraux pour son développement, notamment en lien avec son accessibilité.

### *Quartier Musinière-Lac*

Le quartier Musinière-Lac se situe au bord des rives lacustres. Il possède des structures bâties ouvertes à petite échelle et un rapport clair avec les rives (caractère vert, chemin pédestre). Sa position particulière au bord du lac est visible et marque le quartier.



## Les quartiers d'activités

Ces quartiers sont dédiés aux activités. Ils se situent à l'Est de la commune, le long de la route de Soleure et de l'avenue des Pâquiens, à l'écart

des quartiers résidentiels et en frange de localité. Aujourd'hui majoritairement déficitaires (qualités des espaces publics, qualités architecturales), ces quartiers occupent cependant une situation stratégique de par leur visibilité. En particulier, la route de Soleure forme depuis le nord-est l'entrée de l'agglomération et de la localité. De nouvelles structures urbaines sont recherchées dans ces quartiers, qui sont amenés à évoluer.

#### *Quartier Est*

Le quartier Est occupe une position particulière en frange de localité et à la limite entre ville et campagne. Il possède des gabarits bâtis à petites et moyennes échelle, des lieux de rencontre attractifs et des fronts bâtis représentatifs sur les routes principales.

#### *Quartier des Fourmillières*

De par sa situation dans un contexte sensible (vue sur le vieux village, secteur de l'axe paysager), le quartier des Fourmillières nécessite un traitement très méticuleux. Le quartier possède des gabarits à petites échelles, des fronts bâtis sur la route de Soleure et des espaces ouverts généreux et aménagés de manière naturelle.



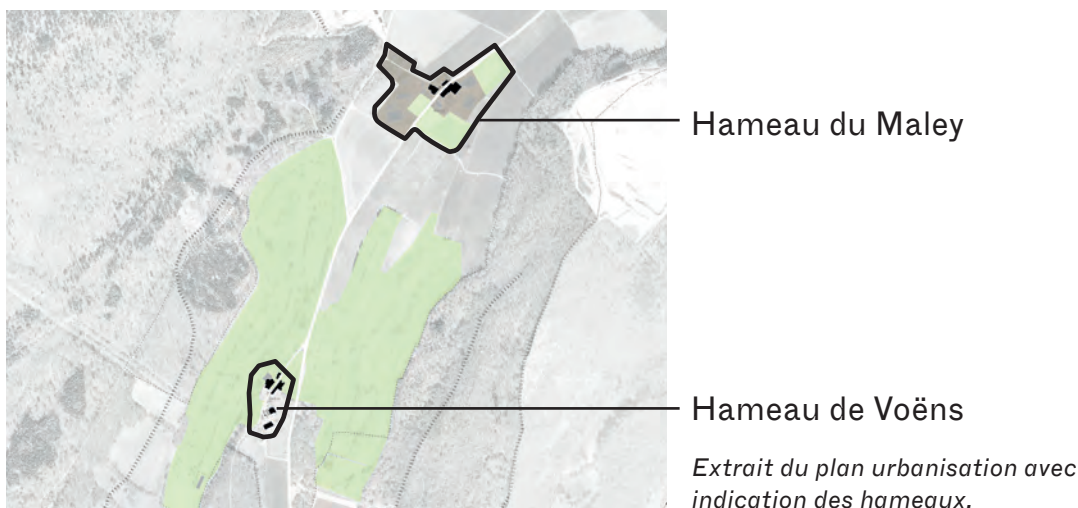
Quartier des Fourmillières

Quartier Est

*Extrait du plan d'urbanisme avec indication des quartiers d'activités.*

#### **Les hameaux**

Situés dans la campagne au nord de la commune le long de la route de Lignièrès, les hameaux de Voëns et du Maley forment des entités bâties compactes et patrimoniales, dont plusieurs bâtiments sont inscrits à l'inventaire architectural cantonal. Ce sont des lieux dédiés majoritairement à un usage récréatif (golf à Voëns et centre équestre au Maley). Dans ces lieux situés dans le paysage, il s'agit de viser une bonne intégration des localités dans le paysage ainsi qu'une culture du bâti de qualité.

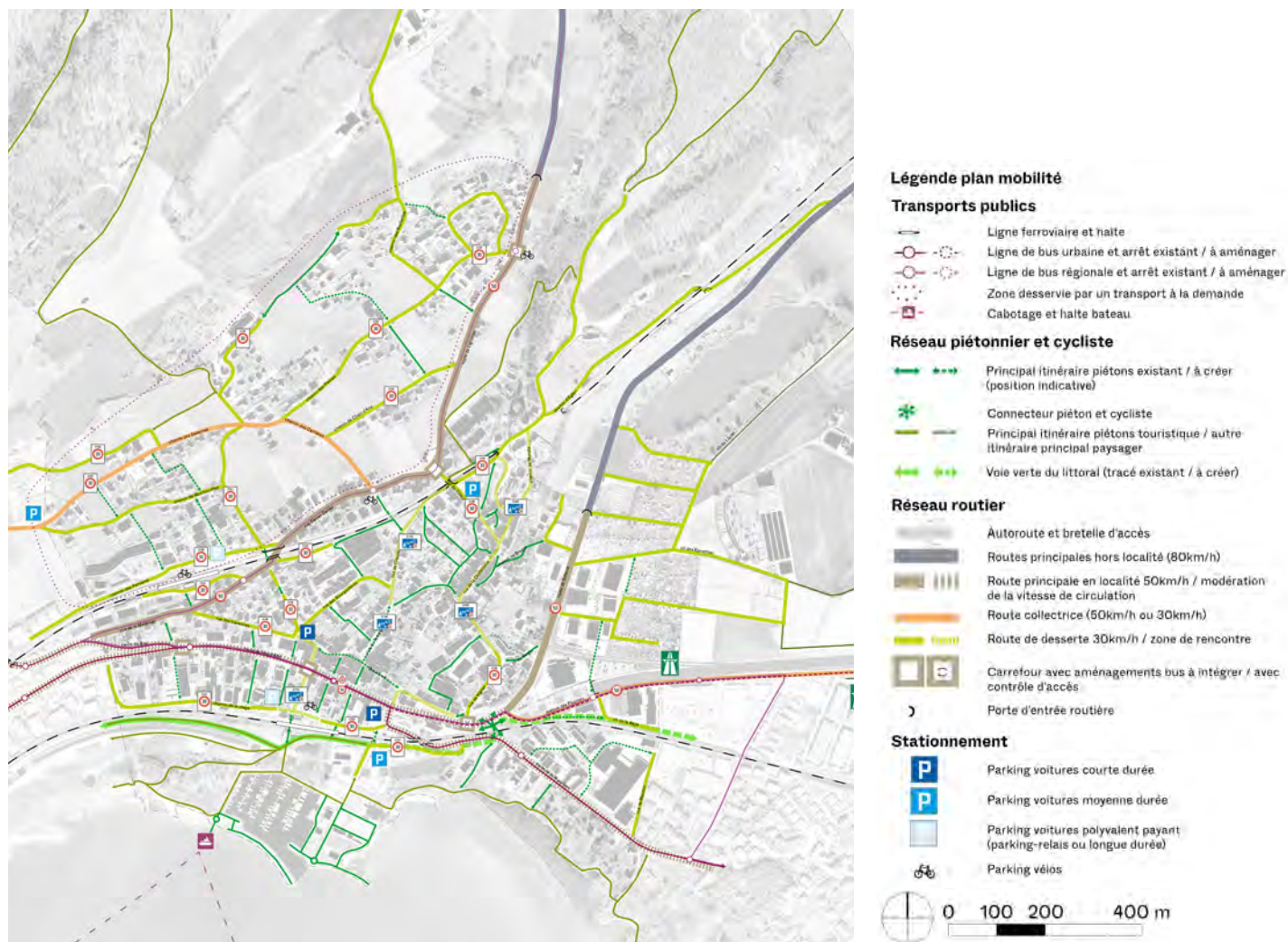


### 3.3.2 Éléments spatiaux spécifiques

Le renforcement de la signification des espaces ouverts et l'amélioration des rapports entre le bâti et l'espace-rue, en particulier le long des routes principales, est un autre thème important traité dans le concept urbanisation. Les façades marquantes, définissant clairement les espaces publics et renforçant l'interaction entre les espaces publics et les affectations des rez-de-chaussées (appropriation, adresse), sont indiquées sur le plan de manière indicative. Les éléments relatifs aux particularités bâties, tels que les bâtiments ou ensembles à l'inventaire, ainsi que les autres structures bâties considérées dignes d'intérêt, sont également représentés.



## 3.4 Concept mobilité



Projet de territoire, plan mobilité (extrait). Le plan au format A3 se trouve en annexe.

Dans le concept mobilité, la coordination entre urbanisation et mobilité occupe une place centrale. Le concept mobilité traite les différents modes de transport que sont les transports publics (TP), la mobilité douce (MD) et les transports individuels motorisés (TIM). Les plans existants de circulation et de stationnement ainsi que le rapport technique y relatif (sd ingénierie, 2019) constituent un important document de base.

### 3.4.1 Principes de base

#### Planification intégrale de l'urbanisation et du transport

La planification intégrale de l'urbanisation et du transport est un important principe du concept mobilité. Une mobilité durable, organisée de manière compacte avec une priorité accordée à la mobilité douce et aux transports publics est visée. Pour ce faire, les deux gares BLS et CFF jouent un rôle important, ainsi que la route de Neuchâtel avec ses lignes de bus structurantes 101 et 107. Ces infrastructures offrent non

seulement déjà une bonne qualité de desserte en transports publics, elles permettent aussi un développement qualitatif de l'offre par étapes. Afin de limiter le trafic, les notions de proximité et de «ville des courtes distances» sont importantes. Le développement se concentre ainsi dans des lieux bien desservis (en offre de transports publics, équipements publics, approvisionnement de proximité, etc.), centraux et bien mis en réseau.

Dans les lieux difficilement accessibles ou présentant de trop grandes distances aux centres, le développement est moindre. Les critères déterminants à prendre en compte sont la qualité de desserte en transports publics, les possibilités de liaisons en mobilité douce et la fonctionnalité du réseau routier. Ainsi, une structure composée de rues de quartier étroites, ne pouvant pas facilement être élargies, complique la desserte.

Le développement se concentre ainsi dans la partie sud de la commune, dans les quartiers situés à proximité des deux gares le long de la route de Neuchâtel et de la route de la Musinière. Dans ces quartiers, une haute densité ainsi qu'une mixité élevée sont recherchées, ce qui permet de réduire les distances et les flux de trafic. Par ailleurs, différents projets sont prévus à ces endroits, par exemple dans le cadre du projet d'agglomération RUN, tels que la deuxième étape de requalification de la route de Neuchâtel (mesure PA RUN 10.5b) et le réaménagement des espaces publics du centre du village (mesure PA RUN I10.3).

Dans le nord de la Commune, le développement est moindre en raison des grandes distances, de l'emplacement périphérique et de la situation à flanc de coteau. Le volume de trafic est ainsi limité.

La planification intégrale de l'urbanisation et de la mobilité s'attache également à mettre en avant les aspects positifs du trafic. Ainsi, il s'agit de mettre à profit l'emplacement central et stratégique des routes principales très fréquentées, leur bonne accessibilité, les nombreux flux ainsi que leur bonne visibilité. Les affectations proposées réagissent à la qualité et la fonctionnalité des routes principales, dont les bâtiments adjacents hébergent des usages publics, des bureaux et de l'artisanat.

### **Favoriser les déplacements en mobilités douces dans le sud de la Commune**

Une amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité des déplacements en mobilité douce est recherchée dans les centralités de la Commune, telles que le centre villageois, les alentours des gares et les abords de la route de Neuchâtel. En ce qui concerne le stationnement, la mutualisation des usages et l'auto-partage sont souhaités dans ces quartiers. Dans les espaces publics, les places de stationnement sont réduites, respectivement intégrées dans l'aménagement de l'espace. Les commerces, en particulier ceux situés le long des routes principales, profitent des flux de trafic. Les livraisons sont assurées et des places de stationnement à courte durée sont aménagées.

L'aménagement et le régime de circulation des routes principales réagissent au contexte local. Ainsi, la route de Neuchâtel est une artère

de vie attractive avec un aménagement possédant deux séquences distinctes. La séquence « avenue » est aménagée en une rue commerciale continue avec des allées d'arbres, une bande polyvalente facilitant les traversées et la bifurcation des véhicules, des pistes cyclables et des trottoirs généreux. La séquence « traversée du centre » située à la hauteur du centre villageois et constituant son visage possède une chaussée réduite. Grâce aux trottoirs agrandis et plantés (groupes d'arbres), le lieu obtient un caractère de place. Les rapports transversaux sont accentués et les vitesses sont modérées (p.ex. zone 30).



Références (en haut : traversée de Köniz, Schwarzenburgstrasse ; en bas : Thoun, rue de la gare) : Exemples d'aménagement pour la séquence « avenue ». Traversées et tournés facilités grâce à la bande polyvalente et aux vitesses réduites, trottoirs généreux et plantés (image Flaneur d'Or ; image M. Schuppisser).

Références (en haut : traversée de Rolle, Grand'Rue ; en bas : Brig, rue de la gare) : Exemples d'aménagement pour la séquence « traversée du centre ». Aménagement de façade à façade avec gabarit réduit, espaces latéraux généreux et plantés (image du bas vdw).



Extrait du projet de territoire, illustrant les aménagements contextuels de la route de Neuchâtel.

### **Améliorer l'accessibilité du nord de la Commune pour les déplacements en mobilités douces et en transports publics**

Depuis et vers le nord de la Commune (quartier dans les vignes, hameaux de Voëns et Maley), les accès aux principales centralités de la commune et aux arrêts de transports publics sont améliorés pour les piétons et les cyclistes. Ainsi, les itinéraires piétonniers et cyclistes sont directs, attractifs et sûrs (avec pistes cyclables sur les tronçons adéquats). Aux arrêts de bus sur la route de Lignières, du stationnement public pour les vélos est intégré aux arrêts afin de favoriser la mobilité multimodale. En complément, un transport public à la demande est mis en place pour améliorer la desserte en transports publics du quartier dans les vignes.

#### **3.4.2 Transports publics (TP)**

L'organisation actuelle du réseau de transport public est renforcée et valorisée par l'urbanisation et le développement du réseau de mobilité douce et des infrastructures de stationnement.

Le tracé de l'une des lignes de bus urbaines traversant la commune (101, 107) est dévié par l'avenue des Pâquiers de manière à améliorer la desserte des quartiers d'activités à l'est de la commune.

La fréquentation de la ligne de bus régionale en direction de Lignières est incitée dans le but d'une augmentation de sa fréquence de passage. Un nouvel arrêt est implanté à proximité du croisement entre la rue Daniel-Dardel et le chemin des Carrières et des améliorations des rabattements en mobilité douce sont entrepris.

En complément, un transport à la demande permet d'assurer la desserte du nord de la commune (quartier dans les vignes), en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Sur la route de Neuchâtel, les interventions imaginées dans le cadre de sa requalification assurent la bonne progression des lignes structurantes de transports publics (bus et littorail, dans le cas d'une prolongation de ce dernier jusqu'à La Tène)



Qualité de desserte du réseau de bus (rayon de desserte à 300m des arrêts) et améliorations envisagées par les deux nouveaux arrêts (zones hâchurées).



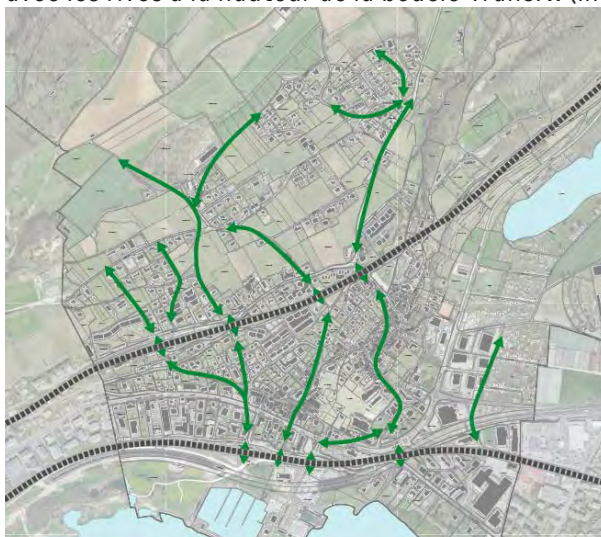
Référence (Horw) : Arrêt de bus avec places vélo intégrées (image vdw).

### 3.4.3 Mobilité piétonne

Le concept piéton vise la création d'un réseau fin composé du réseau routier et d'itinéraires continus et directs à travers la zone urbanisée. Ce réseau connecte l'ensemble du territoire aux principales centralités et aux arrêts de transports publics bénéficiant déjà de mesures infrastructurelles d'agglomération (mesures PA RUN M10.13 «Création de rabattement MD vers le centre et les haltes de St-Blaise» et PA RUN M13.6 «Itinéraire alternatif MD Marin - St-Blaise au nord de la voie ferrée»). Il se prolonge vers les itinéraires touristiques et paysagers en direction des secteurs non urbanisés, au travers notamment de liaisons principales nord - sud traversant la commune. En particulier les rives sont bien reliées au centre de la localité, notamment à la hauteur de la gare BLS et de la boucle TransN, où la liaison existante jusqu'en 1975 pourrait être rétablie, par exemple sous forme d'un passage sur ou sous-voies pour la mobilité douce.



Image aérienne datant de 1936 et image d'archive datant de 1974 montrant l'ancienne liaison avec les rives à la hauteur de la boucle TransN. (images Swisstopo et archives privées)



Liaison pour la mobilité douce intégrée dans un espace public et éventuellement combinée à un nouveau bâtiment. (image huggenbergerfries architectes)

Schema illustrant le principe de liaisons piétonnes nord-sud

Il s'agit en particulier de compléter le réseau piétonnier lors d'opérations immobilières, avec un rapport soigné entre la rue et les fronts bâtis. Sur le réseau routier, les requalifications routières, la modération des vitesses et l'extension de la piétonisation du centre villageois participent à l'amélioration de l'attractivité des déplacements à pied.

### 3.4.4 Mobilité cycliste

Les déplacements à vélo sont réalisés sur le réseau routier ou via les itinéraires touristiques qui transitent par le bord du lac de Neuchâtel. Sur les axes principaux, il existe des itinéraires cyclables attractifs et sûrs. Des mesures allant dans ce sens sont planifiées dans le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable et le projet d'agglomération, tel que l'aménagement d'un itinéraire cyclable entre St-Blaise et Cornaux (mesure PA RUN M13.6) et l'aménagement de bandes cyclables sur la route de Neuchâtel et la rue du Brel. L'axe Maigroge-Dardel-Lignièrès constitue également un axe cycliste principal, sur lequel un aménagement de la chaussée favorisant la mobilité cycliste est recherchée, tout en prenant en compte son gabarit étroit (p.ex. aménagement d'une bande cyclable à la montée). Sur le réseau communal, les déplacements cyclistes sont traités en mixité dans des zones à vitesse modérée.

La voie verte, en tant que liaison structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic, relie tout le littoral neuchâtelois jusqu'à La Tène et son pôle cantonal de développement. Elle emprunte les rives du lac jusqu'au port de Saint-Blaise, où elle rejoint le chemin de la Raye du côté nord des rails de chemin de fer. Le franchissement du chemin de fer est attractif et direct (passage souterrain ou aérien).

### 3.4.5 Transports individuels motorisés (TIM)

La Commune de St-Blaise bénéficie d'une excellente accessibilité routière mais subit également les nuisances spatiales et environnementales liées à ce réseau. Le concept TIM entend d'une part apaiser la circulation sur son territoire et d'autre part saisir l'opportunité de l'urbanisation pour améliorer le fonctionnement et la qualité de vie le long de ces axes.

La requalification des espaces publics du vieux village et la réorganisation du stationnement incitent le trafic de transit à se reporter sur le réseau principal. Ce réseau principal est également apaisé par un abaissement des vitesses de circulation dans les secteurs les plus exposés aux nuisances sonores.

L'urbanisation privilégiée le long des routes de Neuchâtel et de Soleure permet d'optimiser le fonctionnement et l'image de ces routes en réorganisant les accès latéraux et en adaptant le traitement des fronts de rue.

L'aménagement du réseau routier collecteur et de desserte est traité en mixité avec des vitesses de circulation modérées de manière à sauvegarder les qualités paysagères des murs de vignes et de maîtriser le trafic de transit.

Les entrées de localité depuis les routes de Lignièrès et de Soleure, également portes de l'agglomération, sont aménagées de manière à accentuer le niveau d'attention des usagers de la route lorsqu'ils pénètrent dans le milieu urbanisé.

### 3.4.6 Stationnement

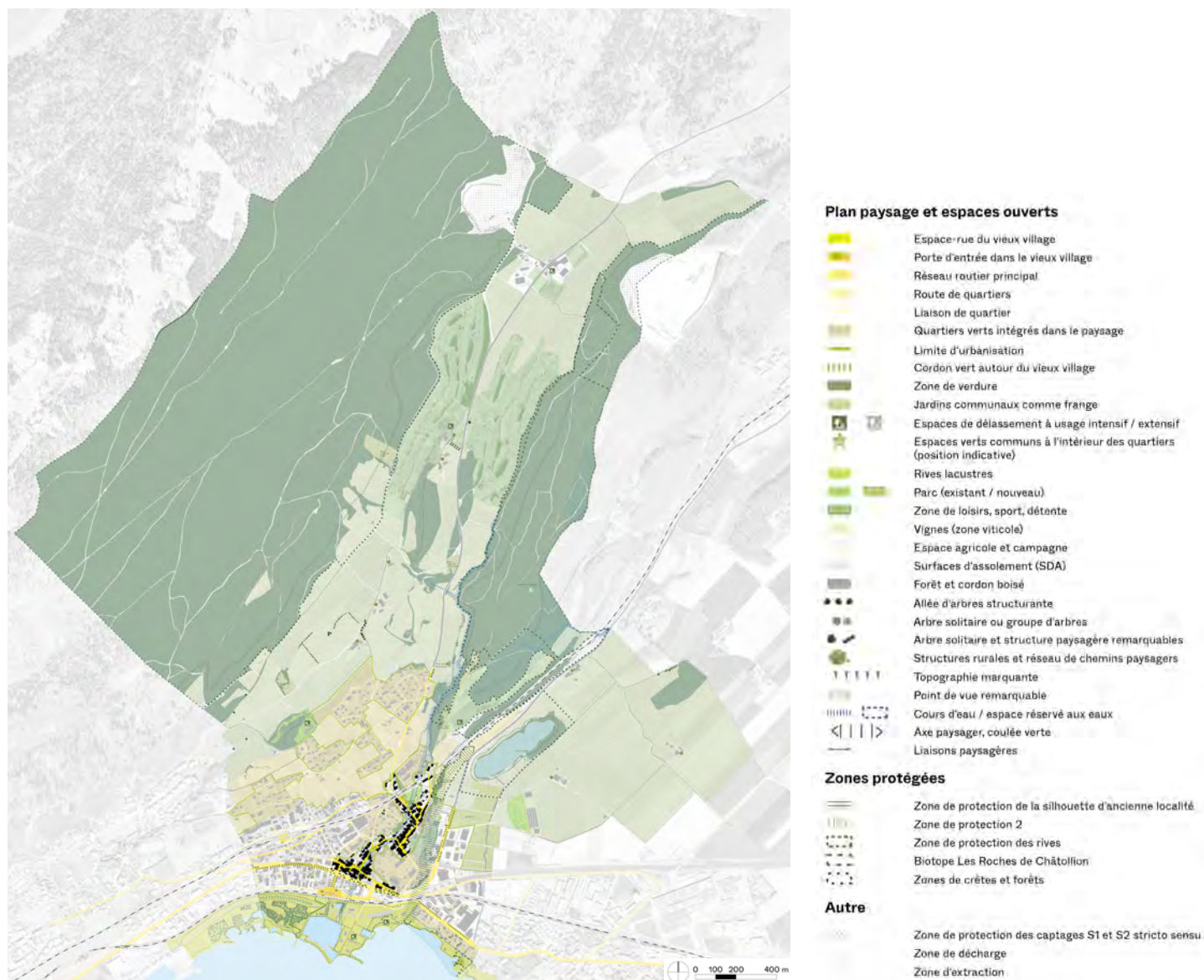
De manière générale, le stationnement privé est assuré sur les parcelles privées et bien intégré dans l'espace ouvert. Du stationnement public est mis à disposition en complément pour les besoins des équipements et installations publiques et de certains secteurs particuliers comme le centre villageois par exemple.

La gestion du stationnement public des voitures privilégie :

- la courte durée au centre de la commune, la forte rotation des véhicules stationnés permettant de limiter le nombre de places et donc l'espace occupé par celles-ci ;
- la moyenne durée en périphérie notamment pour compenser les besoins des habitants en soirée et les samedis ;
- un système polyvalent pour le stationnement situé à proximité des gares et assurant des fonctions différentes selon la demande et la période de la journée, notamment comme parking-relais.

Du stationnement pour vélos est aménagé aux arrêts de transport public de manière à répondre à un besoin de longue durée (besoin pendulaire).

### 3.5 Concept paysage et espaces ouverts



Projet de territoire, plan paysage et espaces ouverts. Le plan au format A3 se trouve en annexe.

