



# **Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges et l'adoption de la modification du Plan d'aménagement communal relative à ce secteur**

(Du 30 mars 2015)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Par le présent rapport, nous vous présentons le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges, ainsi que la demande d'adoption de la modification du Plan d'aménagement communal relative audit secteur qui en découle.

## **Résumé**

Le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges et la modification du Plan d'aménagement présentés dans le rapport ont pour objectif de définir de nouvelles conditions urbanistiques cadres pour le secteur des Portes-Rouges, bien situé au sein du territoire urbanisé de la Commune de Neuchâtel, afin qu'il puisse accueillir un développement mixte, dans l'esprit d'un véritable quartier urbain. A l'heure de la nécessaire utilisation raisonnée du sol, objectif national en vue d'un développement durable de nos territoires, l'affectation d'une partie du quartier des Portes-Rouges en secteur d'activités n'est plus adéquate. La localisation des

secteurs d'activités est désormais pensé à l'échelon cantonal, dans une logique de cohérence avec les infrastructures de transport et dans un objectif de limitation des nuisances envers la population. Le Plan directeur sectoriel et la modification du Plan d'aménagement sur le secteur des Portes-Rouges visent donc à permettre la création d'un quartier dense et mixte tout en y améliorant la qualité de vie, par la création de nouveaux espaces publics et la promotion d'une mobilité durable tout en y maîtrisant l'impact environnemental des projets (trafic, pollution, bruit).

## **1. Introduction**

La zone d'activités des Portes-Rouges connaît aujourd'hui une profonde mutation urbaine. L'entreprise Metalor Technologies SA transfère une grande partie de ses activités à Marin, libérant ainsi une vaste surface dans le quartier, Sarmolens SA (site d'HK) souhaite quant à elle revaloriser ses surfaces, et d'autres terrains plus petits sont également en cours de transformation. Ces différents projets et évolutions posent la question de l'avenir des Portes-Rouges. Cet avenir est à déterminer à l'aune d'un contexte légal et réglementaire ayant connu récemment de profondes évolutions (révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, LAT), et qui va continuer à en connaître avec par exemple le futur Plan directeur régional de la COMUL.

D'un secteur destiné uniquement à l'accueil d'activités, les Portes-Rouges apparaissent désormais davantage destinées à accueillir un développement mixte en habitat et en activités économiques. Le secteur présente en effet des qualités pour l'accueil de logements, dont la création permettrait de répondre à un besoin criant sur le littoral neuchâtelois, tout en favorisant un développement urbain vers l'intérieur. La création de logements aux Portes-Rouges permet de mettre en œuvre l'objectif du Plan directeur cantonal de développer des quartiers durables et de mettre en œuvre la politique cantonale du logement (PDC, fiche U\_12), ainsi que les objectifs de la Politique immobilière et du logement de la Ville de Neuchâtel, figurant dans le Rapport d'information au Conseil général de la commission spéciale « Politique immobilière et du logement » (rapport 12-201). La planification des Portes-Rouges prévoit la création de logements d'utilité publique sur le secteur Metalor, et favorise la réalisation de logements adaptés pour personnes âgées, défi majeur pour la collectivité et volonté cantonale partagée par la Ville.

L'affectation actuelle de la zone déterminée par le Plan d'aménagement communal en vigueur ne permettant pas la création de logements, la réaffectation du secteur est essentielle et répond à un enjeu de développement urbain cohérent et durable de la ville et de l'agglomération.

En outre, le Canton n'entrant pas en matière sur les différents projets de développement évoqués plus haut si une vision d'ensemble approuvée par les Autorités communales garantissant la cohérence urbanistique du quartier et le respect des prescriptions légales en matière environnementale ne leur est pas présentée, notre Conseil a souhaité que le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges, exigé par le Plan d'aménagement communal en vigueur, soit établi et que le Plan d'aménagement communal soit modifié, afin de transformer la zone d'activités des Portes-Rouges en zone mixte pouvant accueillir logements et activités. L'établissement d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE) dans le cadre de la modification du Plan d'aménagement garantit la maîtrise de l'accroissement des charges de trafic et partant des nuisances environnementales (bruit et qualité de l'air).

