



MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN D'AMENAGEMENT COMMUNAL **Secteur "Gare d'Auvernier"**



Source : SITN

Rapport d'aménagement au sens de l'art. 47 OAT

Pour traiter: Norbert Jouval / Audrey Girardet
urbaplan neuchâtel

13148-47OAT-131119.docx-19.11.2013-BMA

lausanne

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

fribourg

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

genève

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

neuchâtel

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

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
1.1 Objet de la modification	5
1.2 Historique	6
1.3 Procédure de planification	6
1.4 Calendrier	7
2. OBJET DE LA MODIFICATION DU PAL	9
2.1 Données de base	9
2.2 Dossier de modification du PAL	10
2.3 Equipement des terrains	12
2.4 Stationnement	12
2.5 Plus-value	13
3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	15
3.1 Protection contre le bruit	15
3.2 Protection contre les rayonnements non ionisants	15
3.3 Protection des eaux	17
4. CONCLUSION	19
ANNEXE Projet de modification parcellaire Géoconseils, novembre 2013	

1. INTRODUCTION

1.1 Objet de la modification

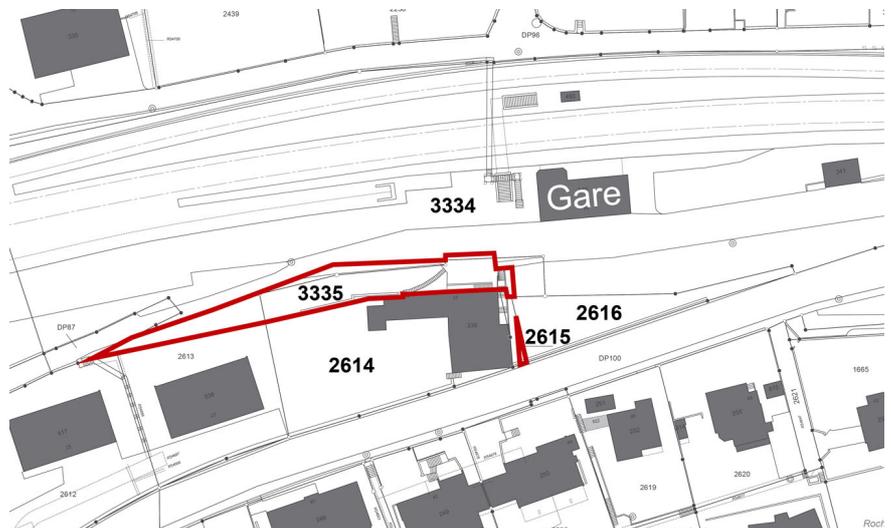
Le présent rapport sur l'aménagement accompagne la modification partielle du plan d'aménagement local (PAL) de la commune de Milvignes. Cette modification est réalisée à la demande de M. Montandon, propriétaire des biens-fonds 2614 et 3335, et en cours d'acquisition du bien-fonds 2615 (zone d'habitation moyenne densité) et d'une partie du bien-fonds 3334 (domaine ferroviaire).

Cette modification est effectuée pour deux raisons : d'abord, parce que la commune a autorisé la réalisation de deux places de stationnement sur le bf 3335 en 2007 alors que ce dernier n'était pas affecté à la zone à bâtir (domaine ferroviaire) et ensuite parce que M. Montandon souhaite augmenter ses droits à bâtir pour réaliser un projet immobilier sur le bf 2614, à l'ouest de l'ancien Hôtel de la Gare.

Figure 1: Localisation du secteur (source fond : SITN)



Figure 2: Extrait cadastral et périmètre de modification de l'affectation (source fond : SITN)