Le concept paysage et espaces ouverts traite d'une part le paysage en dehors de l'espace urbanisé (paysages agricole, viticole, sylvicole, équipements sportifs et de délaissement), d'autre par le paysage à l'intérieur des quartiers (parc, places).

#### 3.5.1 Espaces ouverts en dehors de la zone urbanisée

La commune de Saint-Blaise bénéficie d'espaces naturels de qualité comme les forêts, les rives lacustres ainsi que les plateaux agricoles de Wavre, des hauts de Saint-Blaise et de la zone du Maley. Les espaces paysagers sont étroitement liés à la zone urbanisée et ont une grande importance pour la qualité de vie dans la commune.



## Rives du lac et transition avec les quartiers

Les rives du lac sont facilement accessibles depuis les quartiers, grâce à l'amélioration des liaisons existantes (tel que le prolongement de l'allée d'arbres de l'avenue de la gare) et l'aménagement de nouvelles liaisons (à la hauteur de la boucle TransN et du collège de la Rive-de-l'Herbe).

Les rives constituent un milieu naturel riche en biodiversité et protégé au niveau cantonal. Le secteur du port, en continuation avec l'ancienne localité et le quartier du nouveau village, voit une intensification de ses usages, dans le respect de son cadre naturel (équipements sportifs, restaurant ouvert toute l'année, etc.).



Plan paysage et espaces ouverts, extrait.



Référence (Sempach, rives lacustres) : aménagement naturel des rives, accès isolés au lac (image vdw)



Référence (Bucheggplatz, Zurich) : franchissement des infrastructures de mobilité intégré dans un espace vert. (image vdw)



Référence (Hard, Autriche) : aménagement urbain des rives, lieu de rencontre dans le secteur du port. (image cafeamsee)

## Franges de localité

Les franges de localité forment une transition entre la zone urbanisée et la campagne. Elles sont définies et traitées de manière naturelle. Les jardins communaux à l'est de la commune représentent, par exemple, une transition verte et diversifiée entre la localité et la campagne.



Référence (Helsingor) : Limite de localité avec ceinture végétale entre les jardins privés et les champs. (image Atelier Quadrat)



Référence (Kirchlindach) : Limite de localité aménagée avec un chemin et des jardinets. (image Klötzli-Friedli)



Les jardins communaux comme frange de localité verte et diversifiée. (image vdw)

### Espaces de sport et de loisirs

Les espaces de délasserment intensifs (centre sportif des Fourches, golf, centre équestre, port et plage) sont accessibles en mobilité douce et intégrés dans le paysage. Les espaces de délasserment extensifs (Roches de Châtollion, lac du Loclat, carrière des Vardes) sont peu aménagés, leur caractère naturel est conservé et ils sont intégrés dans le réseau de randonnées pédestres.

### Patrimoine naturel

Le patrimoine naturel de la commune (biotopes, arbres isolés, allées d'arbres, haies, murs de vignes, etc.) est préservé et entretenu. Le recensement paysager est actualisé.

### 3.5.2 Espaces ouverts à l'intérieur des quartiers

A l'intérieur des quartiers, il existe une structure diversifiée et mise en réseau d'espaces ouverts. Ces espaces ouverts sont des éléments structurants pour le développement.

#### Vieux village, avenues, places urbaines

Dans le vieux village, les ruelles et places sont aménagées en espaces publics conviviaux (aménagement de façade à façade, espaces privés intégrés, présence de la végétation). Les lieux d'entrée dans l'ancienne localité reçoivent également une attention particulière.

Les routes de Neuchâtel, de Soleure et de la Musinière, autour desquelles se concentrent la densification, sont aménagées en avenues urbaines

(trottoirs généreux et plantés, traversées facilitées).

L'axe Maigroge - Dardel - Lignièrès est un espace-rue attractif (adressage des bâtiments sur la rue, trottoirs), possédant un caractère vert et villageois (murs de vigne historiques, arbres remarquables).

La place de la gare BLS, considérée comme une véritable carte de visite pour la Commune de Saint-Blaise, est une place urbaine fréquentée. Sur la place de la gare CFF, qui bénéficie côté lac d'une vue porteuse d'identité, un petit espace public en belvédère sur le lac est aménagé.



*Référence (à gauche : Liestal ; à droite : Delémont): Exemples d'aménagement pour la place de la Gare. Place comme lieu de rencontre, fronts bâtis représentatifs, rez-de-chaussées actifs et terrasses participant à l'animation du lieu, intégration des bâtiments historiques, présence de végétation. (images vdw)*

## **Autres espaces ouverts dans les quartiers**

Autant les quartiers résidentiels que d'activités disposent d'espaces verts publics de proximité. Ces espaces sont bien reliés entre eux et au sein du quartier et peuvent prendre par exemple la forme de places de jeux ou de parcs. A leur fonction sociale s'ajoute une fonction écologique de poumons verts afin de lutter contre les îlots de chaleur. De par leur aménagement, ils favorisent une biodiversité élevée de la faune et de la flore (diversité des essences plantées, cachette pour animaux, pas d'utilisation d'engrais) et l'infiltration de l'eau (surfaces perméables). En particulier dans le cadre de la densification d'un quartier, il s'agit de veiller à réaliser de nouveaux espaces ouverts afin d'améliorer l'offre et apporter une plus-value.

## **Quartiers verts**

Les espaces ouverts à l'intérieur des quartiers sont non seulement constitués d'espaces ouverts publics mais également privés, qui participent à la qualité de vie dans la commune. Dans les quartiers verts, il y a une proportion élevée d'espaces verts généreusement plantés. La diversité des différents jardins privés et leur aménagement naturel favorisent une biodiversité élevée.



Référence (Berlin) : Cour en lien avec des activités.



Référence (Genève) : Espace de quartier avec caractère vert et revêtement perméable.

### Cordon vert autour du vieux village

Un cordon vert existe autour du vieux village, permettant de garantir une distance libre de construction et de protéger les vues sur le vieux village. Cet espace vert est constitué d'un système diversifié (jardins, espaces verts, prés, espaces plantés) favorisant la biodiversité.



Plan paysage et espaces ouverts, extrait.



Référence (Berne) : caractère vert des jardins, biodiversité et diversité d'usage.

### Axe paysager

A l'Est du vieux village, en contre-bas de ce dernier dans la ligne de rupture de pente, un axe paysager est défini, afin d'assurer de grandes qualités paysagères et de favoriser la protection de la silhouette du vieux village. Cet axe paysager, reliant la forêt au lac, sert également de coulée verte pour la faune et la flore.

### Espaces et objets paysagers protégés

Les espaces et objets protégés désignent des zones ou éléments paysagers qui, de par leur valeur spécifique, font l'objet d'une protection dans les règlements aux niveaux fédéral, cantonal et communal ou sont reconnus comme digne d'intérêt dans les recensements (inventaire paysager, recensement architectural, inventaire des murs de vigne).

Les surfaces d'assolement sont maintenues, ainsi que l'étendue de la zone viticole et les zones de protection cantonales et communales (zone de protection 2, zone de protection des rives, zone de biotope des Roches de Châtollion, périmètre ICOP, zone de crêtes et forêt). De plus, la valeur des objets dignes d'intérêt, tel que les arbres solitaires et structures paysagères remarquables renseignés dans l'inventaire paysager, est prise en compte lors de développements.

### Les cours d'eau et l'espace réservé aux eaux

Le Ruau constitue le principal cours d'eau, s'écoulant à travers le vieux village pour rejoindre le lac. Il forme un espace ouvert structurant, possédant une grande plus-value pour la qualité de vie dans la commune. Les aménagements existants sont entretenus et améliorés, en veillant à leur diversité, leur fonctionnalité et la promotion de la biodiversité. Il s'agit en particulier de veiller à une bonne intégration du cours d'eau dans les quartiers et secteurs densément bâtis, en prenant en compte les dangers de crues. L'espace réservé aux eaux, comme défini par les directives cantonales, est à prendre en compte. En plus du Ruau, les autres cours d'eau, comme le Mouson s'écoulant du lac du Loclat au lac de Neuchâtel, sont autant que possible renaturés, respectivement remis à ciel ouvert.

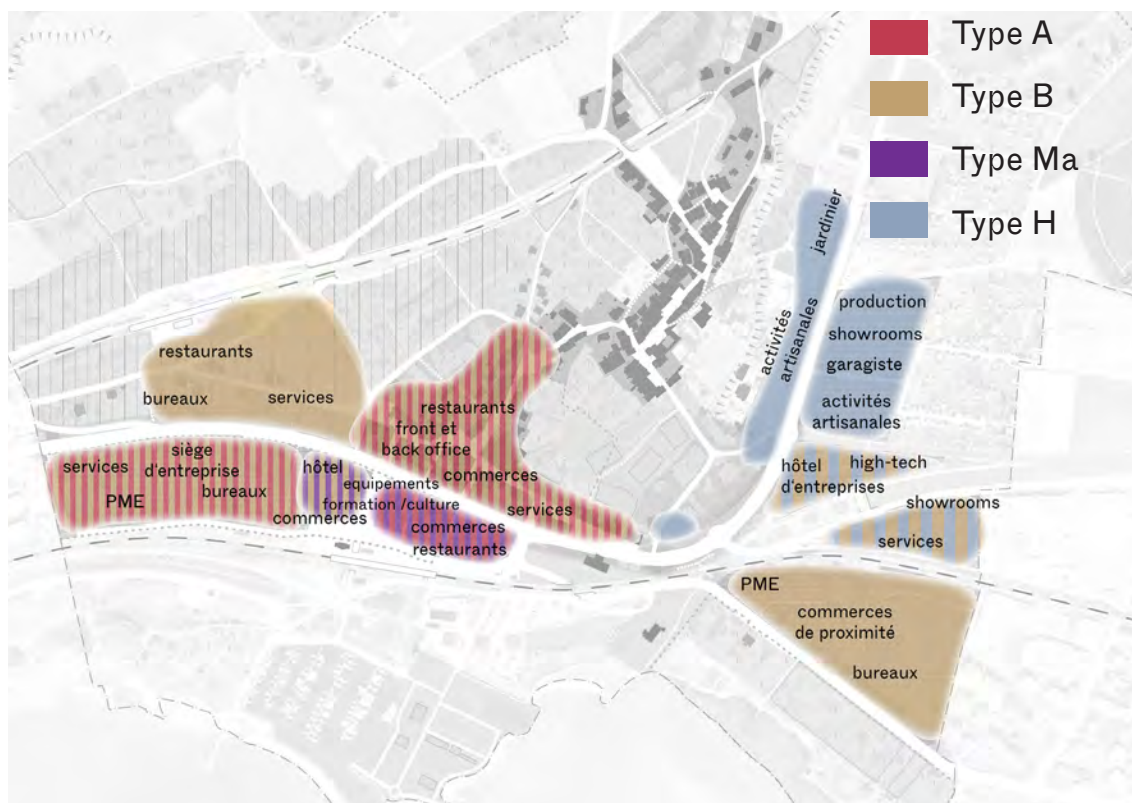


Référence (Sursee) : exemple d'intégration urbaine d'un cours d'eau, avec un aménagement générant des qualités de séjour, pour le secteur voisin de la gare BLS.  
(image vdw)



Le Ruau comme espace structurant générant beaucoup de qualité de vie.

### 3.6 Management des zones d'activités économiques (ZAE)



*Schéma* du management des zones d'activités économiques.  
Le *schéma* au format A3 se trouve en annexe.

Dans le cadre de l'Avant-projet PAL, la mise en place d'un management des zones d'activités économiques, soit la définition d'un profil des places de travail, a pour but de localiser judicieusement les activités, de mettre en place une politique coordonnée servant à guider la commune et les entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire et fonder ainsi le développement économique sur le concept de la bonne entreprise au bon endroit.

Pour ce faire, les aspects tels que l'accessibilité des places de travail, l'interaction entre les affectations, la visibilité des terrains, le besoin en surfaces des différents types d'entreprises ainsi que la possibilité d'intégration spatiale jouent un rôle primordial. La diversité des structures de quartiers à Saint-Blaise représente une chance pour offrir une grande diversité de places de travail.

Pour la commune de Saint-Blaise, les enjeux du management des ZAE sont la mise à profit de la position stratégique, de la bonne visibilité et de la bonne qualité de desserte des zones mixtes et des zones d'activités, aujourd'hui déficitaires (manque de représentation, utilisation du sol moindre). Il s'agit également de viser un bon ratio habitant/emploi (environ 0,5 place de travail par habitant, alors qu'aujourd'hui le ratio est d'environ 0,4 place de travail par habitant).

### 3.6.1 Stratégie

Le principe de base du management des zones d'activités économiques est de réagir aux usages actuels et de prendre en compte les entreprises existantes dans les quartiers d'activités. En effet, la répartition actuelle des places de travail illustre la demande effective et en partie également le développement souhaité.

Le long de la route de Soleure, de par la situation sensible au sein de la zone urbanisée (vues sur l'ancienne localité, transition vers la campagne), la proximité des quartiers d'habitation et la desserte en transports publics de moyenne qualité, les places de travail recherchées ont plutôt une vocation locale (activités artisanales, production à petite échelle). Le long de l'avenue des Pâquiers et de l'autoroute, de par l'amélioration prévue de la desserte en transports publics et du raccordement au réseau de mobilité douce, des places de travail avec une plus grande densité et une plus grande flexibilité des usages sont possibles.

La partie centrale au sud de la commune le long des routes de Neuchâtel et de la Musinière se voit renforcée par l'implantation délibérée de places de travail à haute valeur ajoutée. La situation très favorable en ce qui concerne les moyens de transport est mise à profit, en partie en attirant des usages publics (commerces de proximité). Cela suppose la valorisation de ces quartiers avec des espaces publics de qualité et des bâtiments représentatifs. Ainsi, il s'agit de générer, à l'aide d'une large palette d'offres, de bonnes conditions pour l'installation de différents types de places de travail. Les structures de quartier diversifiées et à petite échelle existantes dans la commune viennent consolider cette idée.

### 3.6.2 Profils des places de travail

La dénomination des profils se base sur la « méthode ABC »<sup>4</sup>. Ces profils ont valeur d'orientation générale pour l'installation des entreprises.

#### Type A

Dans ces quartiers, une forte densité d'emplois est recherchée, en général de type tertiaire avec contact au public (front office), et ayant une haute valeur ajoutée. Ce sont des lieux de travail centraux, très bien desservis par les transports publics, denses, urbains et mixtes avec importance supra régionale à régionale. Ces quartiers conviennent par exemple pour des front et back office, des hôtels, des sièges d'entreprises, des commerces et des restaurants.

<sup>4</sup> Selon le Guide du PAL, le but de la méthode ABC est de placer la bonne entreprise au bon endroit et définir une stratégie de localisation des activités en croisant deux variables : le profil de mobilité de l'utilisation et le profil d'accessibilité du territoire. Voir le Guide du PAL (version du 2 mai 2018), 2ème partie, Management des zones d'activités économiques, p.12 pour plus de détails.

**Type B**

Ces quartiers sont définis par une densité moyenne d'emplois tertiaires ou secondaires pouvant être en partie combinés avec de l'habitat. Ils ont une importance supra régionale à régionale et conviennent par exemple pour des PME, des services, des bureaux, de l'industrie à haute valeur ajoutée (high-tech), des hôtels d'entreprises, des commerces de proximité et des restaurants. La desserte en transports publics est bonne et les liaisons à l'échelle locale également.

**Type Ma**

Ces quartiers conviennent pour des équipements à forte fréquentation, se prêtant au mode des transports publics. Ce sont des quartiers centraux, possédant une importance supra régionale à régionale, et très bien desservis par les transports publics. Ils conviennent par exemple pour des commerces, des équipements culturels et pour des équipements à valeur d'image et d'usage (bibliothèque, cinéma, formation).

**Type H**

Ces quartiers sont définis par une faible à moyenne densité d'emplois et une forte dépendance à la route. Ils sont cependant bien reliés au reste de la zone urbanisée. Ces sont des quartiers d'activités de petite à moyenne échelles et fortement liés à la localité, bénéficiant de terrains bon marché. Ces quartiers conviennent par exemple pour des activités artisanales, des showrooms, de la production et finition de matériaux, des entrepôts, des garages-auto et des activités liées au jardinage. Les surfaces de bureaux et de vente ne sont possibles qu'en lien direct avec les activités artisanales.



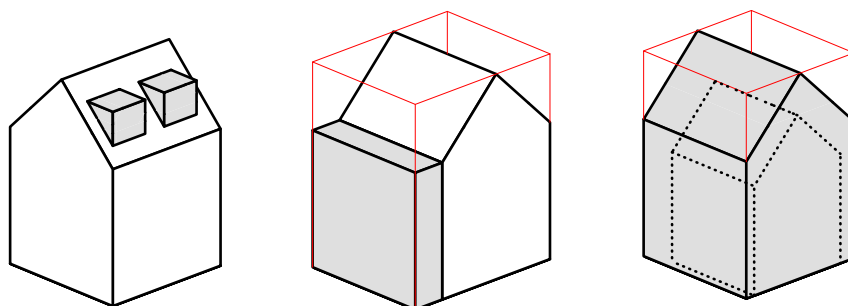
### 3.7 Les trois attitudes de développement

La définition de chaque identité de quartier est complétée par une attitude, qui illustre la nature des changements impliqués à l'avenir pour atteindre la vision souhaitée par rapport à la situation actuelle.

Ces attitudes sont au nombre de trois: « entretenir et adapter », « compléter et transformer », « restructurer et développer ». Elles sont décrites ci-dessous.

#### Entretenir et adapter

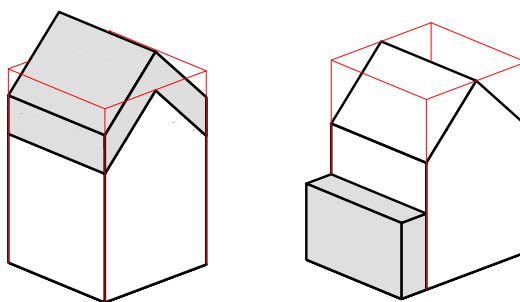
- La structure bâtie est entretenue et adaptée dans la limite de la réglementation actuelle.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée, il n'y a pas de modification des structures sociales et bâties.
- Cette attitude est adoptée dans des quartiers fonctionnant bien ou dans les quartiers ne bénéficiant pas d'une bonne desserte en transports publics.



*Exemples : aménagement de combles habitables, ajout d'une circulation verticale à l'intérieur du gabarit autorisé, reconstruction d'un bâtiment. Les lignes rouges représentent le gabarit maximum autorisé par le règlement actuel.*

#### Compléter et transformer

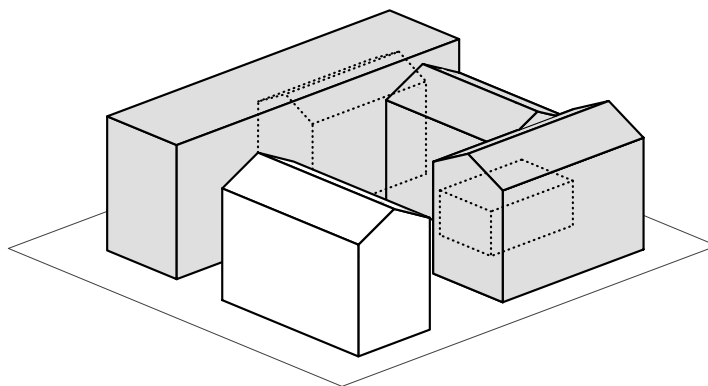
- Une densification douce de l'existant est imaginée par rapport à la réglementation actuelle.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée, il n'y a pas de modification des structures sociales et bâties.
- Cette attitude est adoptée dans des quartiers fonctionnant bien.



*Exemples : construction d'un étage ou d'un volume supplémentaire vis-à-vis de la réglementation actuelle. Les lignes rouges représentent le gabarit maximum autorisé par le règlement actuel.*

### **Restructurer et développer**

- Une restructuration du tissu bâti est visée sur le long terme afin d'obtenir plus de qualités urbaines, tels que des espaces-rues définis par des fronts urbains et des espaces ouverts de qualité.
- Une densification ciblée est recherchée, ainsi qu'une modification des structures sociales et bâties.
- Cette attitude est adoptée dans des quartiers bien desservis et actuellement majoritairement déficitaires. Avec la densification, des plus-values urbaines sont visées.



*Exemple : formation d'un îlot urbain intégrant les structures existantes digne d'intérêt.*

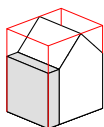
La carte ci-contre localise les différentes attitudes. Les quartiers à restructurer et développer forment les lieux les plus dynamiques. Ce sont les lieux qui seront exposés aux plus grands changements dans les années à venir et où la croissance trouvera prioritairement place dans les 15 à 20 prochaines années. Ils constituent des secteurs stratégiques. Ils se situent à proximité de la gare BLS ainsi que le long des routes de Neuchâtel, de Soleure et de la Musinière.

Légende accompagnant le plan ci-dessous :

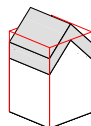
Attitudes :



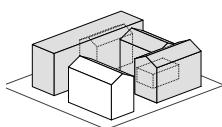
Entretien et adapter



Compléter et transformer



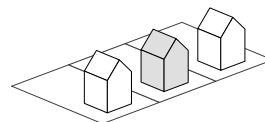
Restructurer et développer



Autre :



Zones à bâtir non construites<sup>5</sup>  
avec potentiel de densification  
dans les limites du règlement



Éléments pour orientation :



Zones à bâtir non dévolues à l'habitat

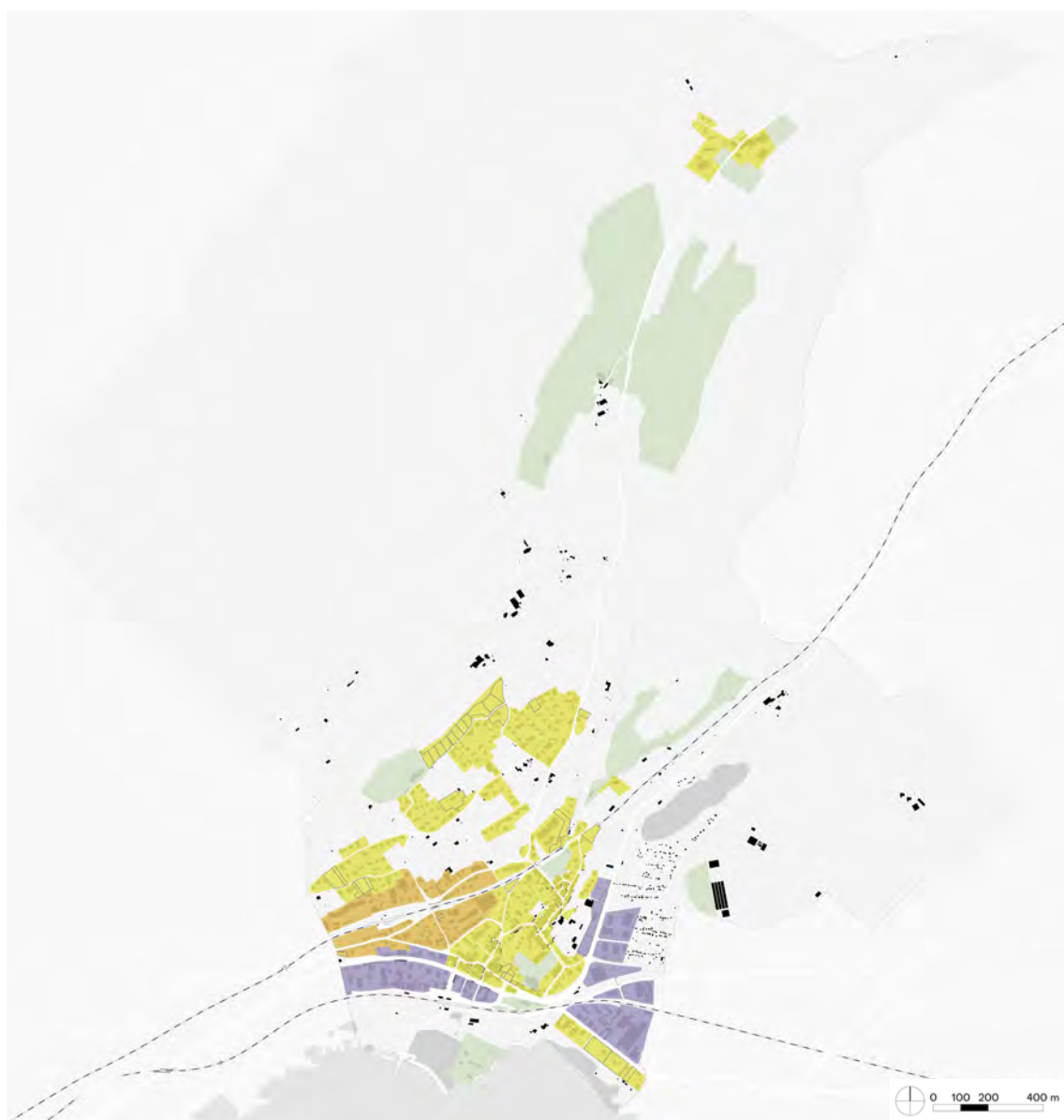


Schéma illustrant les attitudes adoptées.

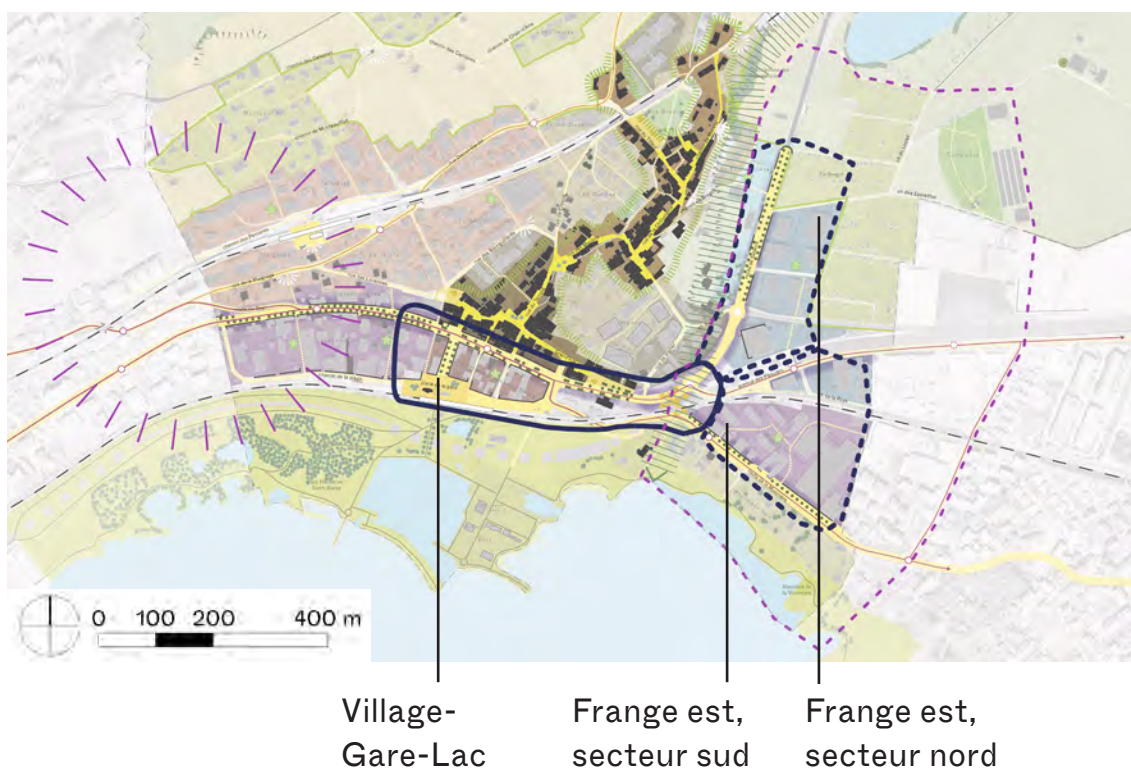
<sup>5</sup> Selon définition cantonale, avril 2020 (Voir « Directives pour les géodonnées et la représentation des plans communaux d'affectation des zones », SAT, version du 3 décembre 2018)

### 3.8 Les secteurs stratégiques et de coordination intercommunaux





Les secteurs stratégiques sont des lieux :

- représentatifs pour la Commune de Saint-Blaise.
- qui possèdent un grand potentiel de développement pouvant mener à une plus-value (lieux aujourd'hui déficitaires).
- complexes et présentant de nombreuses interdépendances, tel que l'implication de nombreux acteurs.
- prioritaires dans le développement de la Commune.

3 secteurs stratégiques, dont un secteur prioritaire, ont été définis sur le territoire communal, ainsi qu'un secteur de coordination intercommunal à l'est, à l'interface avec la commune de La Tène.



Légende

- |   |  |
|---|--|
|  Secteur stratégique prioritaire |  Secteur de coordination intercommunal est (La Tène)                  |
|  Autres secteurs stratégiques    |  Coordination intercommunale ouest (Hauterive, périmètre schématique) |

*Schéma illustrant les secteurs stratégiques et le secteur de coordination intercommunal est.*

### **Secteur Village - Gare - Lac**

Le secteur Village - Gare - Lac possède, de par sa situation centrale, une importance stratégique élevée pour la Commune. Il offre simultanément de grands potentiels de développement et de valorisation. De par son emplacement entre le vieux village et le lac, le secteur possède de hautes exigences urbanistiques. De plus, avec la gare BLS et la route de Neuchâtel, de nombreux thèmes de mobilité se concentrent dans le périmètre. Ainsi, une planification intégrale et prenant en compte les différentes échelles est nécessaire pour le secteur.

### **Secteur Frange est**

La frange est possède des qualités urbanistiques particulières (situation de frange est de la localité, vues sur l'ancienne localité, route de Soleure comme important axe d'entrée, situation au bord du lac) et forme l'entrée est de la commune. Occupé en majorité par des places de travail, le potentiel de développement du secteur est cependant important. Dans le cadre d'un développement, il s'agit de prendre en compte les qualités urbanistiques particulières mentionnées et de veiller à une bonne mise en réseau des quartiers, le secteur étant entrecoupé par différentes infrastructures de mobilité (train, autoroute, routes principales).

### **Secteur de coordination intercommunal Est**

Un secteur intercommunal à l'Est de la commune est défini, qui fera l'objet d'une coordination approfondie. Cette coordination concerne les thèmes suivants :

- Vérifier la cohérence des affectations des zones situées dans le périmètre intercommunal et les accès aux parcelles.
- Aménager une transition cohérente entre les zones urbanisée et agricole.
- Veiller à la continuité du réseau de mobilité douce (piétons et vélos).  
Les enjeux concernant la mobilité douce se situent en particulier sur le chemin de la Raye et à sa jonction avec l'avenue des Pâquiers. Cet itinéraire constitue en effet un important axe de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération (projet de voie verte) en direction de La Tène dont la continuité devra être assurée et l'accroche au niveau de la jonction avec l'avenue des Pâquiers précisée (p. ex. à l'aide d'un espace public). Il s'agit également de veiller aux continuités piétonnes le long du lac.
- Coordonner le réaménagement de la route de la Musinière et son caractère souhaité (rez actifs, fronts urbains représentatifs, traversée facilitées, trottoirs larges) ainsi que celui de l'avenue des Pâquiers / Champs-Montants.
- Coordonner le réseau de transports publics, en particulier sur l'avenue des Pâquiers / Champs-Montants.

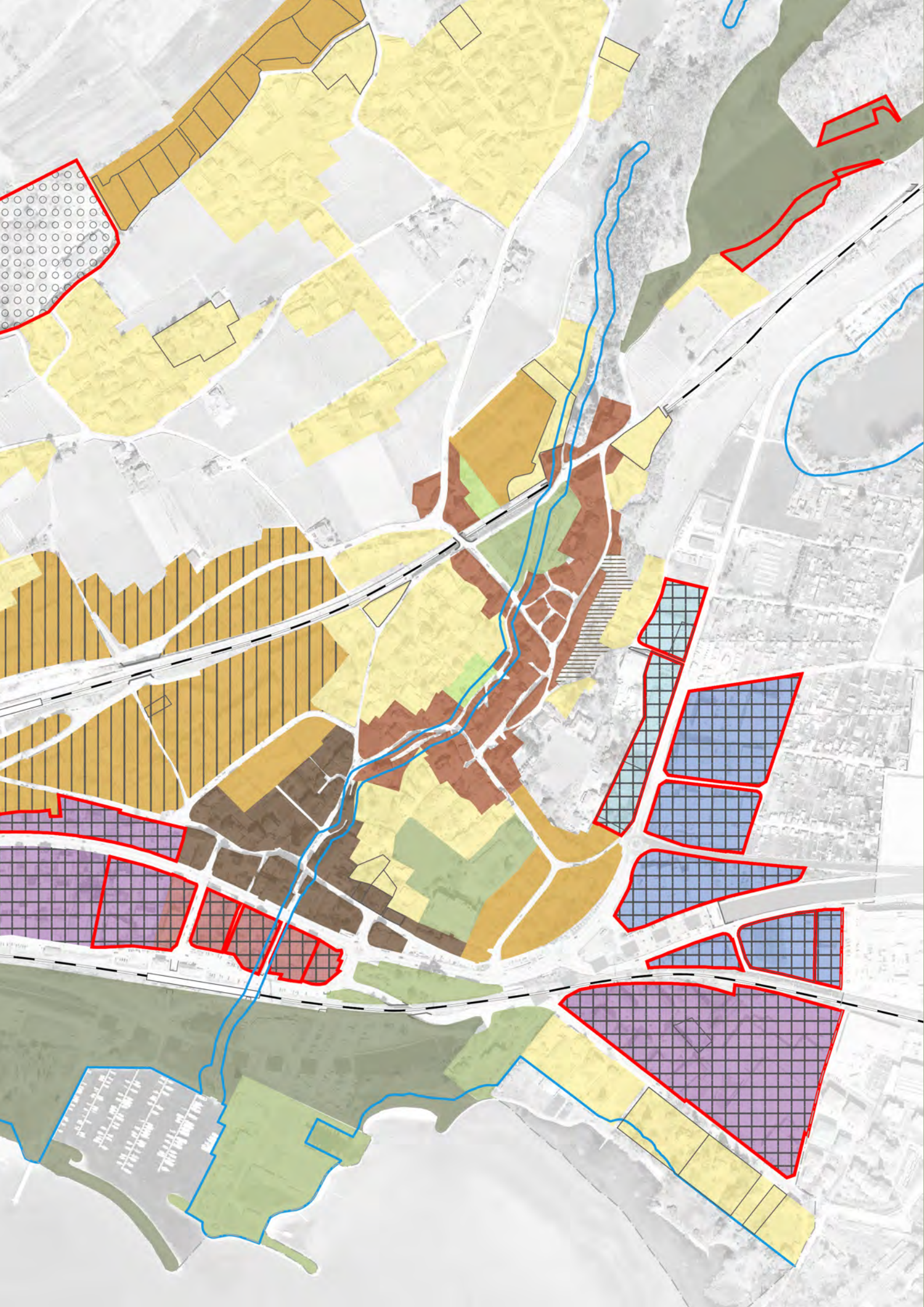
### **Coordination intercommunale Ouest**

A l'Ouest, il existe différents thèmes de coordination avec la Commune de Hauterive:

- Aménagement de la route de Neuchâtel (y compris fronts urbains)
- Développement du quartier mixte au sud de la route de Neuchâtel (Lavannes Sud / Rouges-Terres)
- Réseau de mobilité (route du Brel, chemin des Deleynes; réseau de transports publics: notamment concernant le projet de navette à Hauterive/la proposition de transport public à la demande pour améliorer la desserte des quartiers dans le vignoble à Saint-Blaise; projet de contournement de Hauterive/tunnel)
- Aménagement des rives (y compris la continuité des liaisons piétonnes)

Ces éléments de coordination ne nécessitent cependant pas la mise en place d'un secteur de coordination spécifique.







**4.**

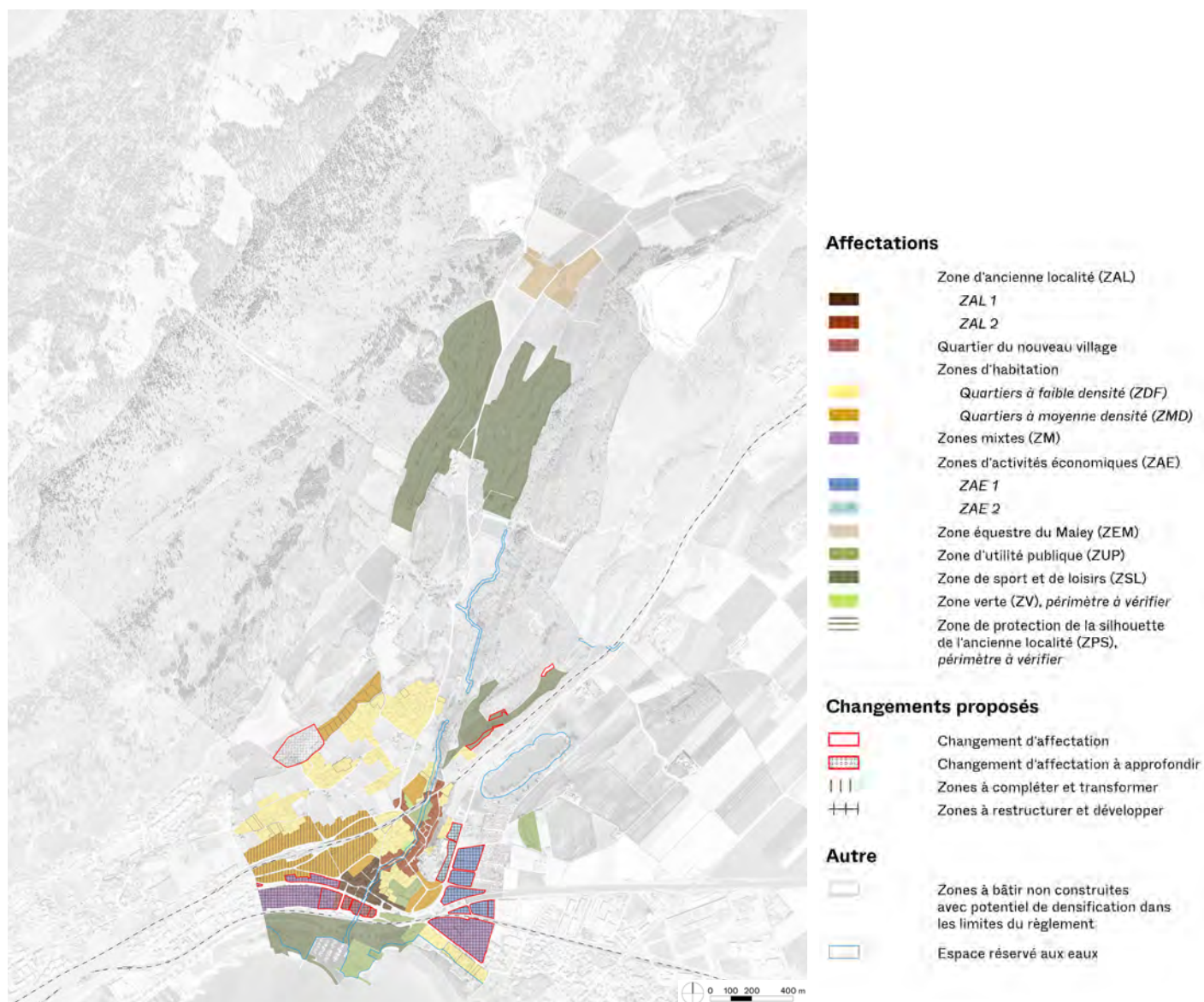
# **Pré-affectation et principes urbanistiques**

**Que changer et comment?**

## 4. Pré-affectation et principes urbanistiques

La pré-affectation et les principes urbanistiques sont la traduction du projet de territoire en un premier plan de pré-affectation à l'échelle du territoire communal et l'énonciation de principes urbanistiques.

### 4.1 Plan de pré-affectation



Plan de pré-affectation. Le plan au format A3 se trouve en annexe.

La carte de pré-affectation représente un premier plan des affectations principales, qui servira de base à la révision du PAL. Il traduit en terme de zones le projet de territoire et vise à mettre en lumière les actions requises par rapport au plan de zones existant. La pré-affectation se base sur les affectations actuelles, tout en cherchant à affiner la définition des quartiers afin de pouvoir en conserver et en développer les qualités.

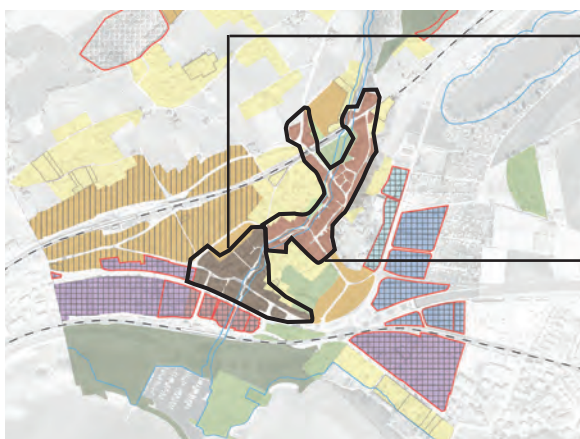
## Zones concernées

Le règlement d'aménagement communal actuel subdivise la zone d'urbanisation en différentes zones, comme par exemple la zone d'ancienne localité, les zones d'habitation, la zone mixte ou encore la zone industrielle. Il attribue à chaque zone des caractéristiques propres (par exemple un caractère, des affectations possibles et leurs proportions minimales ou maximales, des densités maximales). La pré-affectation de l'Avant-projet du PAL se concentre sur la zone d'urbanisation.

D'autres zones d'affectation (cantonales et communales) occupent le territoire communal, tels que les zones à protéger, la zone agricole et la zone viticole. Elles ne font pas l'objet de la pré-affectation. Ces zones ont cependant été prises en compte dans la définition du projet de territoire, où elles sont représentées.

## Zone d'ancienne localité

La zone d'ancienne localité (ZAL) se distingue en deux zones, selon le projet de territoire :



ZAL 1: Partie basse du vieux village avec concentration des usages publics (commerces, services, équipements publics, etc.)

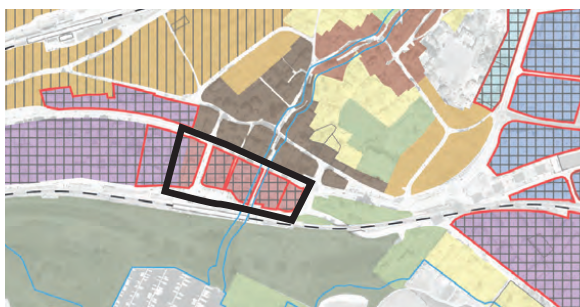
ZAL 2: Partie haute du vieux village à vocation essentiellement résidentielle

*Extrait du plan de pré-affectation avec indication de la zone d'ancienne localité.*

Les prescriptions architecturales, densités maximales, formes de toitures et autres éléments définis dans le règlement pour la ZAL sont conservés.

## Quartier du nouveau village

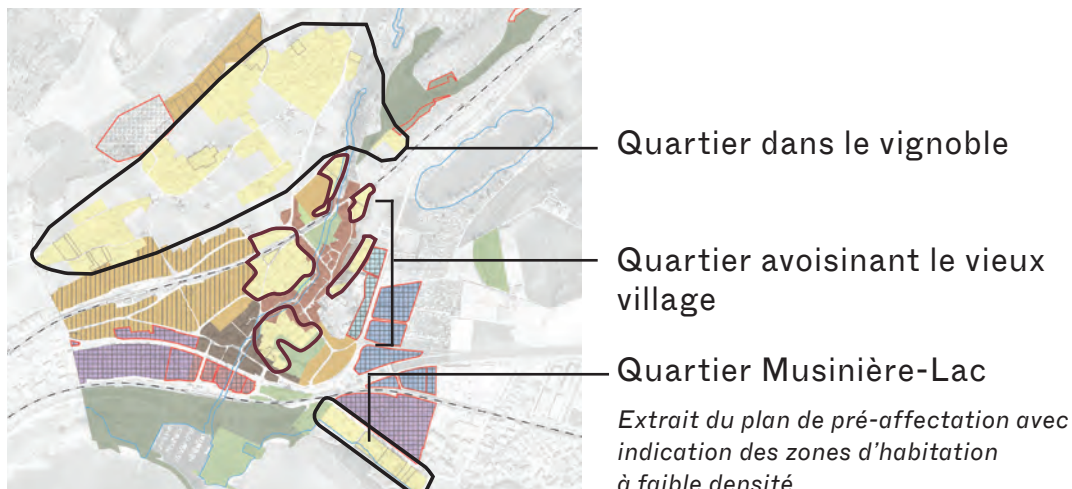
Le quartier du nouveau village correspond à une « zone centrale ». Le traitement de ce quartier sera approfondi dans le cadre d'une étude sectorielle lors de la révision du PAL.



*Extrait du plan de pré-affectation avec indication du quartier du nouveau village.*

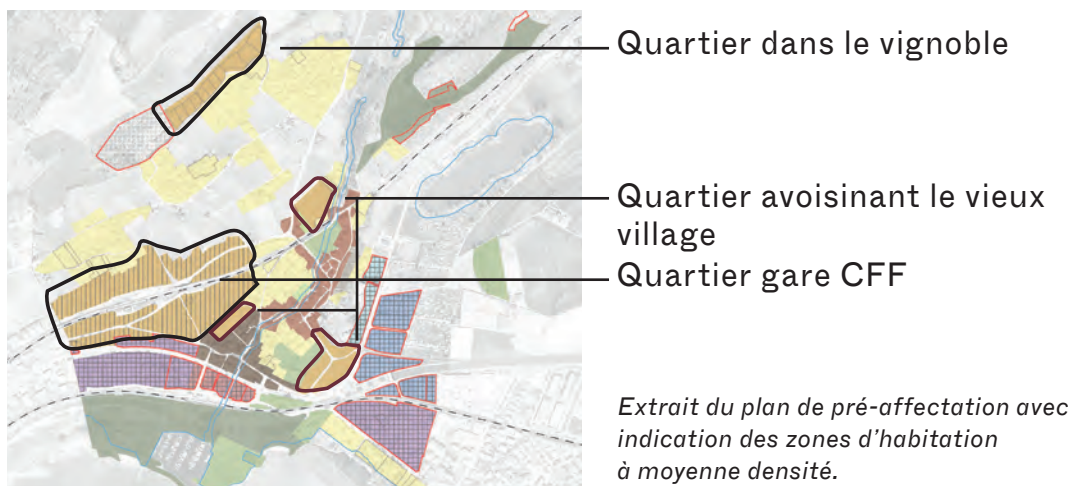
### Zone d'habitation à faible densité

Les zones d'habitation à faible densité (ZFD) se distinguent en plusieurs quartiers, selon le projet de territoire :



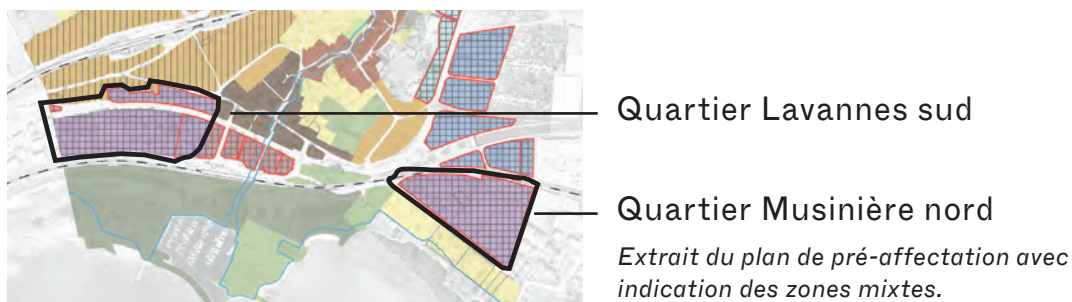
### Zone d'habitation à moyenne densité

Les zones d'habitation à moyenne densité (ZMD) se distinguent en plusieurs quartiers, selon le projet de territoire :



### Zones mixtes

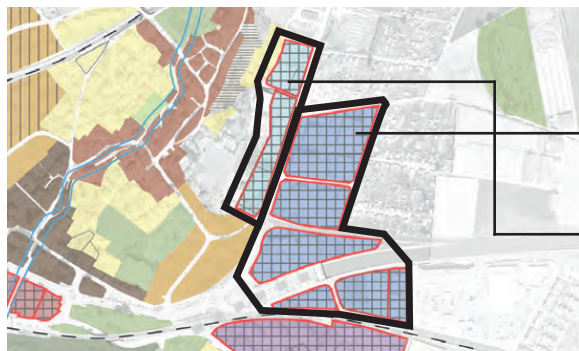
Les zones mixtes (ZM) se distinguent en plusieurs quartiers, selon le projet de territoire :



Un traitement différencié entre les secteurs au nord et au sud de la RC 5 (Lavannes Nord et Sud) est visé, prenant en compte leurs contextes respectifs.

### Zones d'activités économiques

Les zones d'activités économiques (ZAE) se distinguent en deux quartiers, selon le projet de territoire :



ZAE 1: Quartier d'activités route de Soleure - ave des Pâquiers

ZAE 2: Quartier des Fourmillières

*Extrait du plan de pré-affectation avec indication des zones d'activités économiques.*

La ZAE 2, de par son contexte sensible en lien avec la zone de protection de la silhouette de l'ancienne localité, se différencie par une plus petite échelle (hauteur limitée des bâtiments, gabarits plus petits), des exigences architecturales plus élevées, une faible proportion d'habitat possible en combinaison avec les affectations artisanales, ainsi que de grandes qualités paysagères.

La zone sud de la ZAE 2 bénéficie d'un caractère particulier (grandes qualités architecturales et paysagères). Son traitement sera approfondi dans le cadre d'une étude sectorielle lors de la révision du PAL.