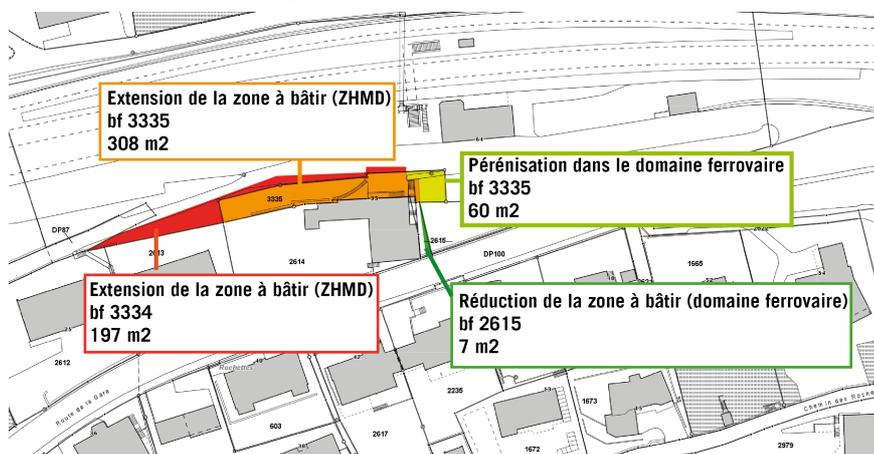


1.2 Historique

Un premier dossier de modification partielle du PAL a été établi courant 2011 à l'initiative de la commune. Elle souhaitait régulariser la situation des places de stationnement qui ont été autorisées alors que l'affectation ne le permettait pas. En effet le domaine ferroviaire est considéré comme hors zone à bâtir au même titre que la zone agricole, ainsi des places de stationnement privées n'auraient donc pas dû être autorisées tant qu'une procédure de mise en zone à bâtir n'était pas effectuée.

Ce dossier a reçu un préavis favorable du service de l'aménagement du territoire (SAT) le 19 avril 2011. Or, il a ensuite été mis en suspens compte tenu de la volonté de M. Montandon de réaliser un projet immobilier sur le bf 2614 et pour lequel il manquait de droits à bâtir. Après plusieurs mois de négociations, notamment avec les CFF, et avec une analyse du projet immobilier montrant qu'il pouvait être réalisé, une cession et un échange de terrains ont été décidés. Il a été convenu la cession d'une surface de 197 m², issue du bf 3334, au nord-ouest du bf 2614 au profit de M. Montandon, en contrepartie de quoi 67 m², issus des bf 3335 et 2615 revenaient au domaine ferroviaire. Le présent dossier propose un changement d'affectation sur la base de ces accords.

Figure 3: Schéma des échanges parcellaires (sources : SITN et Géoconseils, 2013)



1.3 Procédure de planification

La procédure de modification du PAL est fixée aux articles 89 et suivants de la LCAT : signature par le Conseil communal, examen préalable des services cantonaux, préavis du chef du développement territorial et de l'environnement (DDTE), puis adoption par le Conseil général suivi du délai référendaire (40 jours) et de l'enquête publique (30 jours) avant l'approbation et la sanction par le Conseil d'Etat.

Conformément à l'article 4 LAT, une information publique a été organisée par l'autorité communale pour informer la population sur les objectifs visés et le déroulement de la procédure. Elle a été effectuée par courrier adressé aux voisins directs, lesquels ont pu réagir pendant tout le mois de juin 2011. Les CFF, selon une lettre du 27.6.11, n'ont émis aucune remarque. Mme Eliane Pierrehumbert (bf 2612), n'a pas souhaité réagir. La seule demande a émané de Littoral Gérance (bf 2613), par courrier du 25.5.11 qui faisait état de l'intérêt qu'une partie du bf 3334 longeant le bf 2613 soit aussi intégré à la zone d'habitation. Cette adaptation est désormais effectuée pour les besoins de M. Montandon, en coordination avec les CFF.

1.4 Calendrier

Le calendrier présenté ci-dessous est purement informatif. Il correspond à un déroulement normal de la procédure et ne tient pas compte du temps nécessaire au traitement des éventuelles oppositions qui pourraient être formulées contre le dossier durant l'enquête publique.