### Zone équestre du Maley

La zone équestre du Maley (ZEM) a fait l'objet d'une modification partielle du plan d'aménagement en 2006. Elle est subdivisée en trois espaces avec leur réglementation spécifique, à savoir :

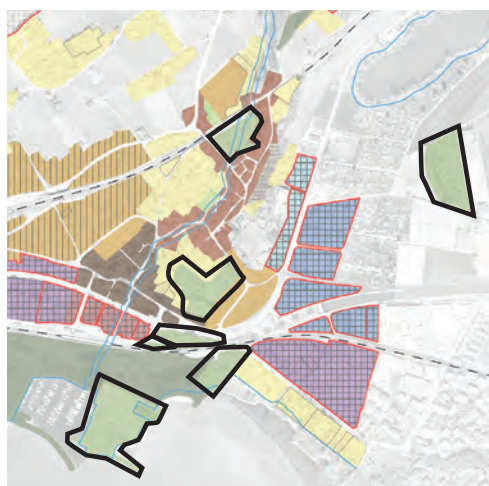


- espaces construits des manèges (pourtour orange)
- espaces des aménagements équestres (pourtour vert clair)
- espaces d'habitation (pourtour jaune)

*Extrait du plan de pré-affectation avec indication des espaces formant la zone équestre du Maley.*

### Zone d'utilité publique

Les zones d'utilité publique (ZUP) sont destinées aux bâtiments et installations publics de la commune. Elles se distinguent comme suit:



- ZUP 1 : Centre scolaire du Vigner
- ZUP 2 : Collège de la Rive-de-l'Herbe
- ZUP 3 : Eglise catholique
- ZUP 4 : Pré Brenier
- ZUP 5 : Déchetterie (à renommer)
- ZUP 6 : Cimetière
- ZUP 7 : Zone technique du port

*Extrait du plan de pré-affectation avec indication de la zone d'utilité publique.*

LA ZUP 5 correspond à l'ancienne déchetterie. Occupant un emplacement stratégique entre la boucle TransN et les voies ferroviaires, cette zone pourrait servir à l'avenir à organiser une liaison avec les rives.

L'emplacement de la boucle TransN se situe actuellement dans la ZUP 2. Afin d'améliorer les qualités urbaines du quartier (définition des espaces-rues, amélioration de la perception du tunnel routier sous-voies, activation des rez, etc.) il est recommandé de définir des fronts urbains à cet endroit, à l'aide d'un volume bâti. Cette parcelle ferait ainsi partie du quartier du nouveau village.

### Zone de sport et de loisirs

Les zones de sport et de loisirs (ZSL) sont destinées à des installations de sport et de loisirs. Elles se distinguent comme suit :



Zone de golf

Zone de sport  
(centre sportif des Fourches)

Zone des nouvelles rives

*Extrait du plan de pré-affectation avec indication de la zone de sport et de loisirs.*

La zone des nouvelles rives appartient à l'État et est non constructible.

Une planification est en cours pour la zone sportive des Fourches, qui conduit à une légère modification du périmètre de la zone.

### Zone verte et zone de protection de la silhouette

Deux zones occupent un rôle de protection au sein de la zone urbanisée. Il s'agit de la zone verte (ZV), destinée à conserver son aspect d'espace vert, et de la zone de protection de la silhouette (ZPS), destinée à protéger la silhouette de l'ancienne localité implantée au sommet d'une crête. Aucune construction n'est autorisée dans ces zones.



Dans le cadre de la révision du PAL, il s'agira de vérifier les périmètres de la zone verte et zone de protection de la silhouette, afin de leur donner éventuellement une plus grande cohérence.

Il s'agira également de traduire le « cordon vert autour du vieux village » inscrit dans le projet de territoire, par exemple en superposant aux zones existantes une zone de protection.

### Changements proposés

Sur la base du projet de territoire, les zones avec changement d'affectation et de densité devant être modifiées sont indiquées. Le reste du territoire ne subit pas de modification majeure. Néanmoins sa réglementation sera harmonisée, adaptée et complétée selon les principes urbanistiques définis ci-dessus.

Le secteur situé entre la rue des Bourguillards et le vieux village (secteur poste) a fait l'objet d'une étude approfondie dans le cadre de l'Avant-projet, dans laquelle la moyenne densité actuelle a été jugée pertinente et acceptable pour le quartier.

Dans le secteur de l'ancienne carrières des Vardes, l'idée d'y aménager un espace de délasserement à usage extensif (parc sportif, parc naturel) est à vérifier et approfondir.

## 4.2 Principes urbanistiques par quartier

Les principes urbanistiques décrivent les qualités recherchées pour les quartiers, tels que l'interaction souhaitée entre les bâtiments et les espaces ouverts, les gabarits des bâtiments, la nature des espaces ouverts. Ces principes sont pensés de manière intégrale, c'est-à-dire qu'ils traitent en même temps les thèmes de l'urbanisme, de la mobilité et du paysage. Ils cherchent à garantir un développement qualitatif des quartiers et favorisent un développement durable (augmentation de la biodiversité, développement des énergies renouvelables, etc.). Les principes urbanistiques se concentrent sur les quartiers résidentiels et d'activités, où ils peuvent contribuer à un développement qualitatif. Ils servent de base pour la révision du règlement d'aménagement. Il est de plus recommandé qu'ils en fassent partie intégrante en étant référencés dans le règlement.

Pour chaque quartier, la vision et les buts visés dans le projet de territoire sont énoncés, puis complétés d'une attitude (voir chapitre 3.7) illustrant la nature des changements impliqués. Des images de référence illustrent certaines qualités recherchées à titre d'exemple. Les principes urbanistiques sont également formulés et illustrés par une esquisse.

### 4.2.1 Le vieux village

La vision et les buts énoncés pour le quartier du vieux village sont les suivants :

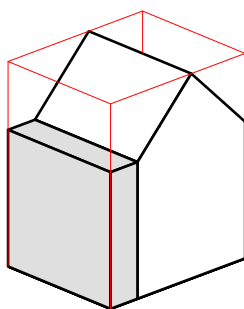
- Le quartier du vieux village représente le point focal de la commune.
- La vocation publique de sa partie inférieure, très bien accessible, se voit renforcée (commerces, équipements, restauration, etc.) alors que la partie supérieure conserve sa vocation essentiellement résidentielle.
- L'ancienne localité est bien reliée aux quartiers et des lieux d'entrée attractifs dans le vieux village sont aménagés (espace devant l'Hôtel communal, entrée depuis la rue des Lavannes, jonction entre la rue du Temple et le chemin de Creuze, espace du Pré Brenier).
- Un règlement flexible est mis en œuvre, promouvant la culture du bâti (qualités architecturales et des aménagements des espaces ouverts).
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « entretenir et adapter ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Remarque: Etant donné que l'ancienne localité constitue déjà une zone propres bénéficiant de prescriptions spécifiques dans le règlement actuel, aucun principe urbanistique supplémentaire n'est formulé pour le vieux village.





Références (Bulle) : Transformation d'un bâtiment existant, flexibilité des usages. (image : guide de densification NE FR VS)



Attitude pour le quartier :  
entretenir et adapter.



Références (Sempach et Fläsch) : La culture du bâti rend de nouveaux développements possibles dans un environnement sensible. (image à gauche : guide de densification NE FR VS ; image à droite : vdw)

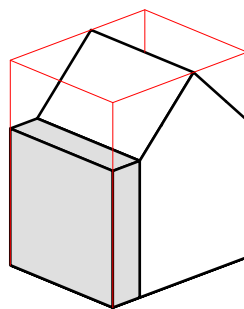
## 4.2.2 Les quartiers avoisinant le vieux village

La vision et les buts énoncés pour les quartiers avoisinant le vieux village sont les suivants :

- Les quartiers avoisinant le vieux village respectent et mettent en valeur l'ancienne localité par le biais de caractéristiques telles que des gabarits bâtis conservant les vues ou un langage architectural contextuel, notamment des toitures en pente.
- Ils sont bien intégrés dans son cadre paysager grâce à une emprise au sol des bâtiments réduite et une haute qualité paysagère des jardins. Ainsi, une transition douce entre l'ancienne localité et les quartiers est aménagée.
- Une lisière verte continue et cohérente est aménagée autour du vieux village.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « entretenir et adapter ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

1. Bâtiment adressé vers la rue (visibilité des entrées)
2. Densité faible, gabarits à petite échelle s'intégrant bien dans le contexte sensible (conservation des vues sur le vieux village), formes de toiture intégrées au contexte (toitures en pente)
3. Focus sur habitat de plain-pied, avec éventuellement des formes mixtes d'habitat et de travail (p. ex. maison-atelier)
4. Traitement paysager de l'espace devant les maisons (perméabilité du sol, caractère vert)
5. Traitement doux de la topographie (implantation des bâtiments de plain-pied, pas de saut important de hauteur et grand mur)
6. Espaces ouverts généreux, verts, plantés et favorisant la biodiversité
7. Lisière verte continue autour du vieux village
8. Cheminements piétons et cyclables continus et finement maillés
9. Stationnement privé bien intégré dans l'espace ouvert / dans le bâtiment (apparence discrète de l'entrée, matérialité du sol)



Attitude pour le quartier :  
entretenir et adapter.



Extrait du plan de synthèse avec indication des quartiers avoisinant le vieux village.



Référence (Oberwil) : le nouveau bâtiment s'intègre dans son environnement grâce à son implantation, son langage architectural et le traitement des espaces ouverts. (image vdw)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

### 4.2.3 Le quartier du nouveau village

La vision et les buts énoncés pour le quartier du nouveau bourg sont les suivants :

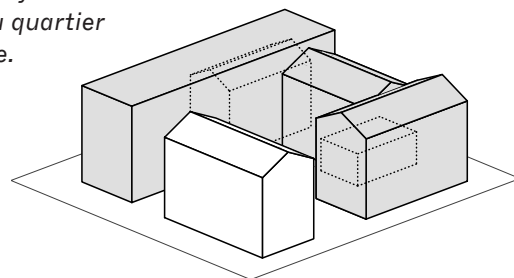
- Le quartier du nouveau village est urbain, mixte et dense. Il complète le vieux village, par exemple en hébergeant des affectations qui ne peuvent pas trouver place dans ce dernier et possède un visage attractif et urbain vers la gare BLS et le lac. Il cherche à créer une continuité entre le vieux village et les rives lacustres.
- La nouvelle structure bâtie se réfère à l'ancienne localité, notamment en terme de gabarits et de formes de toiture.
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- La séquence liée au centre villageois de la route de Neuchâtel, située de part et d'autre des vieux et nouveau villages, est aménagée en rue urbaine, c'est-à-dire avec des fronts urbains représentatifs, des rez actifs, des trottoirs larges, des traversées facilitées, la présence de la végétation et une réduction des vitesses.
- La place et l'avenue de la gare sont des espaces publics majeurs, définis par des fronts urbains représentatifs et aménagés de manière attractive (trottoirs larges, végétation, rez actifs)
- Une restructuration du quartier est recherchée sur le long terme. L'attitude adoptée pour ce quartier est « restructurer et développer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

1. Fronts urbains et façades représentatives avec rez actifs sur les espaces publics principaux
2. Haute densité, structure du bâti à petite échelle et basée sur le parcellaire, ordre contigu (distance à la limite minimale voire nulle), formes de toiture intégrées au contexte (p. ex. toitures en pente)
3. Conservation et intégration des bâtiments porteurs d'identité
4. Grande mixité des affectations (habitat urbain, commerces, bureaux)
5. Cours intérieures au calme, vertes et plantées
6. Place de la gare comme carte de visite (présence d'arbres, réduction des vitesses de circulation, stationnement intégré dans l'aménagement)
7. Trottoirs généreux et multifonctionnels (stationnement, végétation)
8. Avenue de la gare comme espace-rue planté structurant et reliant le vieux village au bord du lac
9. Cheminements piétons et cyclables continus et finement maillés
10. Stationnement public bien intégré dans l'espace public



Extrait du plan de synthèse avec indication du quartier du nouveau village.



Attitude pour le quartier : restructurer et développer.



Référence (Näfels) : Des gabarits peu massifs et un langage architectural respectant le caractère villageois, un socle continu permettant l'implantation d'un programme important. (image vdw)



Références (Berthoud) : Bâtiment repère avec un rapport clair à l'espace-rue. (image vdw)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

#### 4.2.4 Les quartiers mixtes

La vision et les buts énoncés pour le quartier mixte du lac sont les suivants :

- Quartier urbain mixte (habitations urbaines et activités) avec fronts urbains représentatifs sur la route de Neuchâtel et le chemin de la plage
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- La route de Neuchâtel (séquence « Lavannes ») est aménagée en avenue urbaine (fronts urbains représentatifs, rez actifs, trottoirs larges, traversée facilitée, présence de végétation)
- A l'intérieur du quartier, il existe des espaces ouverts de qualité (verts, plantés, haute biodiversité, revêtements de sol perméables)
- Le réseau de mobilité douce est continu et finement maillé. En particulier, il existe plusieurs liaisons entre la route de Neuchâtel et le chemin de la plage.
- Une restructuration du quartier est recherchée sur le long terme. L'attitude adoptée pour ce quartier est « restructurer et développer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

La vision et les buts énoncés pour le quartier mixte de la Musinière sont les suivants :

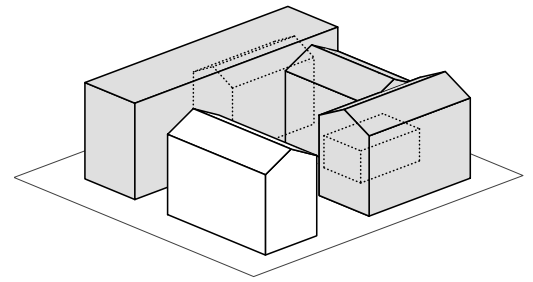
- Quartier urbain mixte (habitations urbaines et activités) bien desservi par les transports publics et bien relié au centre de Saint-Blaise
- La rue de la Musinière est aménagée en avenue urbaine (fronts urbains représentatifs, rez actifs, trottoirs larges, traversée facilitée, présence de végétation). Elle entretient un lien fort avec le lac situé à proximité.
- Un réseau de mobilité douce continu existe dans le quartier
- Une restructuration du quartier est recherchée sur le long terme. L'attitude adoptée pour ce quartier est « restructurer et développer ». (définition des attitudes, voir pp.54-55)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

1. Fronts urbains représentatifs sur les espaces publics principaux, rez actifs à niveau de la rue
2. Densité élevée, grande mixité des affectations
3. Conservation et intégration des bâtiments porteurs d'identité
4. Trottoirs généreux multifonctionnels (stationnement, arborisation, espace appropriable devant les façades)
5. Espaces verts au calme à l'intérieur du quartier
6. Cheminements piétons et cyclables continus et finement maillés



Extrait du plan de synthèse avec indication des quartiers mixtes



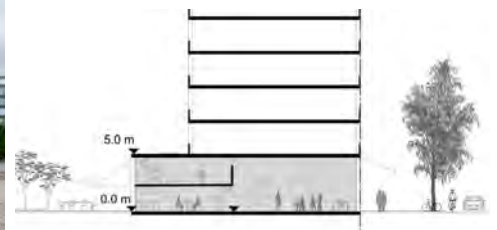
Attitude pour les quartiers : restructurer et développer.



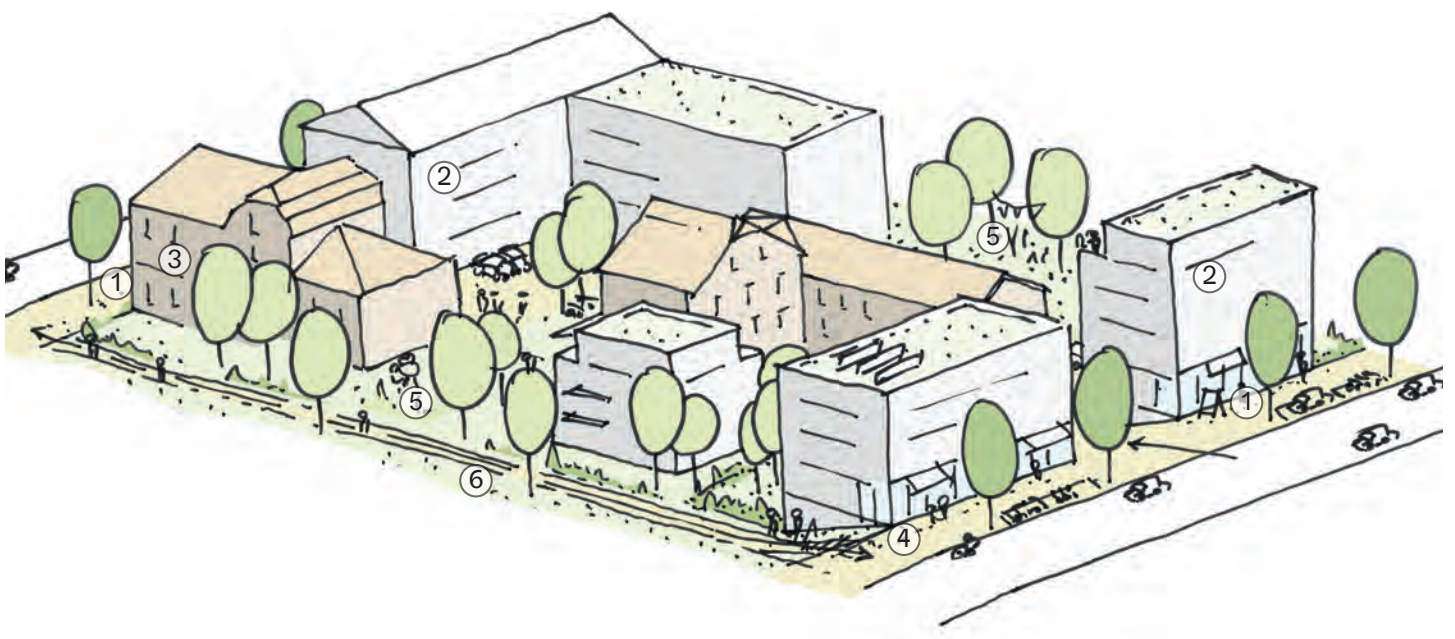
Référence (Viège) : Front urbain actif le long de la route cantonale (20'000 véh./j), rue plantée, traversées aisées de la route, trottoirs généreux. (image vdw)



Référence (Zug) : Quartier diversifié grâce aux contrastes entre structures existantes et nouvelles, avec espaces ouverts internes verts et appropriables. (image vdw)



Référence (coupe) : Des rez-de-chaussées surélevés (5m) permettent une flexibilité d'usages et des formes d'habitat et de travail particulières.



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés

### 4.2.5 Le quartier gare CFF

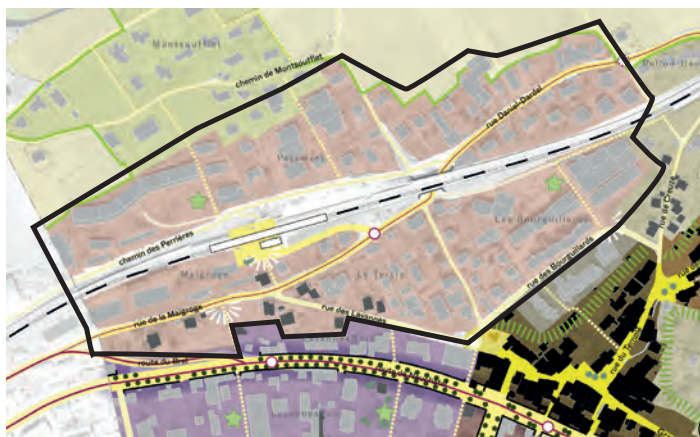
La vision et les buts énoncés pour le quartier gare CFF sont les suivants :

- Le quartier est urbain, en lien avec sa très bonne accessibilité et sa position centrale.
- Le tissu bâti est dense, constitué de structures urbaines ponctuelles générant des espaces ouverts continus et appropriables par les habitants (typologie bâtie de la villa urbaine avec habitat de plain-pied). Les vues sur le paysage et sur l'ancienne localité sont conservées.
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- Le quartier possède un caractère vert. La conservation des qualités paysagères est visée, ainsi que des espaces ouverts de qualité en terme de spatialité et de biodiversité.
- Le quartier possède une vocation majoritairement résidentielle. Une mixité des affectations est visée dans le secteur entre la gare CFF et la route de Neuchâtel.
- Le réseau de mobilité douce est continu. En particulier, les liaisons entre les quartiers et le lac (direction nord-sud) sont aménagées.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « compléter et transformer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

1. Fronts urbains adressés sur la rue
2. Densité moyenne, gabarits à petite échelle (conservation des vues), emprise au sol moyenne, formes de toiture intégrées au contexte
3. Conservation et intégration des éléments porteurs d'identité (bâtiments, jardins, murs)
4. Focus sur habitat urbain combiné avec des services et activités commerciales et gastronomiques (p.ex. restaurants, médecins, notaires, coiffeurs)
5. Traitement paysager de l'espace devant les maisons (perméabilité du sol, caractère vert)
6. Traitement doux de la topographie (implantation des bâtiments de plain-pied, pas de saut important de hauteur)
7. Espaces ouverts généreux, verts, plantés et favorisant la biodiversité
8. Cheminements piétons continus et finement maillés
9. Stationnement privé bien intégré dans l'espace ouvert / dans le bâtiment (apparence discrète de l'entrée, matérialité du sol)

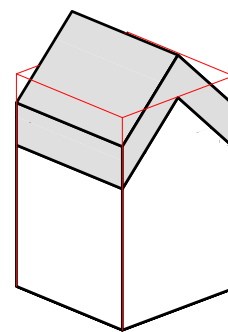




Extrait du plan de synthèse avec indication du quartier gare CFF.



Typologies existantes comme source d'inspiration.



Attitude pour le quartier : compléter et transformer.



Références (Oberreiden et Lausanne) : quartier de villas urbaines; une haute densité combinée à la perception de la situation topographique et du paysage. (image de gauche : Pool Architectes ; image de droite : TRIBU architectes)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

## 4.2.6 Le quartier dans le vignoble

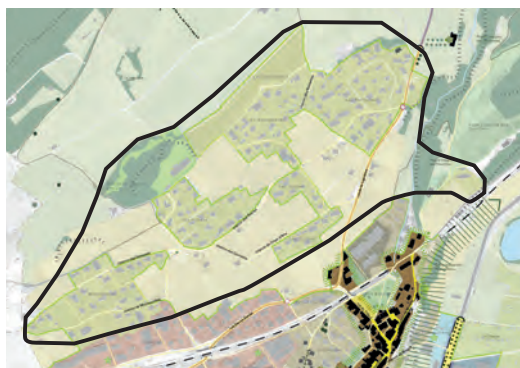
La vision et les buts énoncés pour le quartier dans le vignoble sont les suivants :

- Le quartier possède une densité faible/moyenne et une vocation majoritairement résidentielle.
- Il possède un caractère vert et s'intègre bien dans son environnement naturel. Il s'agit de veiller à une proportion suffisante d'espaces verts et une bonne qualité des espaces ouverts, favorisant la biodiversité et l'infiltration des eaux.
- Les bâtiments sont de petites dimensions, avec une faible emprise au sol<sup>6</sup>. Leur implantation veille à conserver les vues sur le paysage.
- En lien avec les qualités paysagères du quartier et sa situation visible sur le coteau, une haute qualité du bâti est recherchée. Les murs de vignes à l'inventaire sont conservés.
- La desserte en transports publics et mobilité douce est assurée par la gare CFF et par la ligne de bus existante direction Enges/Lignièrès (arrêts existants et un nouvel arrêt). Un transport à la demande complète cette offre. Des liaisons piétonnes directes existent.
- L'ancienne Carrière des Vardes pourrait devenir un espace de loisirs et de détente extensif, à caractère vert et naturel.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « compléter et transformer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

1. Bâtiment adressé vers la rue (visibilité des entrées)
2. Desserte de quartier: espace partagé, vitesse de circulation réduite
3. Faible densité, faible emprise au sol des bâtiments<sup>7</sup>, gabarits variés permettant les vues, formes de toiture intégrées au contexte
4. Focus sur habitat de plain-pied
5. Traitement paysager de l'espace devant les maisons (perméabilité, caractère vert)
6. Conservation et entretien des murs de vignes à l'inventaire et autres structures historiques
7. Traitement doux de la topographie
8. Espaces ouverts généreux, verts, plantés et favorisant la biodiversité
9. Cheminements piétons et cyclables continus et finement maillés
10. Stationnement privé bien intégré dans l'espace ouvert / dans le bâtiment (apparence discrète, matérialité du sol)

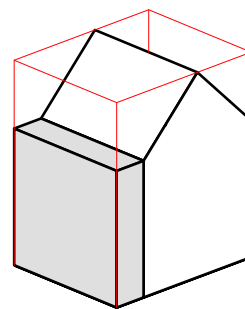
<sup>6,7</sup> Pour des raisons liées à la planification communale, le secteur des Chauderons, situé sur les hauts du vignoble, possède une densité plus élevée.



Extrait du plan de synthèse avec indication du quartier dans le vignoble.



Référence (Sempach) : Qualité architecturale en lien avec la situation paysagère. (image vdw)



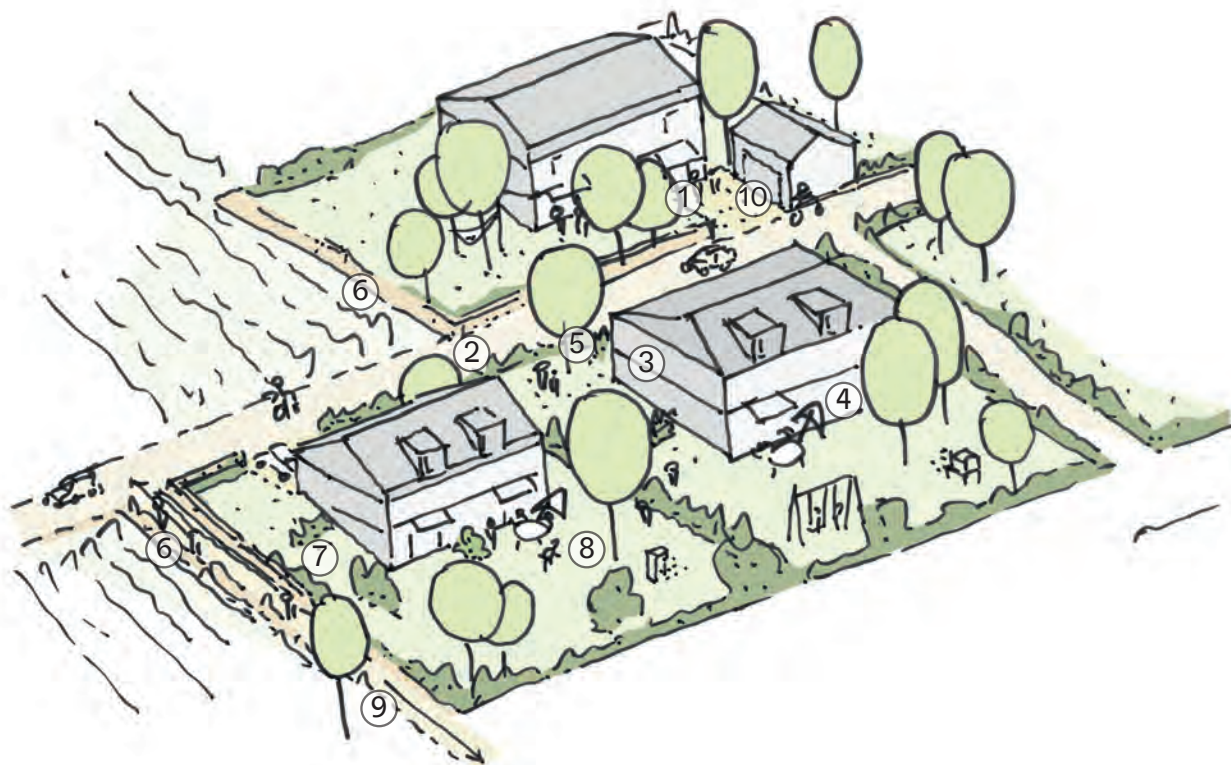
Attitude pour le quartier : entretenir et adapter.



Référence (Sempach) : Intégration réussie du garage, formant une cour d'entrée de par son implantation. (image vdw)



Référence (Villette) : Les deux volumes forment une cour d'entrée depuis la rue et conservent les vues en direction du lac. (image vdw)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

## 4.2.7 Le quartier Musinière-Lac

La vision et les buts énoncés pour le quartier Musinière-Lac sont les suivants :

- Le quartier possède une densité faible et une vocation majoritairement résidentielle.
- Il possède un caractère vert et s'intègre bien dans son cadre paysager sensible. Il s'agit de veiller à une proportion suffisante d'espaces verts et une bonne qualité des espaces ouverts, favorisant la biodiversité et l'infiltration des eaux.
- Les bâtiments possèdent une adresse sur la rue de la Musinière, sont de petites dimensions avec une faible emprise au sol et leur implantation veille à conserver les vues sur le lac.
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- La rue de la Musinière est aménagée en avenue urbaine (fronts urbains représentatifs, possibilité de rez actifs, trottoirs larges, traversée facilitée, présence de végétation). Elle entretient un lien fort avec le lac situé à proximité.
- Les cheminements piétons sont continus, notamment le long des rives et pour accéder au lac.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « compléter et transformer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques sont les suivants :

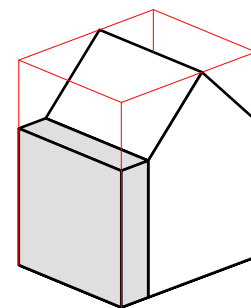
1. Adresse sur rue de la Musinière
2. Faible densité, petits gabarits, longueur maximale des fronts bâtis permettant de conserver les vues sur le lac, formes de toiture intégrées au contexte (p.ex. toitures en pente, toitures plates végétalisées)
3. Focus sur habitat urbain de plain-pied, mixité en faible proportion le long de la rue de la Musinière
4. Conservation et intégration des bâtiments porteurs d'identité
5. Traitement paysager de l'espace devant les maisons (perméabilité du sol, caractère vert)
6. Trottoirs généreux multifonctionnels (stationnement, arborisation, espace appropriable devant les façades)
7. Espaces ouverts généreux, verts, plantés et favorisant la biodiversité, respect du patrimoine végétal existant
8. Frange lacustre verte et continue non construite
9. Cheminements piétons continus et finement maillés (le long des rives et entre la route de la Musinière et les rives)
10. Stationnement privé bien intégré dans l'espace ouvert / dans le bâtiment (apparence discrète, matérialité du sol)



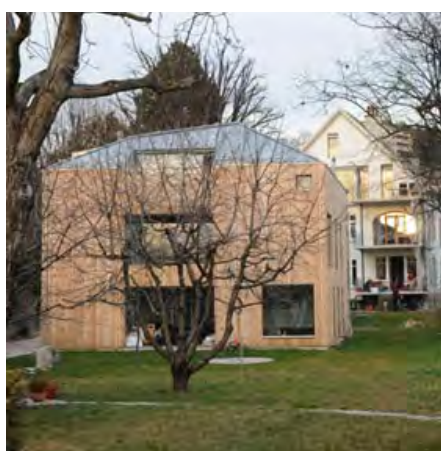
Extrait du plan de synthèse avec indication du quartier Musinière-Lac.



Bâtiment historique avec adresse sur la rue de la Musinière comme source d'inspiration.



Attitude pour le quartier: entretenir et adapter.



Référence (Prilly et Mont-sur-Lausanne) : Grâce à leurs gabarits et matérialités, les nouveaux bâtiments s'intègrent dans leurs contextes bâtis et leurs environnements paysagers sensibles. (image à gauche : L-architectes ; image à droite : sas architectes)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

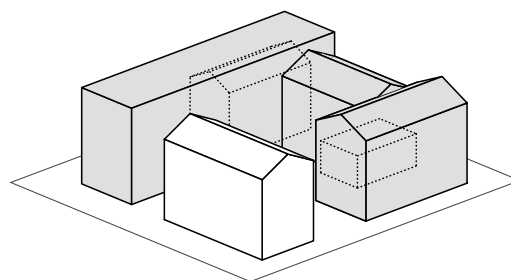
#### **4.2.8 Les quartiers d'activités de la route de Soleure Ouest et de l'avenue des Pâquiers**

La vision et les buts énoncés pour les quartiers d'activités sont les suivants :

- Ces quartiers sont dédiés aux activités. Une superposition des activités est recherchée (bureaux, artisanat, vente en lien avec activités artisanales).
- La route de Soleure et l'avenue des Pâquiers sont des avenues urbaines avec des fronts urbains représentatifs, des rez actifs, des trottoirs larges et la présence de végétation.
- Les quartiers sont bien reliés au reste de la commune et à la commune de La Tène (mobilité douce, aménagement des espaces-rues). Le chemin de la Raye représente un axe important de mobilité douce vers La Tène.
- Ils sont desservis par les transports publics via la ligne 107 (arrêt déplacé)
- Une restructuration du quartier est recherchée sur le long terme. L'attitude adoptée pour ce quartier est « restructurer et développer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

Les principes urbanistiques pour le secteur route de Soleure est et avenue des Pâquiers sont les suivants :

1. Fronts urbains et adresse sur la route principale, rez actifs à niveau de la rue
2. Desserte, stationnement et livraison depuis les accès transversaux
3. Densité moyenne, hauteurs plus importantes le long des axes principaux, gabarits moyens
4. Quartier d'activités varié avec focus sur activités artisanales, superposition des usages
5. Trottoirs généreux multifonctionnels (stationnement, arborisation, espace appropriable devant façade)
6. Proportion importante d'espaces ouverts verts et plantés; espace commun de quartier au calme, planté et vert
7. Cheminements piétons et cyclables continus et finement maillés

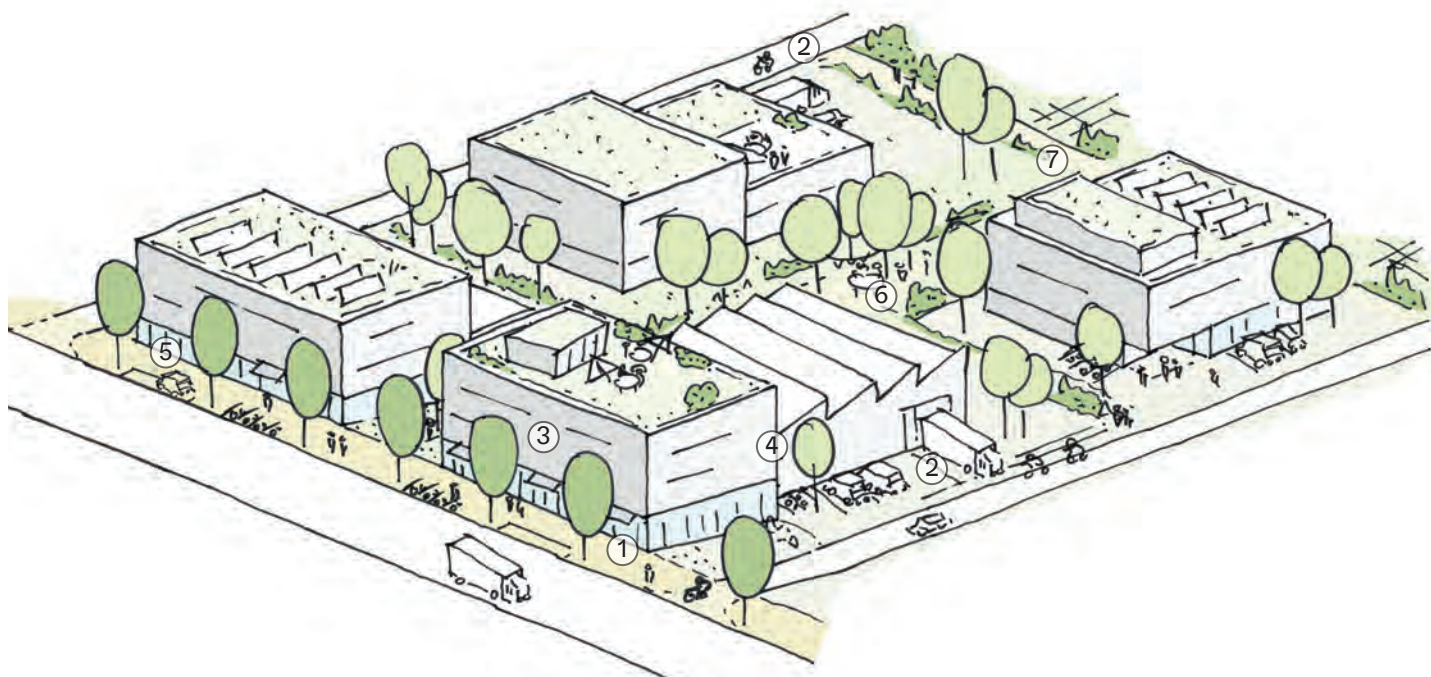


Attitude pour les quartiers : restructurer et développer.

Extrait du plan de synthèse avec indication des quartiers d'activités de la route de Soleure Ouest et de l'avenue des Pâquiers.



Références (Zurich, Muri) : La superposition des activités (production / bureaux / cantine, station service / bureaux) contribue à la réalisation de zones d'activités qualitatives et variées. (images vdw)



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

### 4.2.9 Le quartier des Fourmillières

La vision et les buts énoncés pour le quartier d'activités des Fourmillières sont similaires à ceux énoncés pour les autres quartiers d'activités à la page précédente. Cependant, de par le contexte sensible du quartier en lien avec la zone de protection de la silhouette de l'ancienne localité et l'axe paysager, les buts supplémentaires suivants viennent compléter la vision :

- Le quartier se différencie par une plus petite échelle (hauteur limitée des bâtiments, gabarits plus petits), une faible proportion d'habitat possible en combinaison avec les affectations artisanales, ainsi que de grandes qualités paysagères en lien avec l'axe paysager.
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- La zone sud bénéficie d'un caractère particulier, de par ses grandes qualités architecturales et paysagères. Son traitement est à approfondir dans le cadre de l'étude sectorielle prévue en parallèle à la révision du PAL.
- Une restructuration du quartier est recherchée sur le long terme. L'attitude adoptée pour ce quartier est « restructurer et développer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)

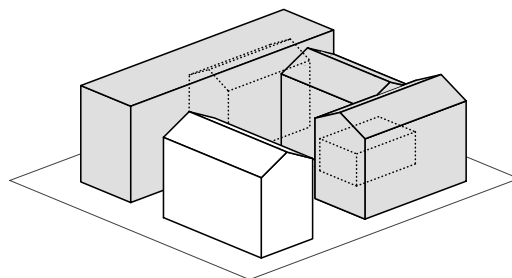
Les principes urbanistiques pour le secteur Fourmillières (route de Soleure ouest) sont les suivants :

1. Fronts urbains et adresse sur la route de Soleure, rez actifs à niveau de la rue
2. Desserte principale par la route de Soleure (p. ex. par un système de cours d'accès commun)
3. Densité moyenne à faible, hauteurs plus importantes le long des axes principaux, gabarits à petite échelle s'intégrant bien dans le contexte sensible (qualité du paysage vu depuis l'est, silhouette de l'ancienne localité)
4. Quartier d'activités varié avec focus sur activités artisanales, superposition des usages avec une faible proportion de logements aux étages supérieurs
5. Trottoirs généreux multifonctionnels (stationnement, arborisation, espace appropriable devant façade)
6. Proportion importante d'espaces ouverts verts et plantés; espace commun de quartier au calme, planté et vert
7. Axe paysager, frange verte

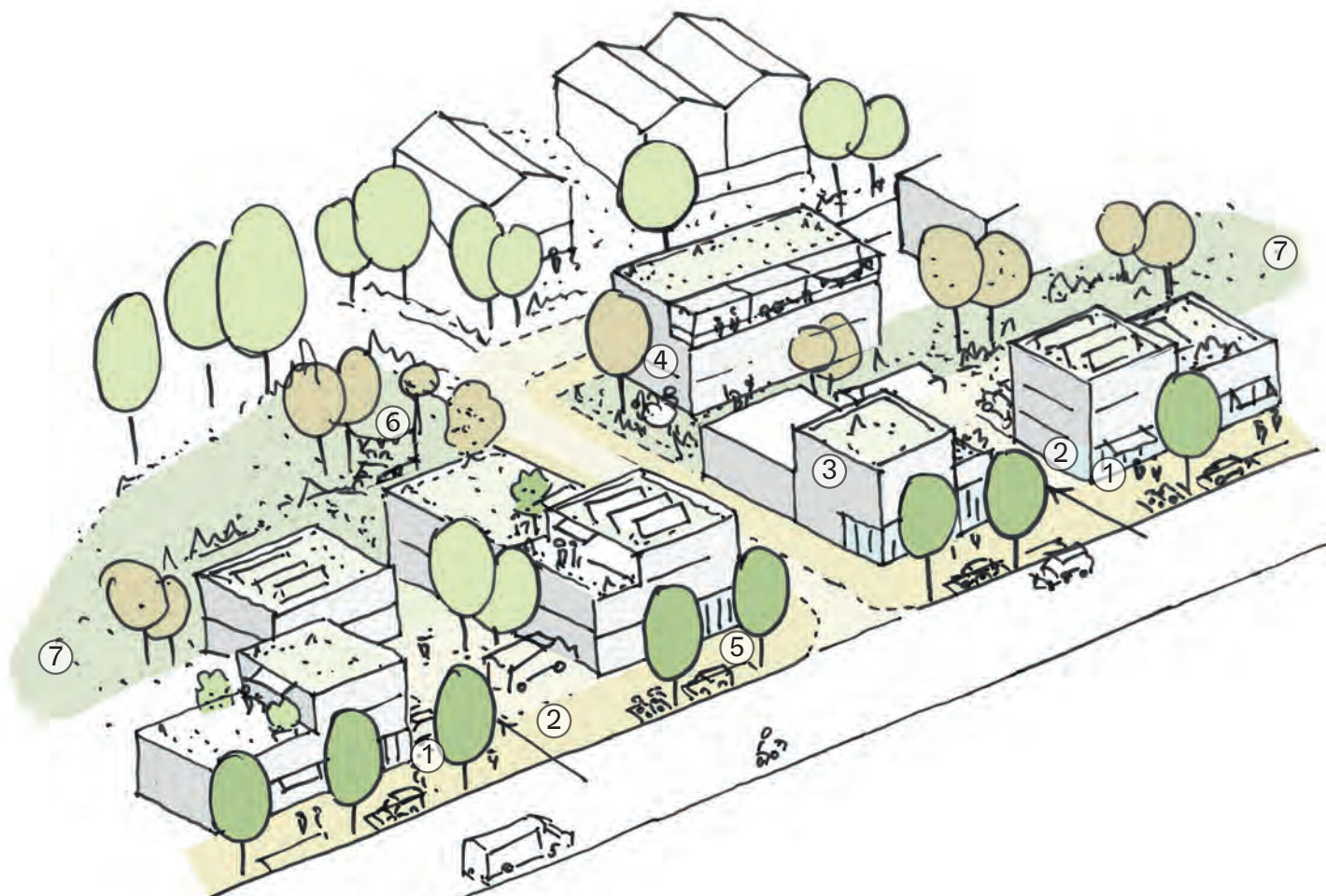




Extrait du plan de synthèse avec indication du quartier des Fourmillières.



Attitude pour les quartiers : restructurer et développer.



Esquisse illustrant les principes urbanistiques énoncés.

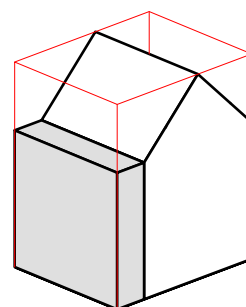
#### 4.2.10 Les hameaux de Voëns et du Maley

La vision et les buts énoncés pour le quartier sont les suivants :

- Les hameaux de Voëns et du Maley sont des pôles de loisirs et des lieux de rencontre.
- Ils sont compacts et bien entretenus, dans le respect de leur caractère historique et s'intègrent bien dans le paysage.
- Les bâtiments porteurs d'identité sont intégrés et mis en valeur.
- Les hameaux sont desservis par la ligne de bus existante direction Enges / Lignièrès.
- Le réseau de mobilité douce est continu et finement maillé.
- Aucune densification ciblée n'est recherchée. L'attitude adoptée pour ce quartier est « compléter et transformer ». (définition des attitudes, voir chapitre 3.7)



Extrait du plan de synthèse avec indication des hameaux.



Attitude pour le quartier :  
entretenir et adapter.



Référence (Cressier) : transformation au sein d'un hameau historique. (image wbw)





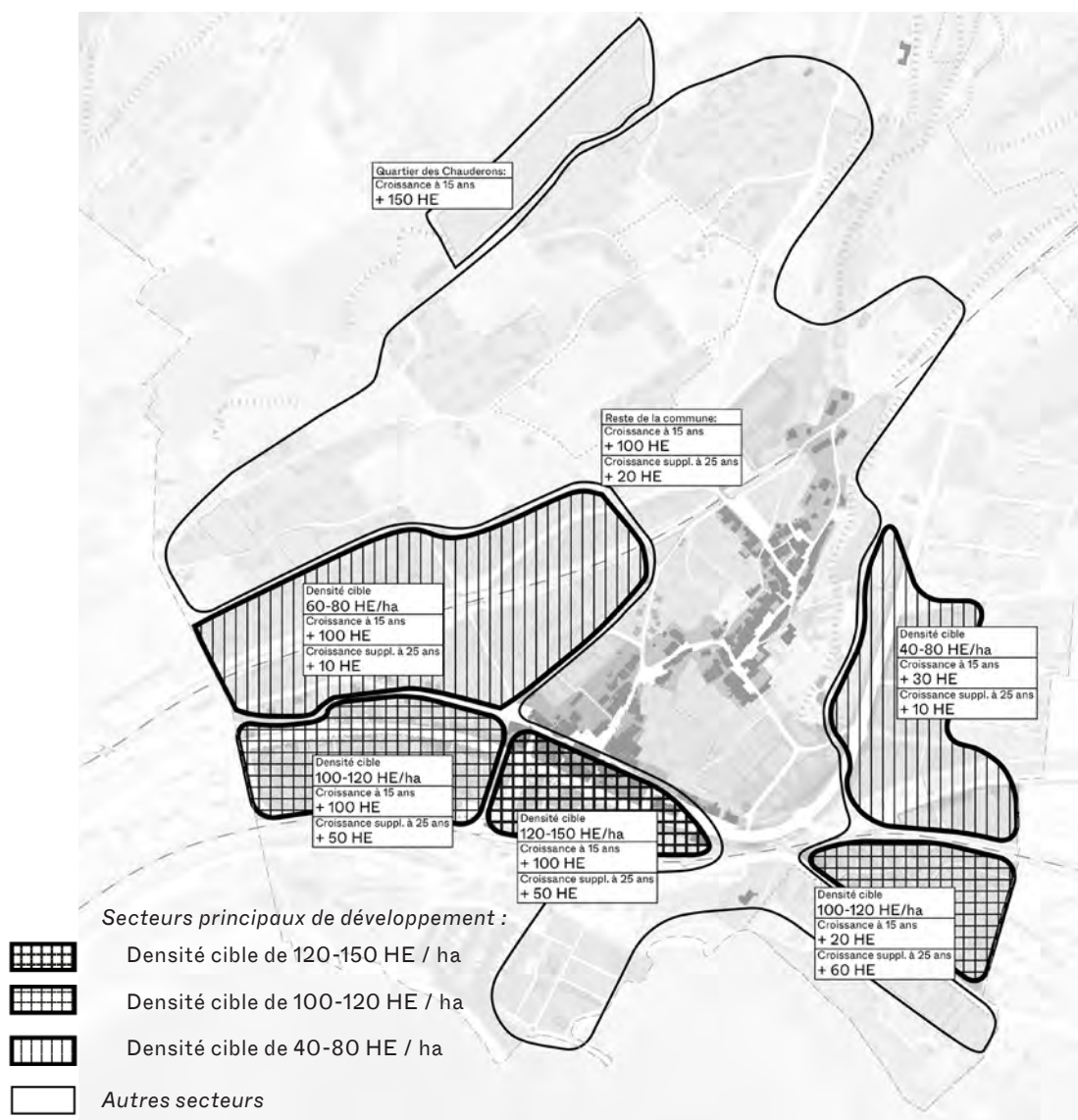
# **5. Gestion de la croissance et évaluation de la faisabilité technique**

## 5.1 Gestion de la croissance

### 5.1.1 Répartition de la croissance

La répartition de la croissance attendue au sein du territoire communal (600 HE à l'horizon 2035-2040, 200 HE supplémentaires entre 2040 et 2050, voir chapitre 1.3.3) représente un approfondissement des réflexions menées au cours de la Stratégie politique d'aménagement. Elle se base sur les densités-cibles énoncées dans les planifications supérieures (PA, PDC).

La croissance reflète les trois attitudes définies pour les quartiers. Elle est composée majoritairement par la densification ciblée dans les lieux déficitaires que représentent les routes de Neuchâtel, de Soleure et de la Musinière, en vue de les revaloriser. Un facteur important de la croissance constitue également le développement, respectivement la revalorisation, du quartier du nouveau village. La carte ci-dessous montre les secteurs de développement principaux avec leur densité prévue et la croissance attendue à moyen et long termes.



Vue d'ensemble des densités cibles et de la croissance *attendue* à moyen et long termes.

### Remarques

Les secteurs principaux de développement, hachurés à l'aide de double ou simple hachures, sont des zones où plus de droits à bâtir peuvent être octroyés par rapport à la planification en vigueur afin d'accueillir la croissance, combiné à la revalorisation des quartiers. Leurs potentiels de développement respectifs en terme de croissance est plus élevé par rapport au schéma ci-contre.

Le secteur des Chauderons, bien que non bâti actuellement, est affecté à la zone à bâtir dans le plan de zone actuel et aucun droit à bâtir supplémentaire n'est prévu à cet endroit.

## 5.1.2 Impacts économiques liés aux changements d'affectations

L'idée de base de la vision communale est, par le biais d'une densification ciblée, de générer des plus-values à l'échelle de la Commune aux endroits déficitaires, tel qu'autour des deux gares ou le long des routes de Neuchâtel, de Soleure et de la Musinière. Chaque investissement réalisé à ces endroits participent à la revalorisation des quartiers dans leur ensemble (définition claire de l'espace-rue par le biais de fronts urbains, activation des espaces ouverts grâce aux activités prévues au rez-de-chaussée, plantation d'arbres, etc.). Ainsi, les plus-values de la densification profitent simultanément aux propriétaires et à la communauté dans son entier. En lien avec la plus-value économique des terrains relatifs aux droits supplémentaires octroyés, une haute exigence en matière d'urbanisme devra être posée.