Tableau 1: Calendrier prévisionnel des études, dates clés

Phases d'étude	Modification du PAL
Signature par le conseil communal d'Auvernier	décembre 2010
Examen préalable des services cantonaux	janvier 2011
Réception du préavis de synthèse favorable du SAT	19 avril 2011
Information publique	juin 2011
Mise en attente du dossier	juin 2011 à oct. 2013
Adaptation du dossier	mi-novembre 2013
Signature du Conseil communal de Milvignes	25 novembre 2013
Signature par le chef du DDTE	27 novembre 2013
Séance du Conseil général de Milvignes	17 décembre 2013
Délai référendaire (40 jours) <i>(vacances judiciaires du 20 déc. au 10 janv.)</i>	du 21 déc. 13 au 6 fév. 14
Enquête publique (30 jours)	15 fév. au 17 mars 2014
Approbation et sanction d'adoption du Conseil d'Etat	fin mars 2014

2. OBJET DE LA MODIFICATION DU PAL

2.1 Données de base

2.1.1 Affectation

Le bf 3335 sur lequel les places de stationnement ont été réalisées ainsi que la partie du bf 3334 qui est en cours d'acquisition par M. Montandon, font actuellement partie du domaine ferroviaire. L'objectif du présent dossier est de mettre ces surfaces en zone d'habitation moyenne densité (ZHMD), c'est-à-dire les affecter à la même zone que les terrains avoisinants.

Pour des questions de géométrie des bien-fonds et selon l'accord trouvé avec les CFF, l'extrémité est du bf 3335 ainsi qu'un petit triangle du bf 2615 sont respectivement conservé et inclus au domaine ferroviaire.

Figure 4: Extrait du plan d'aménagement et échange parcellaire (source fond : SITN)

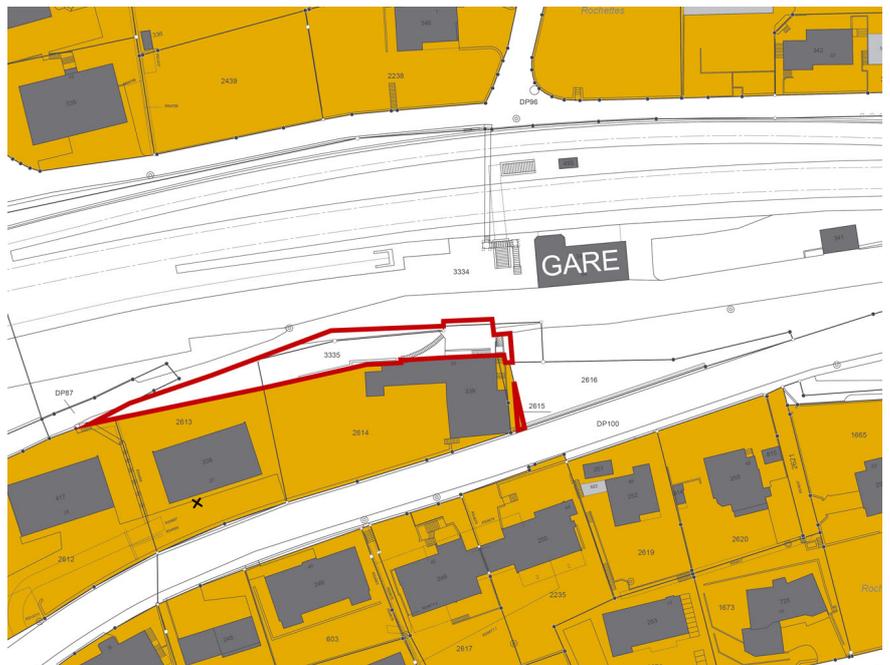


Figure 5: Photographie des bf 3335 et 2614 (source : google maps)



2.2 Dossier de modification du PAL

2.2.1 Documents légaux de planification

La mise en zone à bâtir des bf 3335 et 3334 (partiels) et le dézonage d'une partie du bf 2615 impose de modifier le PAL. Cette modification comporte uniquement la modification du plan d'urbanisation. Les règlements communaux d'aménagement et des constructions demeurent inchangés.