Dans la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT, Art. 33 à 42), les impacts économiques liés aux changements d'affectations sont abordés en termes de compensation. En effet, la loi cantonale prévoit que les avantages et inconvénients résultants de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation s'ils sont majeurs. Il est prévu que les propriétaires versent une partie de la plus-value financière de leurs terrains dans un fonds cantonal d'aménagement du territoire à l'attention du Canton et des Communes. Sont définis comme avantages majeurs entre autre les changements d'affectation d'une zone à bâtir à un autre type de zone à bâtir de plus grande valeur ou l'augmentation conséquente des droits à bâtir d'un bien-fonds sans aucun changement d'affectation.

Selon le plan d'affectation du présent avant-projet PAL et les changements proposés par rapport au PAL existant, les secteurs prenant de la valeur (avantages) sont les suivants:

- Quartier du nouveau village
- Quartier Lavannes Sud
- Quartier d'activités route de Soleure - avenue des Pâquiers (ZAE 1)
- Quartier des Fourmillières (ZAE 2)

- Quartier Musinière Nord
- Quartier gare CFF

Les exigences urbanistiques liées à chaque quartier sont décrites dans le chapitre «principes urbanistiques par quartier».

Le plan d'affectation du présent Avant-projet n'implique pas de diminution de la valeur des terrains (en termes de densité, d'accessibilité, etc.).

### 5.1.3 Planification d'appartements avec encadrement

Dans le contexte actuel et futur du vieillissement de la population et conformément à la planification médico-sociale (PMS), il s'agit de prévoir la réalisation d'appartements avec encadrement (AE) afin de permettre aux personnes âgées de rester à leur domicile le plus longtemps possible. La répartition des appartements avec encadrement a été considérée à l'échelle de la région, la Communauté urbaine du littoral (COMUL), par le RUN sur mandat de l'office cantonal du logement (OCNL). Selon l'estimation effectuée, la Commune de Saint-Blaise est amenée à réaliser entre 34 et 44 appartements avec encadrement (scénario COMUL - compensation faible / compensation forte). Les trois secteurs sous-les-vignes, secteur de la Coop et rue du Vigner sont identifiés comme étant « destinés aux appartements avec encadrement », avec une estimation théorique de 44 logements. Le secteur Gare BLS est identifié comme étant « favorable aux appartements avec encadrement ».



Carte montrant les secteurs identifiés par le RUN comme étant destinés (priorité 1 - surfaces rouges) et favorables (priorité 2 - hachures rouges) aux appartements avec encadrement. (Source: RUN, présentation à la Commune de Saint-Blaise du 10.06.2020)

LÉGENDE	
	Secteurs destinés aux appartements avec encadrement (AE) - priorité 1
	Secteurs favorables aux appartements avec encadrement (AE) - priorité 2

N°	Lieu	Surface	IUS	SBPU	Taux dédié aux AE	Taille moyenne AE (m <sup>2</sup> )	Pondération	Nb AE
<b>Secteurs destinés aux AE (priorité 1)</b>								
1	Sous-les-Vignes	Projet en cours						18
2	Secteur de la Coop	4000	1	4000	0.3	60	0.7	14
3	Rue du Vigner	4000	0.6	2400	0.3	60	1	12
<b>Total :</b>								<b>44</b>
<b>Secteurs favorables aux AE (priorité 2)</b>								
4	Gare BLS de Saint-Blaise	50000	1	50000	0.2	60	0.2	33
<b>Total :</b>								<b>77</b>

Calcul théorique pour la Commune de Saint-Blaise de la répartition des appartements avec encadrement. (Source: RUN, présentation à la Commune de Saint-Blaise du 10.06.2020)



## 5.2 Évaluation de la faisabilité technique

Dans le cadre du projet de territoire, il s'agit de réaliser une première évaluation de la faisabilité technique du projet de territoire. Les études complémentaires, dont la réalisation est prévue en parallèle à la révision du PAL et qui sont listées dans le chapitre 6, fourniront des informations supplémentaires.

### 5.2.1 Contraintes techniques majeures

Les sites soumis à l'OPAM (ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs) se concentrent majoritairement le long des axes de transports majeurs (voies CFF, autoroute, routes de Neuchâtel et de Soleure), ainsi que le long du gazoduc. La ligne ferroviaire BLS n'est pas soumise à l'OPAM. Il s'agit de prendre en compte les contraintes liées à l'OPAM lors du développement des zones concernées.

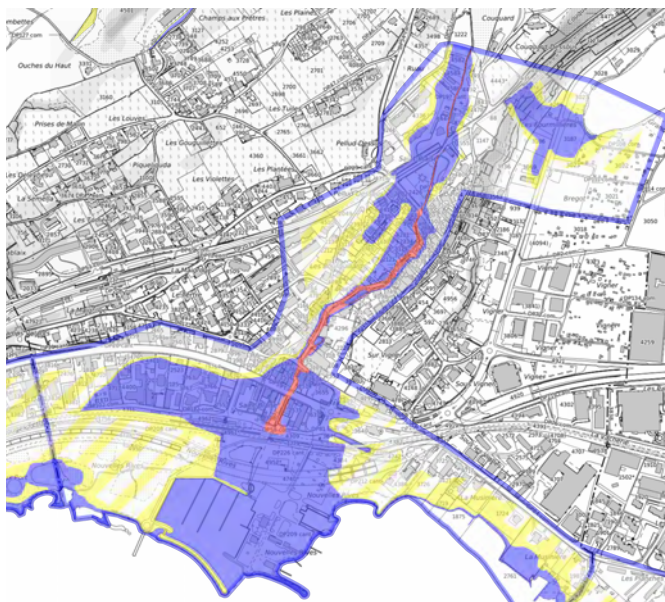
Les dangers de crues existants dans la commune sont majoritairement liés au cours d'eau du Ruau. Un danger important existe dans le village, dans le secteur densément bâti. Des dangers de crues moyen et résiduel existent dans la zone de la gare BLS et dans le vieux village. Un concept de protection contre les crues sera réalisé parallèlement à la révision du PAL, qui proposera notamment des mesures de protection pour les zones de densification situées dans les zones de danger (quartier du nouveau village, quartier Lavannes sud, zone du port).

Les zones de glissements existantes se situent en dehors de la zone urbanisée, majoritairement dans le secteur des Fourmillières. Elles ne font pas l'objet de mesures spéciales dans le cadre du projet de territoire.

En ce qui concerne les immissions tels que le bruit, un traitement qualitatif de ces dernières est à privilégier. D'une part, il s'agit de traiter le bruit à sa source. La réduction souhaitée de la vitesse de circulation sur la route de Neuchâtel (voir chapitre 3.4) contribue non seulement à la réduction du bruit mais permet également plus de possibilités d'aménagement de l'espace-rue et une amélioration de la sécurité routière. D'autre part, en ce qui concerne les mesures au niveau des bâtiments, des solutions urbanistiques sont priorisées. Il s'agit par exemple d'héberger des affectations mixtes dans la première profondeur de bâti le long de la route de Neuchâtel (activités artisanales et de services, usages publics), pouvant bien mieux absorber les immissions que l'habitat. Ces usages profitent ainsi simultanément d'une bonne visibilité, d'une bonne accessibilité et des fréquences du trafic (voir chapitres 3.3 et 3.4). La typologie bâtie choisie permet de plus de protéger du bruit les usages résidentiels situés en retrait des axes principaux, par exemple grâce à une réduction des distances à la limite, d'un décrochement de façade ou encore de socles bâtis continus dans les premiers étages.



Extrait de la carte indiquant les zones de glissements. (image sitn.ch)



Extrait de la carte des dangers de crues. (image sitn.ch)

Périmètres de consultation  
OPAM. (image sitn.ch)

## 5.2.2 Couverture des besoins en infrastructures de délasserement et loisirs

Les infrastructures actuelles de délasserement et de loisirs situées sur le territoire communal sont nombreuses et généreusement dimensionnées, également en vue de la croissance souhaitée. Elles totalisent environ 70 ha et se situent en majorité à l'extérieur de la zone urbanisée, d'où l'importance d'un bon réseau de mobilité douce depuis les quartiers à ces infrastructures de loisirs. De plus, la commune dispose de nombreuses zones de délasserement extensives dans la campagne et la forêt, comme le lac du Loclat et les Roches de Châtollion. Le tableau ci-contre regroupe les surfaces actuelles dédiées au délasserement et aux loisirs selon leur nature et permet ainsi d'obtenir un ordre de grandeur des surfaces disponibles.

Afin d'étayer l'offre actuelle et répondre aux attentes de la population, un projet de réaménagement du centre sportif des Fourches est en cours. D'autres mesures peuvent être envisagées pour étayer l'offre, tel que le réaménagement du port avec une intensification des usages dans le secteur à la hauteur du centre villageois ou l'aménagement d'un parc pour un usage de loisirs extensif dans l'ancienne carrière des Vardes (totalisant une surface de 2,82 ha).

<sup>7</sup> Calcul des surfaces effectué à l'aide du géoportail cantonal sitn, [www.sitn.ne.ch](http://www.sitn.ne.ch)

	Espace ouvert avec <b>accès public</b> et <b>peu d'importance</b> pour les loisirs (en hectare)	Espace ouvert avec <b>accès public</b> et <b>importance</b> pour les loisirs (en hectare)	Espace ouvert avec <b>accès privé</b> et <b>importance</b> pour les loisirs (en hectare)
ZSL/Zone équestre		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone des nouvelles rives (9,25 ha)</li> <li>• Centre sportif des Fourches (5,22 ha)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de golf (42,11 ha)</li> <li>• Zone équestre du Maley, sans les espaces d'habitation (4,57 ha)</li> </ul>
ZUP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eglise catholique / ZUP 3 (0,65 ha)</li> <li>• Déchetterie / ZUP 5 (0,07 ha)</li> <li>• Cimetière / ZUP 6 (1,42 ha)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone du port / ZUP 7 (2,03 ha)</li> <li>• Pré Brenier / ZUP 4 (0,67 ha)</li> <li>• Centre scolaire du Vigner / ZUP 1 (1,08 ha)</li> <li>• Collège de la Rive-de-l'Herbe / ZUP 2 (0,47 ha)</li> </ul>	
Sout-total	2,14 ha	21,54 ha	46,68 ha
<b>Total</b>			<b>70,36 ha<sup>7</sup></b>

Tableau récapitulatif des surfaces actuelles dédiées au délasserment et aux loisirs, selon leur nature

### 5.2.3 Dimensionnement des infrastructures

#### Gestion des déchets

En cours de rédaction.

#### STEP

En cours de rédaction.

#### **5.2.4 Dimensionnement de la zone à bâtir soumise aux quotas**





Conformément au projet de territoire, la zone à bâtir soumise aux quotas (définie comme étant les surfaces dévolues aux zones mixte, d'habitation et centrale) ne subit que peu de modifications. Le projet de territoire prévoit une réduction de la zone à bâtir dans le secteur des Fourmillières (- 11 ha) en proposant de réaffecter la zone d'habitation le long de la route de Soleure à une zone d'activités économiques. La vision prévoit également une augmentation de la zone à bâtir soumise aux quotas à l'emplacement de l'actuelle boucle TransN, où une partie de la surface aujourd'hui affectée à la zone d'utilité publique serait réaffectée à la zone centrale (+ 1,4 ha). A long terme, une réaffectation en zone mixte (+ 15,4 ha) de la totalité de la zone d'activités de la Musinière, aujourd'hui affectée à la zone industrielle, est visée afin d'obtenir une plus grande cohérence du secteur intercommunal avec la Tène et plus d'unité de la zone le long de la rue de la Musinière. Cette transformation n'est cependant possible qu'à long terme (dès 2040) étant donné que, conformément au plan directeur régional de la COMUL, la Commune de Saint-Blaise ne bénéficie d'aucune possibilité d'augmentation de la zone à bâtir soumise aux quotas à l'horizon 2030 - 2040.

##### *Remarque*

En vue de la réaffectation du Collège de la Rive-de-l'Herbe, il est prévu de passer la parcelle sus-mentionnée (aujourd'hui affectée à la ZUP 2) en zone mixte. Afin de compenser l'augmentation de la zone à bâtir soumise aux quotas y relative, il est prévu de passer la parcelle du Temple (aujourd'hui affectée à la ZAL) en ZUP.



## Dimensionnement de la zone à bâtir soumise aux quotas (Zones mixte, d'habitation et centrale)

-  Zone à bâtir soumise aux quotas ne subissant pas de modifications
-  **Diminution** proposée de la zone à bâtir soumise aux quotas à l'horizon 2030 - 2040 : - 11 ha
-  **Augmentation** proposée de la zone à bâtir soumise aux quotas à l'horizon 2030 - 2040 : + 1.4 ha
-  **Augmentation** proposée de la zone à bâtir soumise aux quotas dès 2040 : + 15.4 ha

*Représentation de la zone à bâtir soumise aux quotas et des modifications proposées (extrait du plan)*

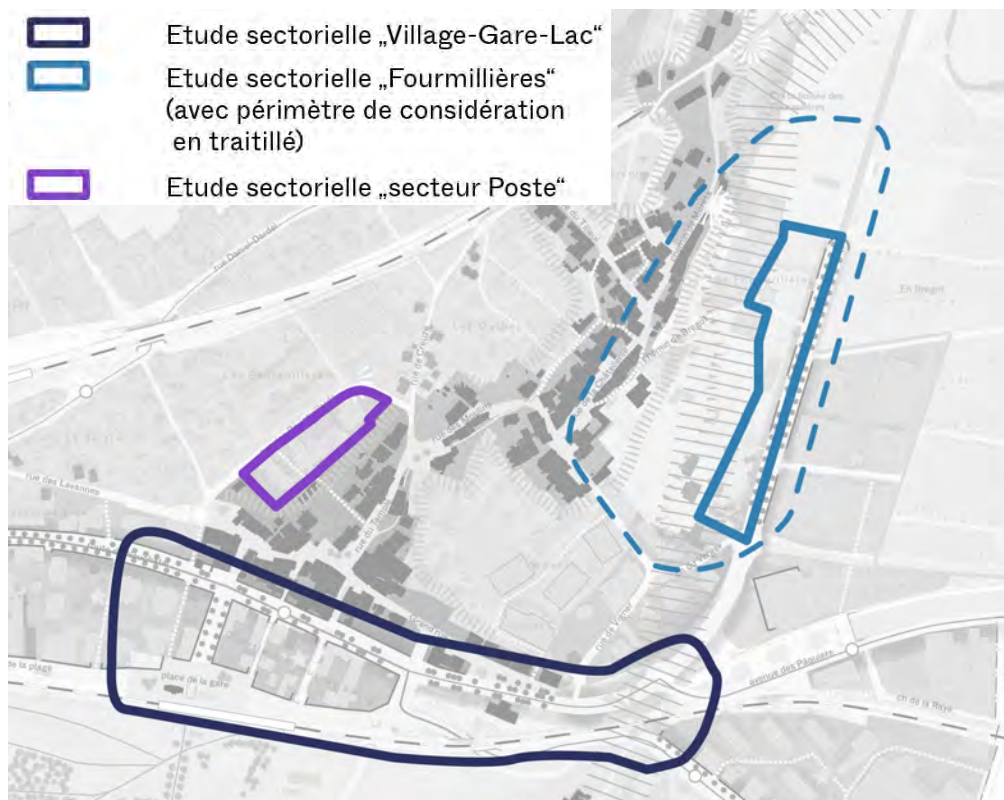


# 6. Études à mener, estimation des coûts et calendrier

Qu'est-ce qui est important et prioritaire?

## 6. Études à mener, estimation des coûts et calendrier

La révision du Plan d'aménagement local (PAL), dont la réalisation est planifiée entre mi-2020 et 2023, fera suite au présent Avant-projet du PAL. Parallèlement aux travaux de révision, des études complémentaires seront réalisées, qui viendront alimenter la révision du PAL. Ces études sont listées dans la rubrique « Études complémentaires à la révision du PAL ». Elles ont été définies sur la base du projet de territoire, de la pré-affectation et des secteurs stratégiques et ont pour objet l'approfondissement de secteurs stratégiques ou de thématiques spécifiques. D'autres études complémentaires sans lien direct avec la révision du PAL sont également listées ci-contre. Les étapes à venir sont priorisées, une première estimation des coûts et une base de calendrier est indiquée.



Plan illustrant les périmètres des études sectorielles.

Le tableau des études à mener ci-contre, avec l'indication de l'estimation des coûts de ces études et un calendrier indicatif, se trouve en annexe au format A3.

Niveau

Révision du PAL

Études complémentaires à la révision du PAL

Autres études complémentaires



n°	Nom du document	Remarques	Type (indicatif)	Périmètre	Coûts TTC	Priorité	Calendrier indicatif
1	Plan communal d'affectation des zones		Plan(s)				
2	Règlement communal d'affectation des zones		Règlement				
3	Géodonnées du territoire		Données informatiques				
4	Programme d'équipement		Dossier (rapport et plans)	Territoire communal		A	2021-2023
5	Rapport sur l'aménagement		Rapport selon 47 OAT				
6	Démarche participative, communication		Séances, ateliers, ...				
					<b>200'000</b>		
7	Étude sectorielle du secteur stratégique Village-Gare-Lac (Gare BLS, Lavannes Sud, quartier du nouveau village)	Étude urbanistique (y compris aspects socio-économiques). Participation Commune, évent. Canton	Étude	Voir plan	40'000	A	2020 - 2021
		Réalisation masterplan, concept directeur ; résultats à intégrer dans le PAL	Masterplan, concept	Voir plan	35'000	A	2020 - 2021
8	Étude sectorielle du secteur Fourmillières (y compris route de Soleure et porte d'entrée)	Résultats à intégrer dans le PAL	Étude	Voir plan	30'000	A	2020 - 2021
9	Étude sectorielle du secteur de la poste (détermination de la densité acceptable pour le secteur)	Résultats à intégrer dans le PAL	Étude	Voir plan	5'000	A	2020
10	Concept global de protection contre les inondations (dangers de crues liées au Ruau)	Vérification/modification de l'espace réservé aux eaux; résultats à intégrer dans le PAL ; possibilité de subventions par Confédération et Canton à hauteur de 70 %	Étude	Territoire communal	30'000*	A	2020 - 2021
11	Étude de faisabilité concernant le trafic et les thématiques environnementales (OPB, OPAM, ORNI)	Étude mobilité existante comme base de travail, organisation à coordonner avec le Canton	Étude	Secteurs d'études à définir en coordination	30'000	A	2020 - 2021
12	Plan directeur des mobilités douces	Étude mobilité existante comme base de travail	Concept	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
13	Plan communal des énergies (deuxième phase: stratégie et plan d'action)	Première phase (diagnostic, objectifs) en cours au sein de la COMUL	Dossier (rapport et plans)	Territoire communal	5'000	A	2020-2022
14	Révision de l'Inventaire nature		Dossier (rapport et plans)	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
15	Complément de l'Inventaire architectural		Rapport	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
16	Fiche - thématique concernant les appartements avec encadrement	Résultats à intégrer dans le PAL	Fiche-thématique y compris proposition de formulation pour PAL	Territoire communal	5'000	A	2021 - 2022
					<b>255'000</b>		
15	Coordination RUN PA4/5		Coordination			A	2020-2023
16	Coordination avec l'avant-projet d'aménagement de la RC5	Collaboration / Coordination / Accord avec SPCH	Coordination			A-B	2020-2022
17	Planification intercommunale avec La Tène pour le secteur est		Étude			A-B	2021-2022
18	Révision du plan des alignements		Plan(s)			A-B	2021-2022
19	Mise en œuvre du concept de stationnement (notamment règlement)		Concept, règlement			A-B	2021-2022
20	Concept d'aménagement et d'exploitation de la RC5	Étude sectorielle du secteur stratégique Village-Gare-Lac comme base ; avec Canton	Concept, projet			B	Après 2023
21	Réaménagement axe Maigroge-Dardel-Lignièrès pour mobilité douce		Concept, projet			B	Après 2023
22	Réorganisation du réseau de bus	Collaboration / Coordination / Accord avec TransN	Coordination			B	Après 2023
23	Complément de l'inventaire des murs de vignes		Dossier (rapport et plans)			B	Après 2023
24	Concept paysager		Concept			C	Après 2023

A : court terme

B : moyen terme, successivement à la révision du PAL

C : long terme, 5 à 10 ans



# Annexes

## **Annexe 1 : Liste des données de base**

La liste des données de base énumère les principaux documents ayant un effet sur la commune de Saint-Blaise et ayant été pris en compte dans l'élaboration de l'Avant-projet PAL. Une brève description de chaque document se trouve dans le cahier des charges pour la commande de l'avant-projet. Une description plus complète des documents pertinents est disponible dans la Stratégie politique d'aménagement.

### **Planifications supérieures**

- Plan directeur cantonal (PDC)
- Projet d'agglomération RUN (PA RUN)
- Plan directeur régional de la communauté urbaine du Littoral neuchâtelois (PDR COMUL)
- Plan directeur régional de l'Entre-Deux-Lacs (PDR E2L)
- Accord de positionnement stratégique Neuchâtel littoral
- Loi sur la mobilité douce
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable
- Plan directeur des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre
- Plan directeur des rives
- Plan directeur sectoriel de l'espace réservé aux eaux
- Plan d'affectation cantonal de la zone viticole
- Guide d'application relatif à la gestion des surfaces d'assolement
- Guide du PAL
- Geoportail du système d'information du territoire neuchâtelois (SITN)

### **Planifications communales**

- PAL en vigueur datant de 2001 et ses modifications partielles
- Plan directeur communal des chemins pour piétons
- Plans de circulation & stationnement et son rapport technique (sd ingénierie neuchâtel sa, 2019)
- Inventaire nature (rapport et carte)
- Plans d'alignements
- Plan général d'évacuation des eaux
- Plan spécial « Gare de Saint-Blaise-CFF »
- Plan de quartier « Les Chauderons » (non sanctionné)
- Plan de quartier « Les Bourguillards »

- Plan de protection des captages
- Plan et règlement d'extraction de la carrière du Roc
- Inventaire fédéral des sites construits d'importance à protéger en Suisse (ISOS)

#### **Processus de révision du Plan d'aménagement local**

- Stratégie politique d'aménagement (Urbaplan, 2019) et préavis du Canton (service de l'aménagement du territoire, 7 juin 2019)
- Cahier des charges pour la commande d'un avant-projet du Plan d'aménagement local (Commune de Saint-Blaise, 2019)
- Procès-verbal de la séance de premier contact avec les services cantonaux du 14 août 2018 (PV N°1 / 2018)
- Procès-verbal de la présentation du projet de territoire avec les services cantonaux (PV N°2 / 2020)

#### **Livre sur l'histoire de la commune**

- Olivier CLOTTU, « Histoire de Saint-Blaise », Éditions du 3 février et Éditions du Ruau, 1995, 143 pages

#### **Cartographie**

- Les données cartographiques de base proviennent du SITN © (07.2019 / 04.2020 pour les zone à bâtir non construites), service de la Géomatique et du Registre

## **Annexe 2: Plans du projet de territoire et de la pré-affectation**

Les plans du projet de territoire et pré-affectation en format A3 ainsi que leur légende font partie intégrante du présent Avant-projet PAL. Ils sont annexés au rapport au format A3 (totalité du territoire sans échelle et extrait représentant la partie sud de la commune à l'échelle 1:5'000).

## **Annexe 3: Tableau des études à mener**

**Annexe 4: Glossaire**

AIHC	Accord international harmonisant la terminologie dans le domaine des constructions
AE	Appartement avec encadrement
CC	Conseil communal
CG	Conseil général
COMUL	Communauté urbaine du littoral: région regroupant les dix communes de Bevaix à La Tène
CRPAL	Commission de révision du PAL (Commune)
DDTE	Département du développement territorial et de l'environnement
HE	Habitants-emplois
ISOS	Inventaire des sites construits d'importance nationale
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LCAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire
MD	Mobilités douces
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire
OCNL	Office cantonal du logement
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
PA RUN	Projet d'agglomération du réseau urbain neuchâtelois
PAL	Plan d'aménagement communal
PCAZ	Plan communal d'affectation des zones
PDC	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional
PDR COMUL	Plan directeur régional de la Communauté urbaine du Littoral
PDR E2L	Plan directeur régional de l'Entre-Deux-Lacs
PDRives	Plan directeur cantonal des rives
PME	Petites et moyennes entreprises
PMS	Planification médico-sociale
RC	Route cantonale
RUN	Réseau urbain neuchâtelois

SAT	Service cantonal de l'aménagement du territoire
SCSP	Service cantonal de la santé publique
SCTR	Service cantonal des transports
SENE	Service cantonal de l'énergie et de l'environnement
SITN	Système d'information du territoire neuchâtelois
SPCH	Service cantonal des ponts et chaussées
SDA	Surfaces d'assolement
TIM	Transports individuels motorisés
TransN	Transports publics neuchâtelois
TP	Transports publics
ZAE	Zone d'activités économiques
ZAL	Zone d'ancienne localité
ZEM	Zone équestre du Maley
ZFD	Zone d'habitation à faible densité
ZM	Zone mixte
ZMD	Zone d'habitation à moyenne densité
ZPS	Zone de protection de la silhouette
ZSL	Zone de sport et de loisirs
ZUP	Zone d'utilité publique
ZV	Zone de verdure

**Légende projet de territoire**

**Urbanisation**

- Bâtiment ou ensemble à l'inventaire
- Bâtiment digne d'intérêt
- Équipement public (école, etc.)
- Autre bâtiment
- Façade marquante
- Quartiers liés au vieux village**
- Quartier du vieux village, partie basse / partie haute
- Quartier avoisinant le vieux village à faible / moyenne densité
- Quartier du nouveau village
- Quartiers urbains**
- Pôle gare CFF
- Quartier mixte
- Quartiers verts**
- Quartier dans le vignoble
- Quartier Musinière-Lac
- Quartier d'activités**
- Quartier Est
- Quartier des Fourmillières
- Hameaux**
- Hameau de Maley
- Autre**
- Zone d'utilité publique, ZUP
- Densification le long des axes structurants : adressage sur la rue, rez actifs

**Espace ouvert et paysage**

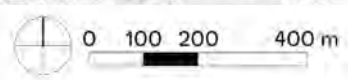
- Espace-rue bourg
- Porte d'entrée dans le bourg
- Réseau routier principal comme artère de vie
- Autre route principale
- Route de quartiers
- Liaison piétonne de quartier
- Limite d'urbanisation
- Cordon vert autour du vieux village
- Zone de verdure
- Jardins communaux comme frange
- Espaces verts communs à l'intérieur des quartiers (position indicative)
- Rives lacustres
- Parc
- Zone de sport-détente-loisirs
- Vignes (zone viticole)
- Espace agricole et campagne
- Zone de décharge
- Zone d'extraction
- Forêt et cordon boisé
- Allée d'arbres structurante
- Arbre solitaire ou groupe d'arbres
- Arbre solitaire et structure paysagère remarquables
- Structures rurales et réseau de chemins paysagers
- Topographie marquante
- Point de vue remarquable
- Axe paysager, coulée verte

**Mobilité**

- Ligne ferroviaire et halte
- Ligne de bus et arrêt existant / à aménager
- Cabotage et halte bateau
- Liaison piétonne paysagère principale
- Connecteur piéton
- Porte d'entrée routière
- Autoroute à ciel ouvert ou en tranchée / enterrée

**Orientation**

- Limite communale










**Légende plan urbanisation**

-  Bâtiment ou ensemble à l'inventaire
-  Bâtiment digne d'intérêt
-  Équipement public (école, etc.)
-  Autre bâtiment
-  Façade marquante
- Quartiers liés au vieux village**
-  Quartier du vieux village, parties basse / haute
-  Quartier avoisinant le vieux village à faible / moyenne densité
-  Quartier du nouveau village
- Quartiers urbains**
-  Quartier gare CFF
-  Quartiers mixtes
- Quartiers verts**
-  Quartier dans le vignoble
-  Quartier Musinière-Lac
- Quartier d'activités**
-  Quartier Est
-  Quartier des Fourmillières
- Hameau**
-  Hameau de Maley
- Autre**
-  Zone d'utilité publique, ZUP
-  Carrière des Vardes
-  Zone de sport-détente-loisirs
-  Densification le long des axes structurants : adressage sur la rue, rez en partie actifs
- Divers**
-  Périmètres archéologiques







**Légende plan mobilité**


**Transports publics**

-  Ligne ferroviaire et halte
-  Ligne de bus urbaine et arrêt existant / à aménager
-  Ligne de bus régionale et arrêt existant / à aménager
-  Zone desservie par un transport à la demande
-  Cabotage et halte bateau





**Réseau piétonnier et cycliste**

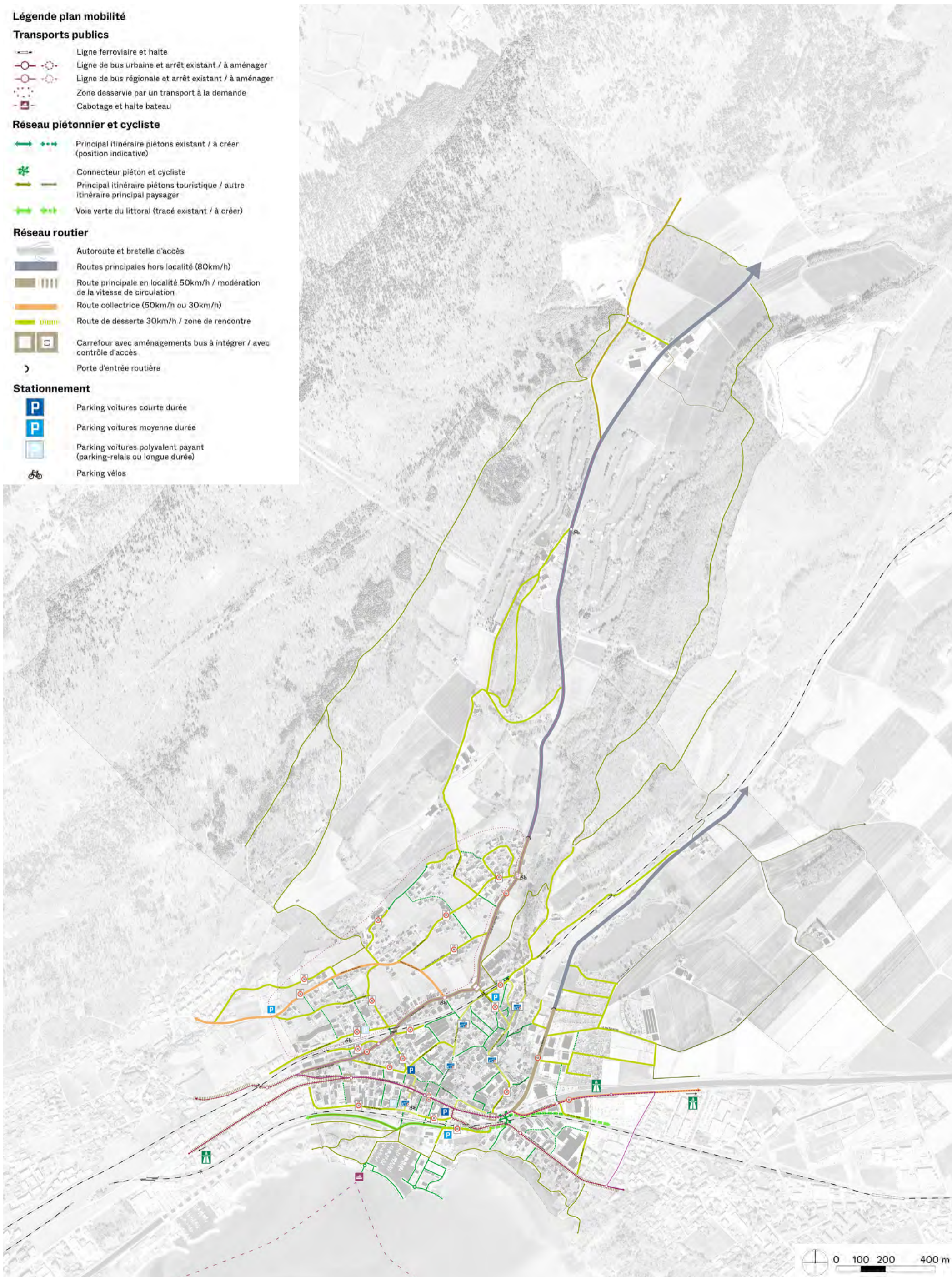
-  Principal itinéraire piétons existant / à créer (position indicative)
-  Connecteur piéton et cycliste
-  Principal itinéraire piétons touristique / autre itinéraire principal paysager
-  Voie verte du littoral (tracé existant / à créer)

**Réseau routier**

-  Autoroute et bretelle d'accès
-  Routes principales hors localité (80km/h)
-  Route principale en localité 50km/h / modération de la vitesse de circulation
-  Route collectrice (50km/h ou 30km/h)
-  Route de desserte 30km/h / zone de rencontre
-  Carrefour avec aménagements bus à intégrer / avec contrôle d'accès
-  Porte d'entrée routière

**Stationnement**

-  Parking voitures courte durée
-  Parking voitures moyenne durée
-  Parking voitures polyvalent payant (parking-relais ou longue durée)
-  Parking vélos



**Plan paysage et espaces ouverts**

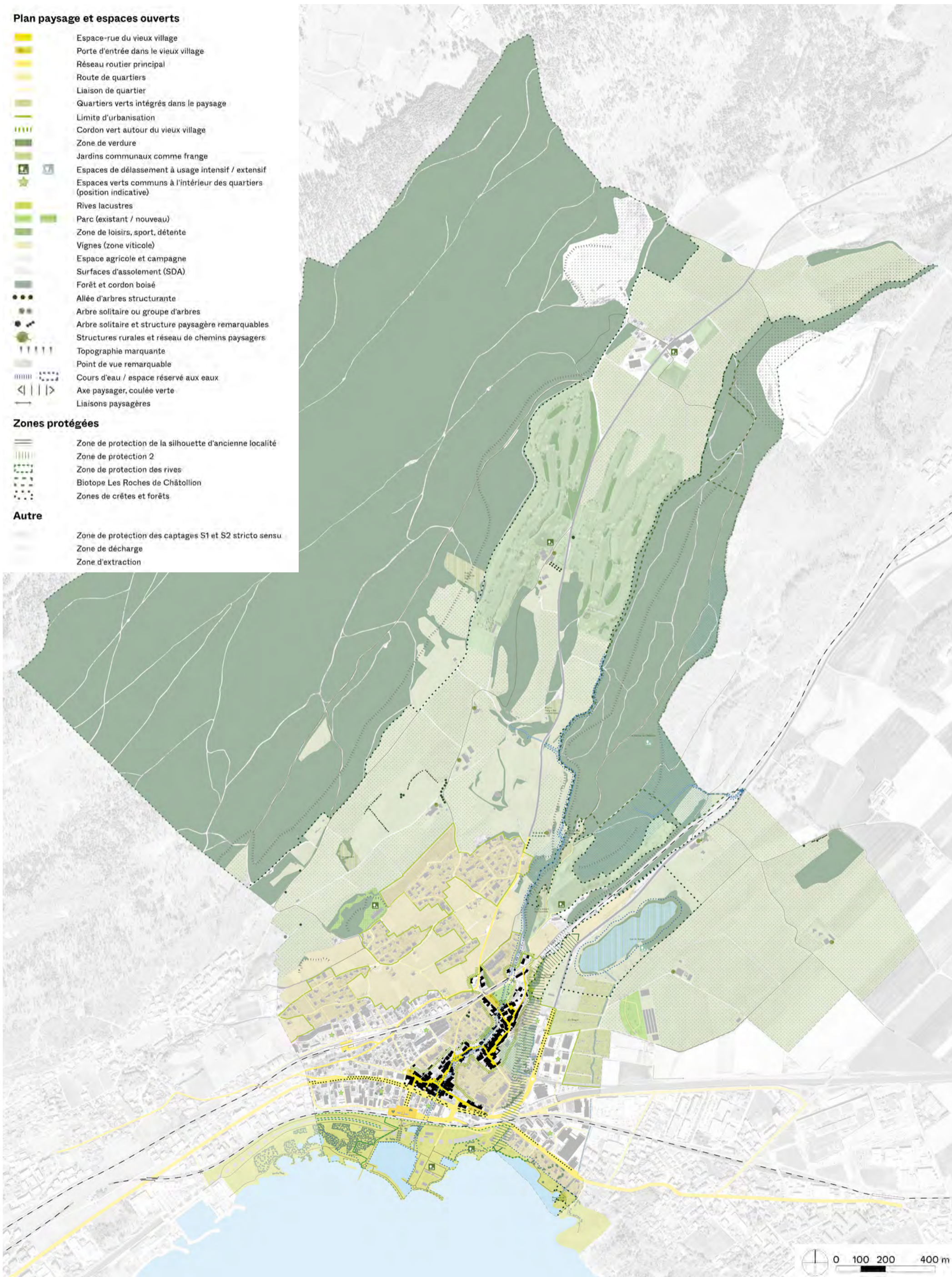
- Espace-rue du vieux village
- Porte d'entrée dans le vieux village
- Réseau routier principal
- Route de quartiers
- Liaison de quartier
- Quartiers verts intégrés dans le paysage
- Limite d'urbanisation
- Cordon vert autour du vieux village
- Zone de verdure
- Jardins communaux comme frange
- Espaces de délassément à usage intensif / extensif
- Espaces verts communs à l'intérieur des quartiers (position indicative)
- Rives lacustres
- Parc (existant / nouveau)
- Zone de loisirs, sport, détente
- Vignes (zone viticole)
- Espace agricole et campagne
- Surfaces d'assolement (SDA)
- Forêt et cordon boisé
- Allée d'arbres structurante
- Arbre solitaire ou groupe d'arbres
- Arbre solitaire et structure paysagère remarquables
- Structures rurales et réseau de chemins paysagers
- Topographie marquante
- Point de vue remarquable
- Cours d'eau / espace réservé aux eaux
- Axe paysager, coulée verte
- Liaisons paysagères

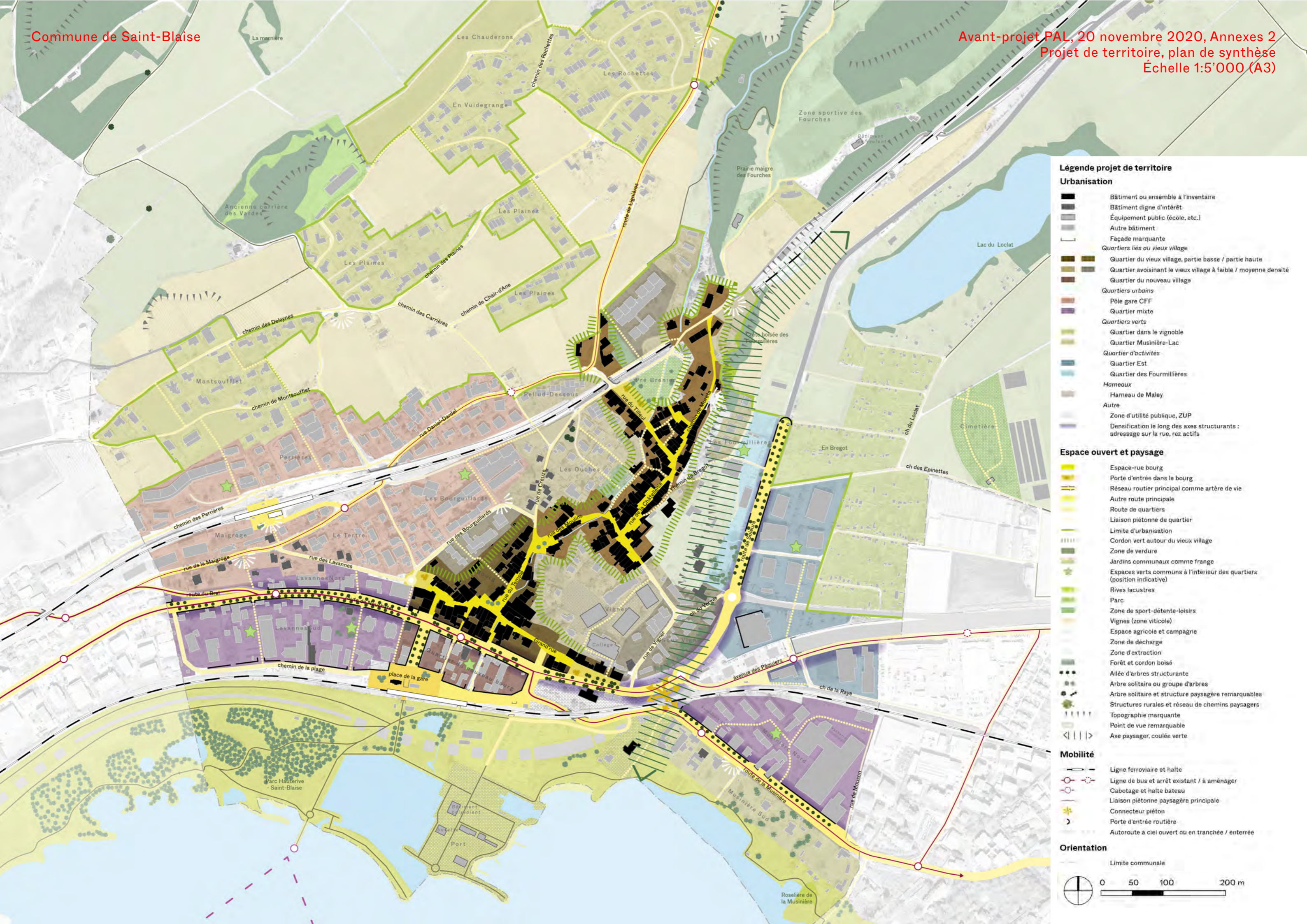
**Zones protégées**

- Zone de protection de la silhouette d'ancienne localité
- Zone de protection 2
- Zone de protection des rives
- Biotope Les Roches de Châtollion
- Zones de crêtes et forêts

**Autre**

- Zone de protection des captages S1 et S2 stricto sensu
- Zone de décharge
- Zone d'extraction





**Légende projet de territoire**

**Urbanisation**

- Bâtiment ou ensemble à l'inventaire
- Bâtiment digne d'intérêt
- Équipement public (école, etc.)
- Autre bâtiment
- Façade marquante
- Quartiers liés au vieux village
  - Quartier du vieux village, partie basse / partie haute
  - Quartier avoisinant le vieux village à faible / moyenne densité
  - Quartier du nouveau village
- Quartiers urbains
  - Pôle gare CFF
  - Quartier mixte
- Quartiers verts
  - Quartier dans le vignoble
  - Quartier Musinière-Lac
- Quartier d'activités
  - Quartier Est
  - Quartier des Fourmillières
- Hameaux
  - Hameau de Maley
- Autre
  - Zone d'utilité publique, ZUP
  - Densification le long des axes structurants : adressage sur la rue, rez actifs

**Espace ouvert et paysage**

- Espace-rue bourg
- Porte d'entrée dans le bourg
- Réseau routier principal comme artère de vie
- Autre route principale
- Route de quartiers
- Liaison piétonne de quartier
- Limite d'urbanisation
- Cordon vert autour du vieux village
- Zone de verdure
- Jardins communaux comme frange
- Espaces verts communs à l'intérieur des quartiers (position indicative)
- Rives lacustres
- Parc
- Zone de sport-détente-loisirs
- Vignes (zone viticole)
- Espace agricole et campagne
- Zone de décharge
- Zone d'extraction
- Forêt et cordon boisé
- Allée d'arbres structurante
- Arbre solitaire ou groupe d'arbres
- Arbre solitaire et structure paysagère remarquables
- Structures rurales et réseau de chemins paysagers
- Topographie marquante
- Point de vue remarquable
- Axe paysager, coulée verte

**Mobilité**

- Ligne ferroviaire et halte
- Ligne de bus et arrêt existant / à aménager
- Cabotage et halte bateau
- Liaison piétonne paysagère principale
- Connecteur piéton
- Porte d'entrée routière
- Autoroute à ciel ouvert ou en tranchée / enterrée

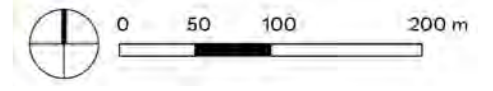
**Orientation**

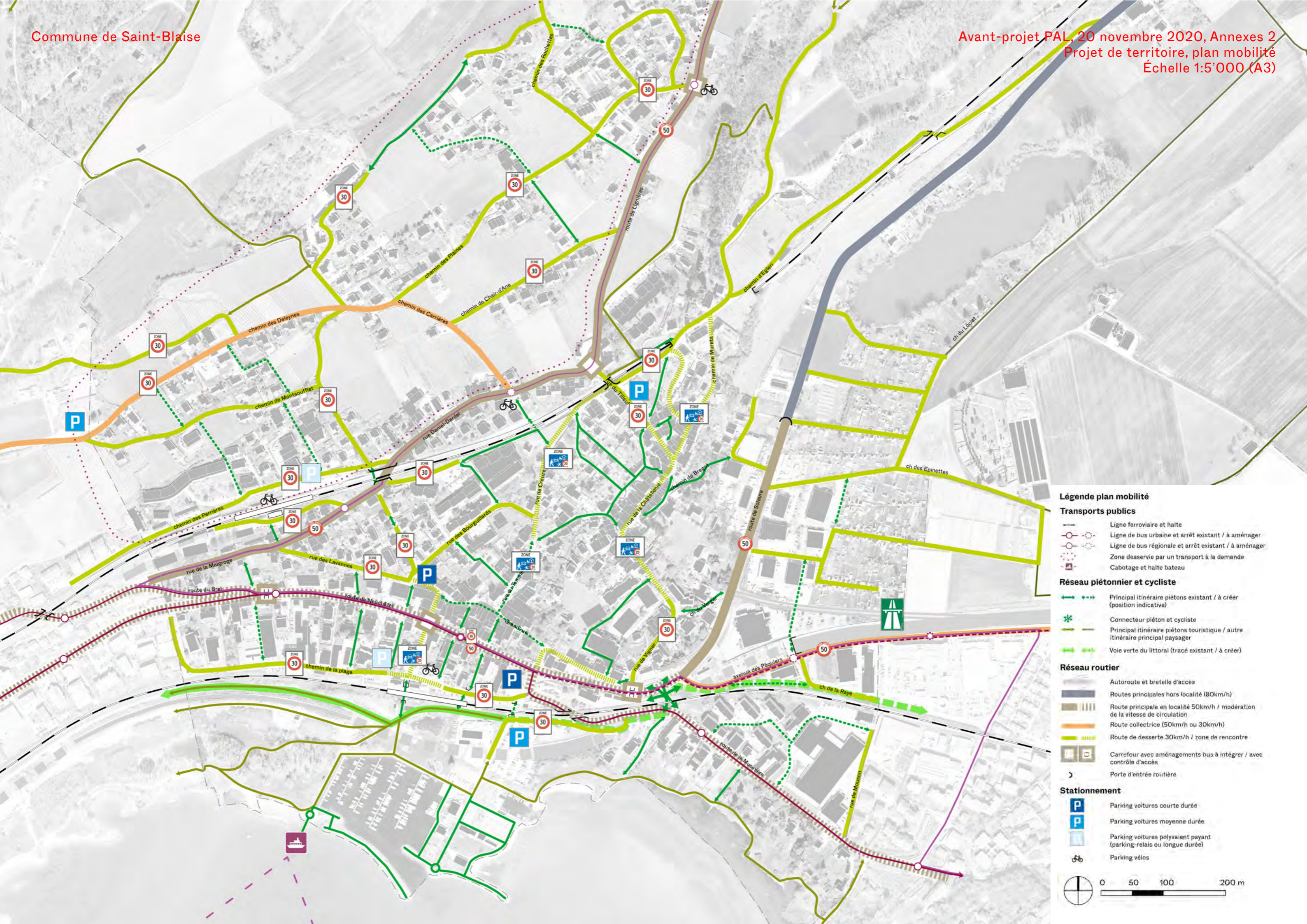
- Limite communale

0 50 100 200 m



- Légende plan urbanisation**
- Bâtiment ou ensemble à l'inventaire
  - Bâtiment digne d'intérêt
  - Équipement public (école, etc.)
  - Autre bâtiment
  - Façade marquante
  - Quartiers liés au vieux village**
  - Quartier du vieux village, parties basse / haute
  - Quartier avoisinant le vieux village à faible / moyenne densité
  - Quartier du nouveau village
  - Quartiers urbains**
  - Quartier gare CFF
  - Quartiers mixtes
  - Quartiers verts**
  - Quartier dans le vignoble
  - Quartier Musinière-Lac
  - Quartier d'activités**
  - Quartier Est
  - Quartier des Fourmillières
  - Hameau**
  - Hameau de Maley
  - Autre**
  - Zone d'utilité publique, ZUP
  - Carrière des Vardes
  - Zone de sport-détente-loisirs
  - Densification le long des axes structurants : adressage sur la rue, rez en partie actifs
  - Divers**
  - Péri mètres archéologiques





**Légende plan mobilité**

**Transports publics**

- Ligne ferroviaire et halte
- Ligne de bus urbaine et arrêt existant / à aménager
- Ligne de bus régionale et arrêt existant / à aménager
- Zone desservie par un transport à la demande
- Cabotage et halte bateau

**Réseau piétonnier et cycliste**

- Principal itinéraire piétons existant / à créer (position indicative)
- \* Connecteur piéton et cycliste
- Principal itinéraire piétons touristique / autre itinéraire principal paysager
- Voie verte du littoral (tracé existant / à créer)