2.2.2 Justification de la modification

La mise en zone à bâtir des bf 3335 et 3334 (partiel) se justifie par le fait que les CFF ont vendu ou sont en cours de vente de ces terrains à un propriétaire privé. Ils ne peuvent donc plus faire partie du domaine ferroviaire. En outre, cette mise à zone à bâtir a certes pour but de régulariser la situation des places de stationnement existantes mais elle implique surtout la possibilité de réaliser un projet immobilier à proximité directe de la gare. Celle-ci fait partie des pôles de gare du canton où une densification est souhaitée (cf. plan directeur des pôles de gare). L'affectation en ZHMD a été retenue en fonction de l'affectation des terrains avoisinants.

2.2.3 Surface et droits à bâtir

Le projet de modification parcellaire a été effectué par le bureau Géoconseils en novembre 2013. La figure suivante illustre le nouveau parcellaire (cf. plan de la modification parcellaire en annexe), les nouveaux biens-fonds n'étant pas encore en vigueur ceux-ci reprennent la dénomination proposée par le bureau Géoconseils (A B C) (cf. figure 5).

Figure 6: Projet de modification parcellaire (source : SITN et Géoconseils, 2013)

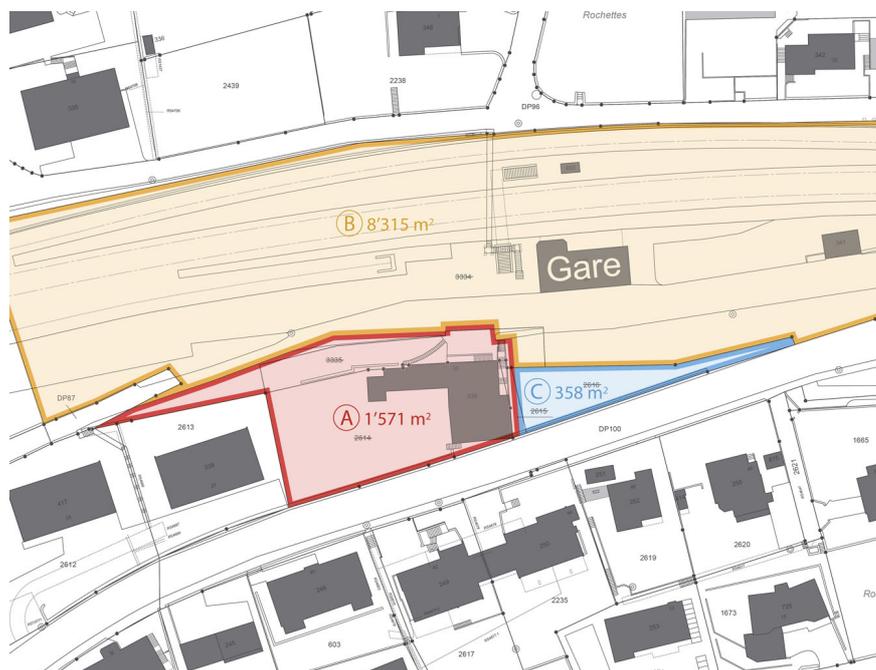


Tableau 3: Données sur le nouveau foncier

Biens-fonds	Affectation	Surface	Propriétaire
A	ZHMD	1'571 m ²	M. Claude Montandon
B	Domaine ferroviaire	8'315 m ²	CFF
C	Domaine ferroviaire	358 m ²	CFF

Les nouveaux droits à bâtir du bien-fonds A, issu de la réunion des biens-fonds 3335, 2614 et 3334 (partiellement) sont décrits dans le tableau suivant.

Tableau 4: Droits à bâtir, bien-fonds A

Bien-fonds	Surface	Volume apparent		Emprise au sol ^c	Hauteur maximale à la corniche	Longueur maximum	Gabarit
		Toits à pans ^a	Toits plats ^b				
A	1'571 m ²	2'671 m ³	2'356 m ³	393 m ²	8.5 m	26 m	60° en tout sens

^aDensité max : 1.7 m³/m²

^bDensité max : 1.5 m³/m²

^cTaux d'occupation maximum : 25%

Selon le règlement des constructions actuel d'Auvernier, les terrains situés au sud de la ligne ferroviaire ne peuvent pas avoir de toits plats. Toutefois, le calcul des droits à bâtir pour de telles constructions est fourni dans la mesure où la commune est en cours de réflexion pour les autoriser également sur certains secteurs au sud des voies CFF.