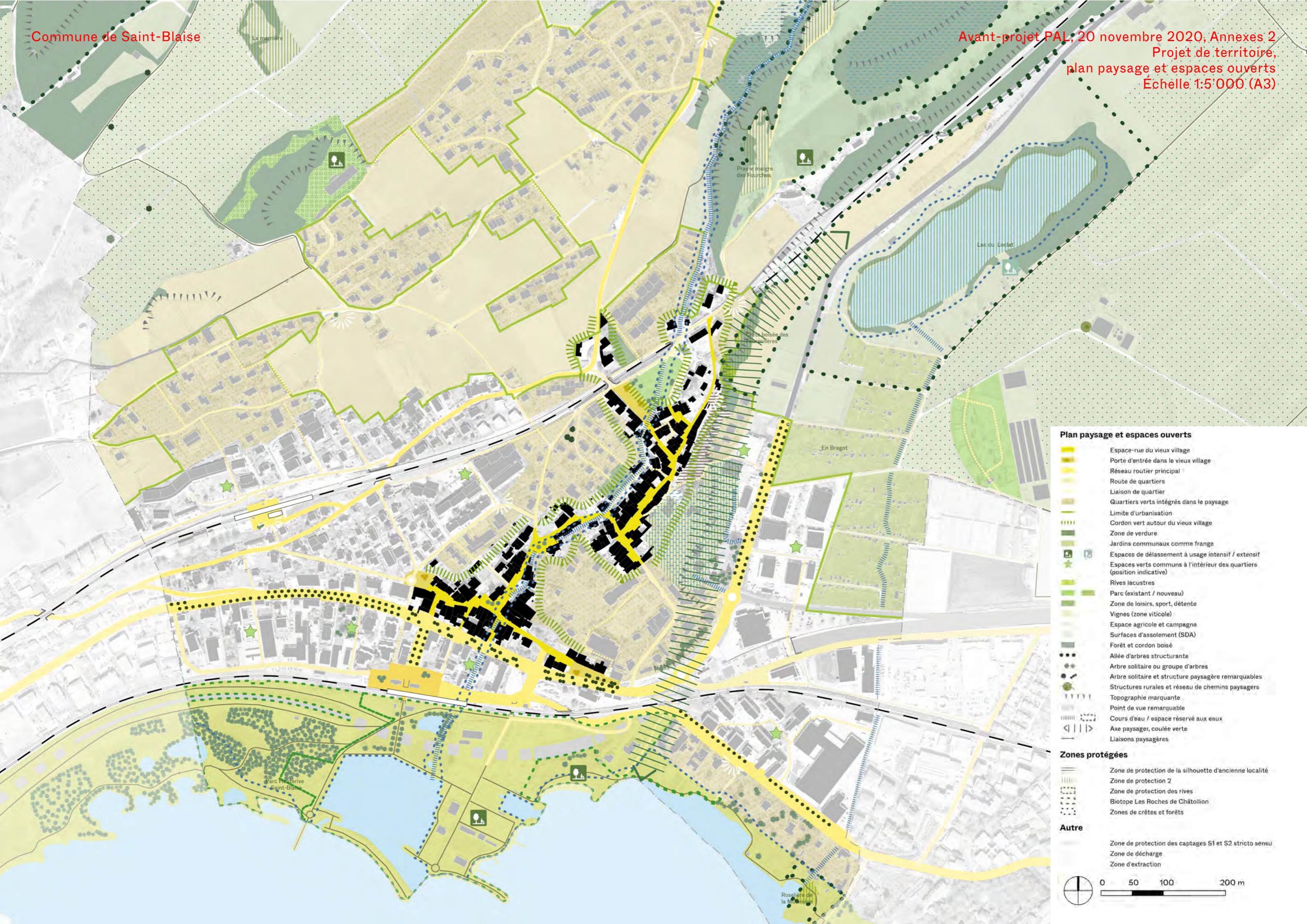
**Réseau routier**

- Autoroute et bretelle d'accès
- Routes principales hors localité (80km/h)
- Route principale en localité 50km/h / modulation de la vitesse de circulation
- Route collectrice (50km/h ou 30km/h)
- Route de desserte 30km/h / zone de rencontre
- Carrefour avec aménagements bus à intégrer / avec contrôle d'accès
- Porte d'entrée routière

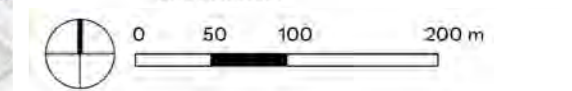
**Stationnement**

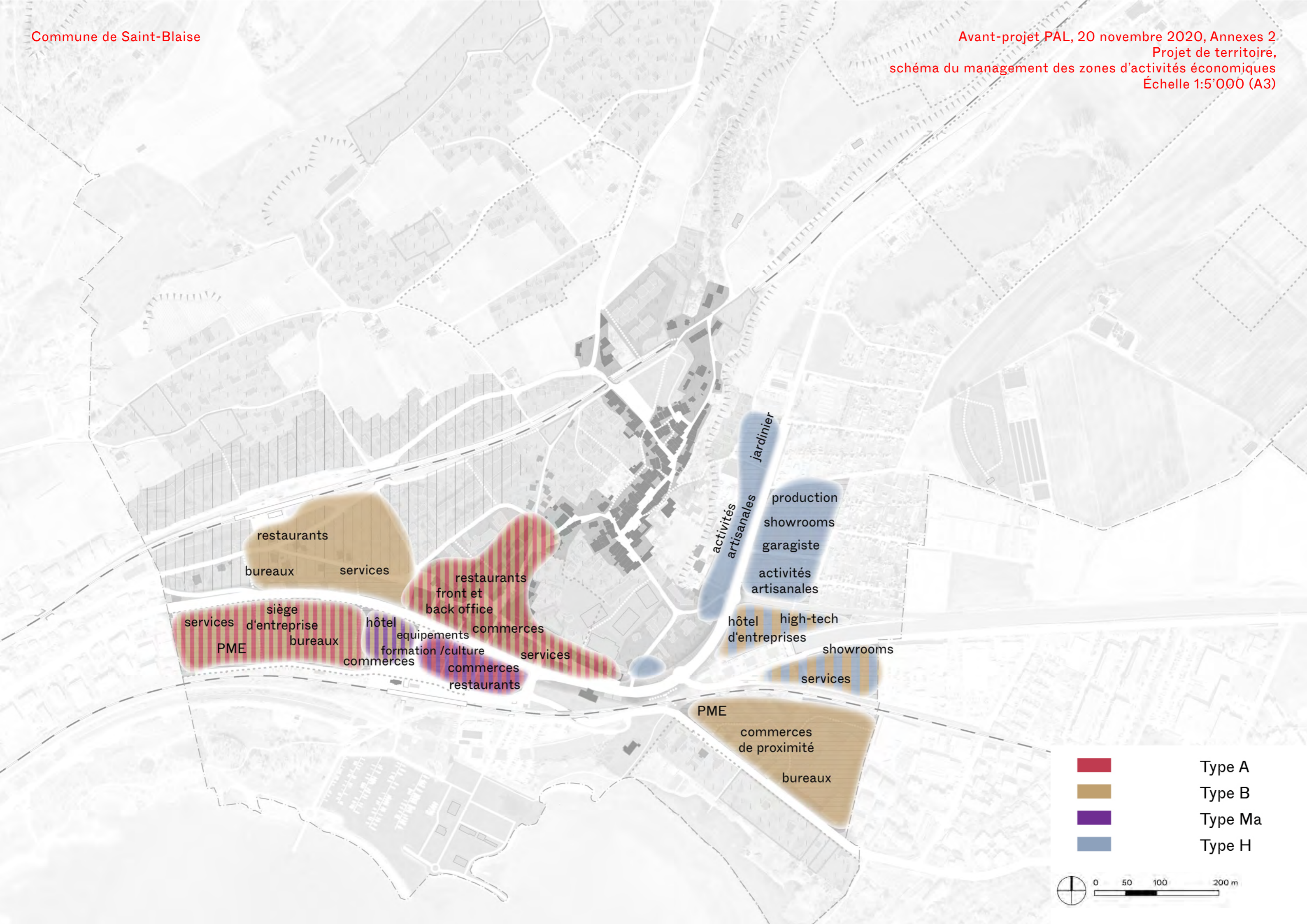
- P Parking voitures courte durée
- P Parking voitures moyenne durée
- P Parking voitures polyvalent payant (parking-relais ou longue durée)
- 🚲 Parking vélos

0 50 100 200 m

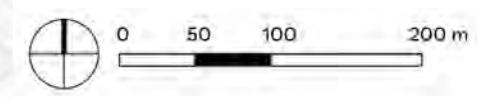


- Plan paysage et espaces ouverts**
- Espace-rue du vieux village
  - Porte d'entrée dans le vieux village
  - Réseau routier principal
  - Route de quartier
  - Liaison de quartier
  - Quartiers verts intégrés dans le paysage
  - Limite d'urbanisation
  - Cordon vert autour du vieux village
  - Zone de verdure
  - Jardins communaux comme frange
  - Espaces de déassement à usage intensif / extensif
  - Espaces verts communs à l'intérieur des quartiers (position indicative)
  - Rives lacustres
  - Parc (existant / nouveau)
  - Zone de loisirs, sport, détente
  - Vignes (zone viticole)
  - Espace agricole et campagne
  - Surfaces d'asselement (SDA)
  - Forêt et cordon boisé
  - Allée d'arbres structurante
  - Arbre solitaire ou groupe d'arbres
  - Arbre solitaire et structure paysagère remarquables
  - Structures rurales et réseau de chemins paysagers
  - Topographie marquante
  - Point de vue remarquable
  - Cours d'eau / espace réservé aux eaux
  - Axe paysager, coulée verte
  - Liaisons paysagères
- Zones protégées**
- Zone de protection de la silhouette d'ancienne localité
  - Zone de protection 2
  - Zone de protection des rives
  - Biotope Les Roches de Châtollion
  - Zones de crêtes et forêts
- Autre**
- Zone de protection des captages S1 et S2 stricto sensu
  - Zone de décharge
  - Zone d'extraction





- Type A
- Type B
- Type Ma
- Type H









**Pré-affectation de la zone d'urbanisation**



**Affectations**

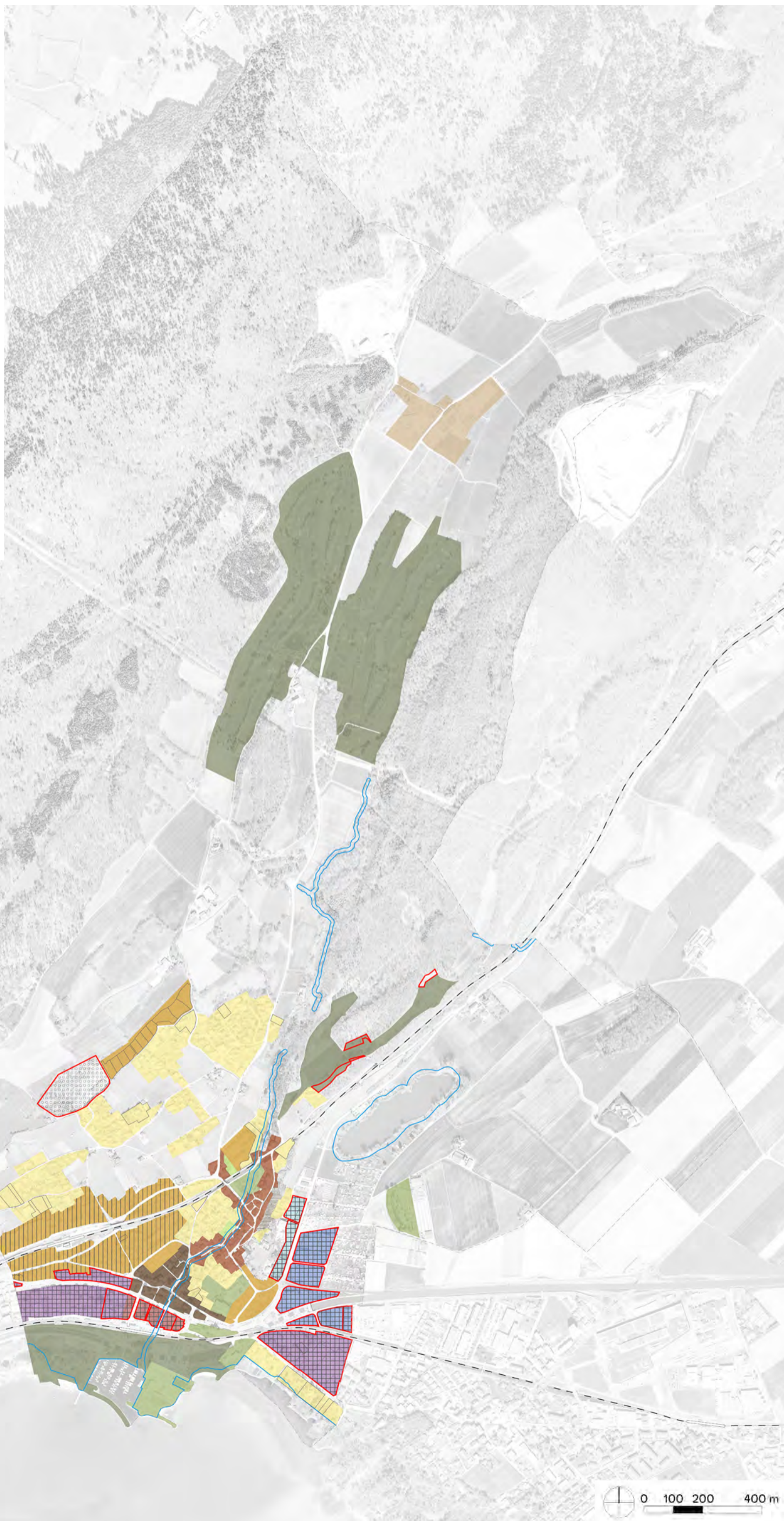
-  Zone d'ancienne localité (ZAL)
-  ZAL 1
-  ZAL 2
-  Quartier du nouveau village
- Zones d'habitation**
-  Quartiers à faible densité (ZDF)
-  Quartiers à moyenne densité (ZMD)
-  Zones mixtes (ZM)
- Zones d'activités économiques (ZAE)**
-  ZAE 1
-  ZAE 2
-  Zone équestre du Maley (ZEM)
-  Zone d'utilité publique (ZUP)
-  Zone de sport et de loisirs (ZSL)
-  Zone verte (ZV), *périmètre à vérifier*
-  Zone de protection de la silhouette de l'ancienne localité (ZPS), *périmètre à vérifier*

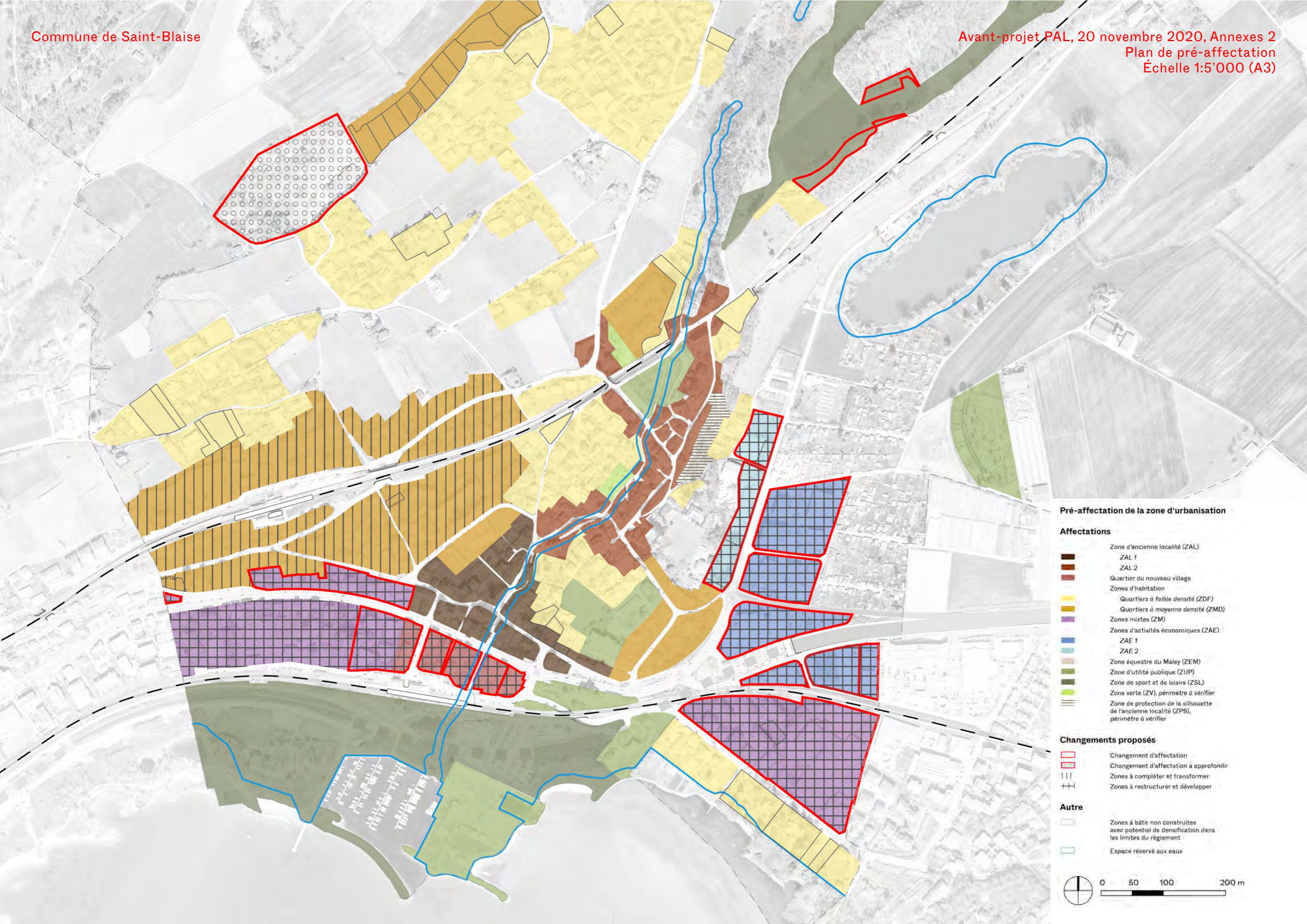
**Changements proposés**

-  Changement d'affectation
-  Changement d'affectation à approfondir
-  Zones à compléter et transformer
-  Zones à restructurer et développer

**Autre**

-  Zones à bâtir non construites avec potentiel de densification dans les limites du règlement
-  Espace réservé aux eaux









**Pré-affectation de la zone d'urbanisation**



**Affectations**

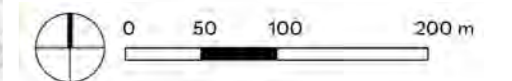
-  Zone d'ancienne localité (ZAL)
-  ZAL 1
-  ZAL 2
-  Quartier du nouveau village
-  Zones d'habitation
-  Quartiers à faible densité (ZDF)
-  Quartiers à moyenne densité (ZMD)
-  Zones mixtes (ZM)
-  Zones d'activités économiques (ZAE)
-  ZAE 1
-  ZAE 2
-  Zone équestre du Maley (ZEM)
-  Zone d'utilité publique (ZUP)
-  Zone de sport et de loisirs (ZSL)
-  Zone verte (ZV), périmètre à vérifier
-  Zone de protection de la silhouette de l'ancienne localité (ZPS), périmètre à vérifier

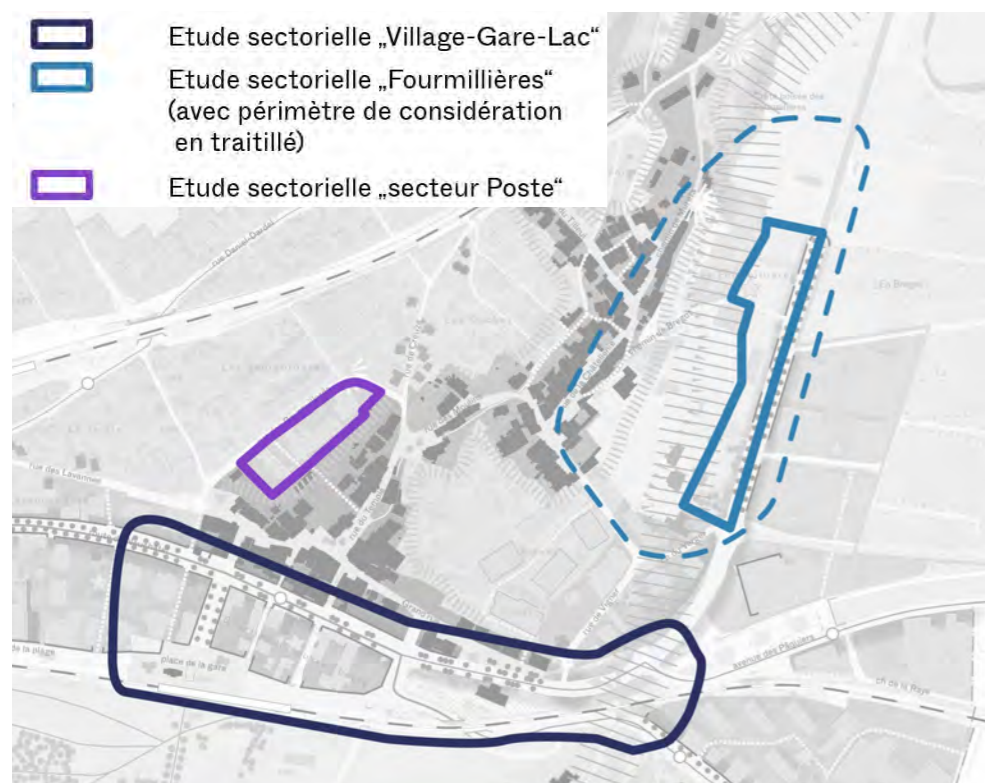
**Changements proposés**

-  Changement d'affectation
-  Changement d'affectation à approfondir
-  Zones à compléter et transformer
-  Zones à restructurer et développer

**Autre**

-  Zones à bâtir non construites avec potentiel de densification dans les limites du règlement
-  Espace réservé aux eaux





A : court terme  
B : moyen terme, successivement à la révision du PAL  
C : long terme, 5 à 10 ans

\* Des subventions cantonales et fédérales peuvent être accordées, de l'ordre de 70% du montant de l'étude.

Niveau	n°	Nom du document	Remarques	Type (indicatif)	Périmètre	Coûts TTC	Priorité	Calendrier indicatif
<b>Révision du PAL</b>								
	1	Plan communal d'affectation des zones		Plan(s)	Territoire communal		A	2021-2023
	2	Règlement communal d'affectation des zones		Règlement				
	3	Géodonnées du territoire		Données informatiques				
	4	Programme d'équipement		Dossier (rapport et plans)				
	5	Rapport sur l'aménagement		Rapport selon 47 OAT				
	6	Démarche participative, communication		Séances, ateliers, ...				
						<b>200'000</b>		
<b>Études complémentaires à la révision du PAL</b>								
	7	Étude sectorielle du secteur stratégique Village-Gare-Lac (Gare BLS, Lavannes Sud, quartier du nouveau village)	Étude urbanistique (y compris aspects socio-économiques). Participation Commune, éven. Canton	Étude	Voir plan	40'000	A	2020 - 2021
			Réalisation masterplan, concept directeur ; résultats à intégrer dans le PAL	Masterplan, concept directeur	Voir plan	35'000	A	2020 - 2021
	8	Étude sectorielle du secteur Fourmillières (y compris route de Soleure et porte d'entrée)	Résultats à intégrer dans le PAL	Étude	Voir plan	30'000	A	2020 - 2021
	9	Étude sectorielle du secteur de la poste (détermination de la densité acceptable pour le secteur)	Résultats à intégrer dans le PAL	Étude	Voir plan	5'000	A	2020
	10	Concept global de protection contre les inondations (dangers de crues liées au Ruau)	Vérification/modification de l'espace réservé aux eaux; résultats à intégrer dans le PAL ; possibilité de subventions par Confédération et Canton à hauteur de 70 %	Étude	Territoire communal	30'000*	A	2020 - 2021
	11	Étude de faisabilité concernant le trafic et les thématiques environnementales (OPB, OPAM, ORNI)	Étude mobilité existante comme base de travail, organisation à coordonner avec le Canton	Étude	Secteurs d'études à définir en coordination	30'000	A	2020 - 2021
	12	Plan directeur des mobilités douces	Étude mobilité existante comme base de travail	Concept	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
	13	Plan communal des énergies (deuxième phase: stratégie et plan d'action)	Première phase (diagnostic, objectifs) en cours au sein de la COMUL	Dossier (rapport et plans)	Territoire communal	5'000	A	2020-2022
	14	Révision de l'Inventaire nature		Dossier (rapport et plans)	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
	15	Complément de l'Inventaire architectural		Rapport	Territoire communal	25'000	A	2021-2022
	16	Fiche - thématique concernant les appartements avec encadrement	Résultats à intégrer dans le PAL	Fiche-thématique y compris proposition de formulation pour PAL	Territoire communal	5'000	A	2021 - 2022
						<b>255'000</b>		
<b>Autres études complémentaires</b>								
	15	Coordination RUN PA4/5		Coordination			A	2020-2023
	16	Coordination avec l'avant-projet d'aménagement de la RC5	Collaboration / Coordination / Accord avec SPCH	Coordination			A-B	2020-2022
	17	Planification intercommunale avec La Tène pour le secteur est		Étude			A-B	2021-2022
	18	Révision du plan des alignements		Plan(s)			A-B	2021-2022
	19	Mise en œuvre du concept de stationnement (notamment règlement)		Concept, règlement			A-B	2021-2022
	20	Concept d'aménagement et d'exploitation de la RC5	Étude sectorielle du secteur stratégique Village-Gare-Lac comme base ; avec Canton	Concept, projet			B	Après 2023
	21	Réaménagement axe Maigroge-Dardel-Lignièrès pour mobilité douce		Concept, projet			B	Après 2023
	22	Réorganisation du réseau de bus	Collaboration / Coordination / Accord avec TransN	Coordination			B	Après 2023
	23	Complément de l'inventaire des murs de vignes		Dossier (rapport et plans)			B	Après 2023
	24	Concept paysager		Concept			C	Après 2023