Le volume du bâtiment existant (ancien Hôtel de la Gare) situé sur le bf 2614 est évaluée à 1'920 m³, hormis l'annexe ouest dont la démolition est prévue à terme. Le solde constructible du futur bien-fonds A peut donc être estimée à 751 m³ en cas de toits à pans et à 436 m³ en cas de toits plats.

2.3 Equipement des terrains

Les biens-fonds concernés par la présente modification du PAL sont entièrement équipés et propres à la construction.

2.4 Stationnement

Selon l'annexe 1 du RELConstr., le besoin limite en cases de stationnement pour une habitation collective est de 1 case par 80 à 100 m² de surface brute de plancher et au minimum 1 case par logement + 10% du besoin en places de stationnement des habitants pour les visiteurs.

Le volume supplémentaire réalisable à l'ouest de l'ancien Hôtel de la Gare étant au maximum de 750 m³, en partant de l'hypothèse d'une hauteur d'étage d'environ 3 m, la surface brute de plancher peut être estimée à 250 m², soit un besoin limite en cases de stationnement de 3 places supplémentaires pouvant être réduit compte tenu de la proximité de la gare.

2.5 Plus-value

La mise en zone à bâtir d'une partie des bf 3334 et 3335 est soumise à la perception de la contribution sur la plus-value au moment où la mesure d'aménagement entre en vigueur, c'est-à-dire dès la publication de la sanction de la modification du PAL par le Conseil d'Etat.

3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Une évaluation a été réalisée pour les domaines environnementaux considérés comme significatifs pour un terrain situé le long d'une ligne ferroviaire. Il s'agit des domaines suivants :

- > la protection contre le bruit ;
- > la protection contre les rayonnements non ionisants ;
- > la gestion des eaux.

3.1 Protection contre le bruit

Les nouveaux droits bâtir créés par la présente modification du PAL vont être utilisés sur le bien-fonds 2614, déjà en zone à bâtir. Par conséquent, en cas de projet de construction, ce sont les valeurs limites d'immission qui devront être appliquées. Pour le degré de sensibilité III de la ZHMD, les valeurs à respecter sont 65 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit selon l'OPB¹.

Le respect de ces valeurs devra être démontré lors de la demande de permis de construire.

3.2 Protection contre les rayonnements non ionisants

3.2.1 Bases légales

Les bases légales applicables sont la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) et en particulier l'Ordonnance sur les rayonnements non ionisants (ORNI) du 23 décembre 1999.

La présente modification du PAL porte sur l'extension de la zone à bâtir sur les biens-fonds 3334 et 3335 (partiels). Selon l'article 16 de l'ORNI, une nouvelle zone à bâtir ne peut être définie que là où la valeur limite de l'installation de 1 μ T au sens de l'annexe 1 de l'ORNI est respectée. Il n'est pas nécessaire que cette valeur limite de l'installation soit respectée partout, mais elle doit l'être dans les lieux où des personnes séjournent régulièrement pendant un certain temps (lieux à utilisation sensible). Elle peut également l'être grâce à des mesures de planification ou de construction.

¹ Ordonnance de protection contre le bruit

3.2.2 Évaluation

Selon un échange avec les CFF, en tenant compte des courants actuels et de la disposition des conducteurs d'alimentation électrique ferroviaire dans la zone concernée, la distance limite pour respecter l'ORNI ($1 \mu\text{T}$) est de 25 m (distance "d" sur la figure ci-après) à l'axe des mâts, supports de caténaires (mâts n°28 et n°30).

Figure 7: Pour le bf 3355, la distance "d" à respecter est de 25 m

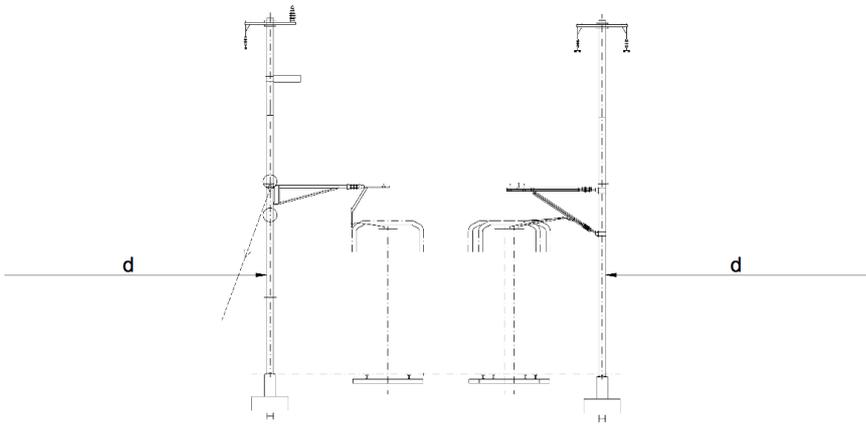
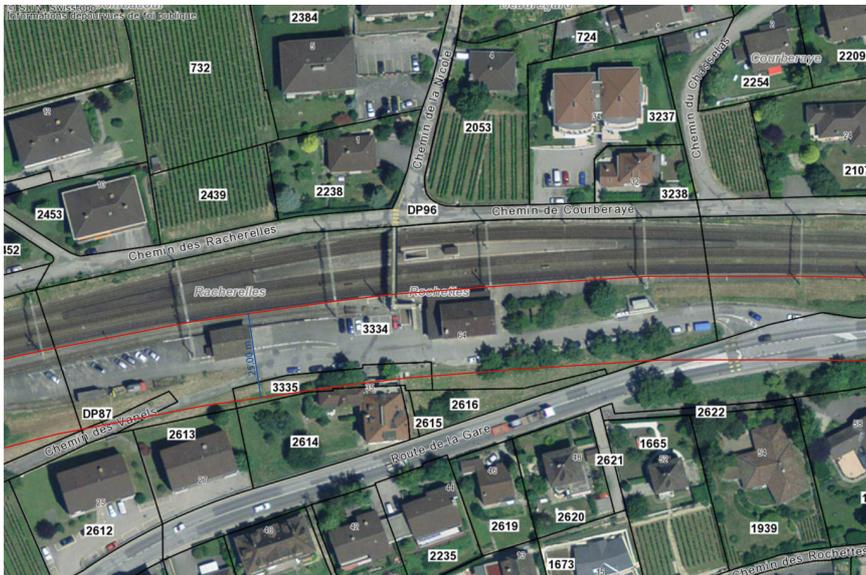


Figure 8: Illustration de la distance limite à respecter



La distance limite de 25 m est le résultat d'un calcul de simulation des CFF. Il est possible de préciser cette valeur en installant un appareil de mesure in situ durant une période de 24 heures qui aura pour conséquence soit de confirmer la distance transmise par les CFF (25 m) soit de la réduire.

Le propriétaire n'envisage pas d'effectuer cette mesure pour le moment. Par conséquent, le plan des zones indique la distance à respecter de 25 m mais il est précisé en légende que cette distance peut être diminuée si une mesure in situ démontre le respect de 1 μ T.

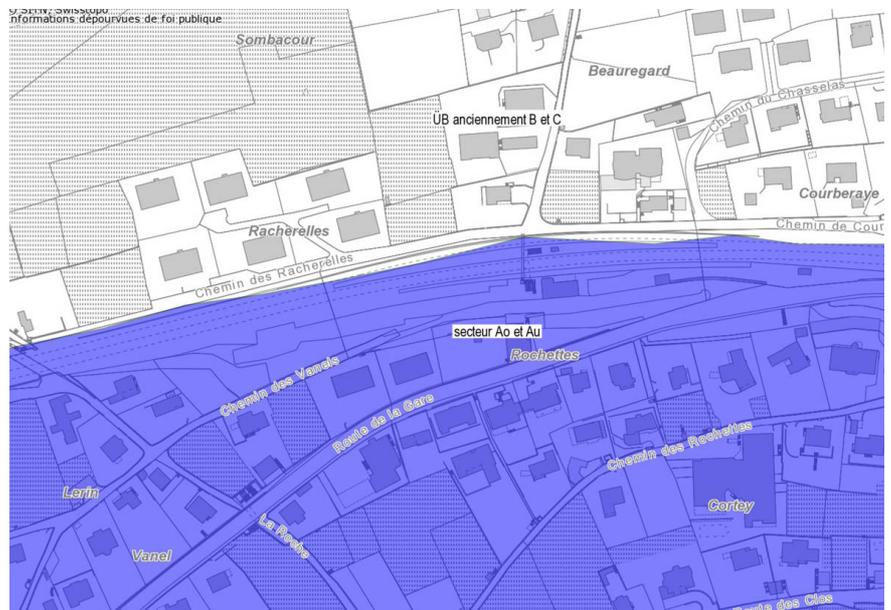
3.2.3 Conclusion

Une prise en compte de la distance limite de 25 m (pouvant éventuellement être réduite en cas de mesures in situ) dans la conception des futures constructions est indispensable pour garantir le respect de la valeur limite de 1 μ T. A noter que des locaux de services (tel que les garages) ne sont pas soumis au respect de l'ORNI.

3.3 Protection des eaux

Les surfaces concernées par la présente modification du PAL se situe en secteur Au et Ao de protection des eaux souterraines. Aucun captage, ni source, n'est recensé à proximité.

Figure 9: Secteurs de protection des eaux (source : SITN)



Concernant l'évacuation des eaux, les directives du PGEE, datée de 2007, doivent être respectées.

4. CONCLUSION

La modification partielle du plan d'aménagement consiste à affecter une partie des biens-fonds 3334 et 3335 à la zone d'habitation moyenne densité de façon à régulariser les places de stationnement existantes, réalisées en 2007, ainsi qu'augmenter les droits à bâtir de ce secteur pour permettre la réalisation d'un projet immobilier à l'ouest de l'ancien Hôtel de la Gare. Le solde des biens-fonds 3334 et 3335 reste dans le domaine ferroviaire. Le bien-fonds 2615, appartenant à l'origine à la commune, conserve en majeure partie (env. 28 m²) son affectation en vigueur (zone d'habitation moyenne densité). Les 7 m² restant passent au domaine ferroviaire.

Projet de modification parcellaire
Géoconseils, novembre 2013

Projet de fractionnement Commune de Milvignes, Cadastre d'Auvernier

Parcelle 2614, 2615, 2616, 3334 et 3335

Réf.: 113.3513 / IG

GEONE 20131112_1106

Colombier, le 13.11.2013

Echelle 1: 500



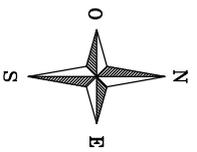
geoconseils
SC

Bureau d'ingénieurs-géomètres officiels
CH-2013 COLOMBIER
Ch. de la Scierie 20
032 / 731 82 00
info@geoconseils.ch



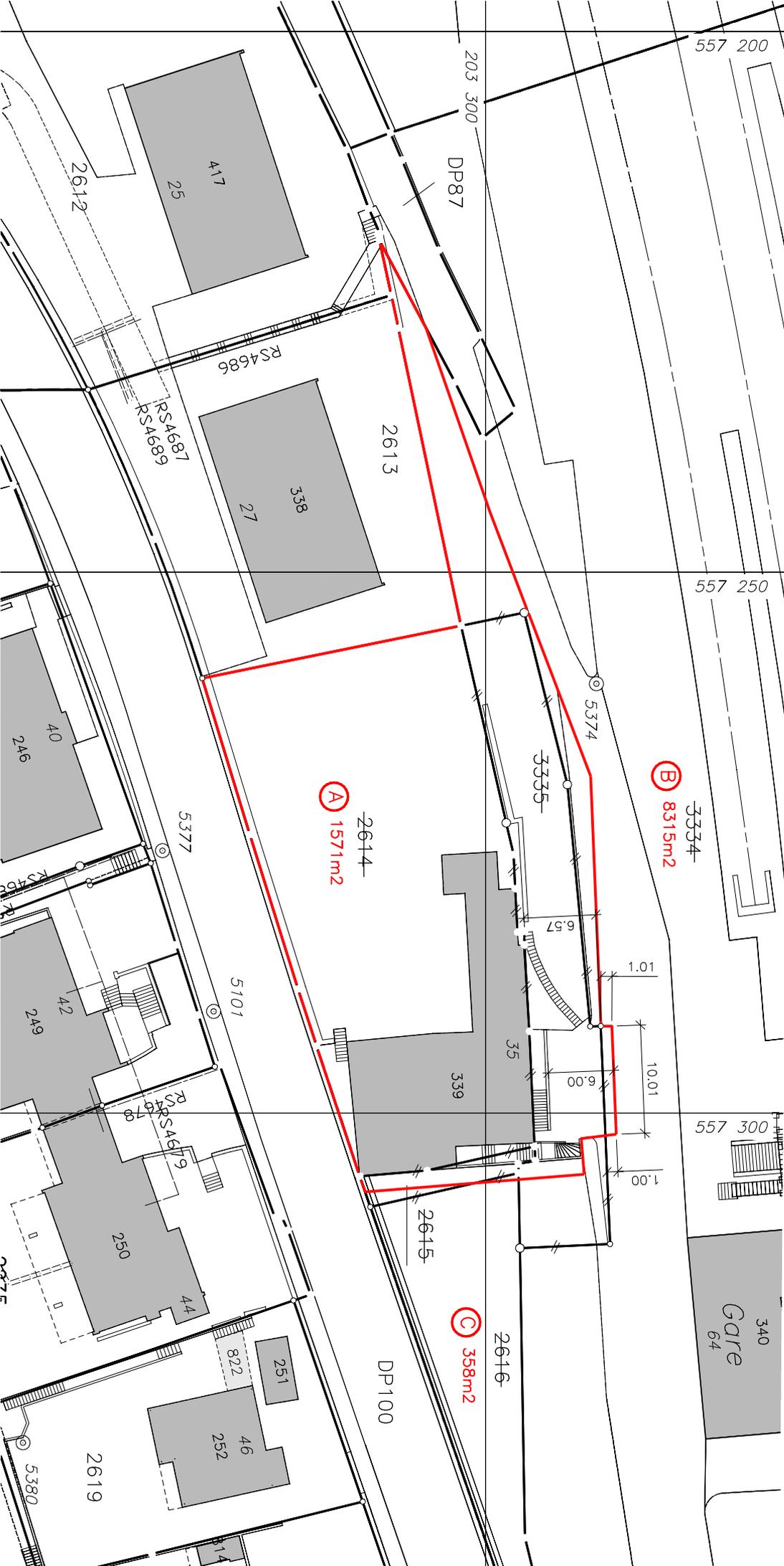
CH-1422 GRANDSON
Rue de l'Industrie 7
024 / 425 83 74
www.geoconseils.ch

Plan établi sur la base des données de la mensuration officielle



SURFACES :

Anciennes parcelles	NOUVELLES PARCELLES			Total	Dort
	A	B	C		
2614	1037m ²	0m ²	0m ²	1037m ²	1037m ²
2615	28m ²	0m ²	7m ²	35m ²	35m ²
2616	1m ²	0m ²	351m ²	352m ²	352m ²
3334	197m ²	8255m ²	0m ²	8452m ²	8452m ²
3335	308m ²	60m ²	0m ²	368m ²	368m ²
Total	1571m ²	8315m ²	358m ²	10'244m ²	368m ²





Le Conseil général

de la

Commune de Milvignes

Le Conseil général de la commune de Milvignes,
Dans sa séance du 17 décembre 2013,
Vu la loi sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991,
Vu le préavis du Département du développement territorial et de l'environnement
du 2013,
Sur proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier Le plan d'aménagement, sanctionné par le Conseil d'Etat le 13 avril 1994, est modifié par le plan portant modification partielle du plan d'urbanisation pour le secteur « Gare d'Auvernier ».

Article 2 ¹Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement, le 2013, est soumis au référendum facultatif.

²Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

Au nom du Conseil général

Le président : Le secrétaire :

F. Gubler

Ph. Egli

Colombier, le 17 décembre 2013