## **2. Contexte et enjeux actuels de l'aménagement du territoire**

### **2.1. Vers une évolution de l'aménagement du territoire**

En raison de la croissance démographique et économique que connaît la Suisse, les besoins en espace augmentent, que ce soit pour l'habitat, le travail, les loisirs ou pour les déplacements. Le tissu urbain et les infrastructures ne cessent de grignoter du terrain; les conséquences de cet étalement urbain sont visibles dans tout le pays. Or, la superficie de terrain disponible est limitée et non extensible. Sans mesures visant à orienter le développement de l'urbanisation et de la mobilité, la tendance à l'étalement urbain et au mitage du paysage se poursuivra. Cette évolution conduira à une utilisation excessive des ressources naturelles, à un appauvrissement de la qualité du tissu bâti et des espaces de délasserment ainsi qu'à une hausse des coûts d'exploitation et d'entretien des infrastructures. L'aménagement du territoire doit par conséquent évoluer afin de tendre vers une utilisation raisonnée du sol.

Face à cette situation, la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont élaboré ensemble un « Projet de territoire Suisse » qui

reflète la vision d'un développement territorial durable de la Suisse, portée par les trois niveaux de l'Etat.

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) a quant à elle été révisée l'année dernière afin de freiner le gaspillage du sol et la spéculation foncière : les zones à bâtir surdimensionnées sont réduites et les réserves de terrains à bâtir mieux utilisées. Elle garantit un développement plus compact du milieu bâti, préserve le paysage et maintient l'attrait de la Suisse comme lieu de résidence et de travail.

Tous les documents de planification cantonaux et régionaux doivent se conformer aux objectifs définis à l'échelon national et à la LAT révisée. Concrètement, l'objectif est de densifier les secteurs bien desservis par les TP situés dans le tissu bâti constitué afin de préserver des espaces ouverts.

L'évolution du cadre législatif et des planifications supérieures induisent donc une mutation de l'urbanisme, dont le projet Portes-Rouges constitue un des premiers exemples de taille à Neuchâtel.

## **2.2. Conformité de la planification des Portes-Rouges aux objectifs généraux de l'aménagement du territoire**

La planification du secteur des Portes-Rouges s'inscrit dans le respect de ces objectifs de développement urbain durable. Elle est conforme aux planifications supérieures, en particulier à la Loi sur l'aménagement du territoire LAT révisée, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 2014 et au Plan directeur cantonal, approuvé par le Conseil fédéral le 26 juin 2013 et par le Conseil d'Etat le 22 juin 2011. La planification du secteur des Portes-Rouges répond aux buts (art.1) et principes (art. 3) de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Le projet répond aux besoins de la population et des activités tout en proposant un développement harmonieux et mesuré du sol. De nouvelles surfaces de logements et d'activités économiques sont proposées en milieu urbain. Cette reconversion du site permet un développement de l'urbanisation vers l'intérieur plutôt qu'une extension des surfaces en périphérie de la ville, ce qui protège les ressources naturelles alentours. Cette densification intra-urbaine est qualifiée par des espaces dédiés à la mobilité douce améliorés et généreux, de même que par la définition d'espaces publics et semi-privés de qualité au sein des secteurs de développement. Les nuisances (trafic, bruit et pollution atmosphérique) envers la population actuelle et les futurs habitants sont minimisées par une politique de mobilité favorisant la mobilité douce et les transports publics et réduisant

au minimum les places de stationnement automobile. Des mesures complémentaires visant à reporter l'usage des transports individuels motorisés (TIM) vers les transports publics et la mobilité douce sont également proposées (réduction du nombre de places de stationnement par logement, mise en place d'un système d'autopartage, etc.).

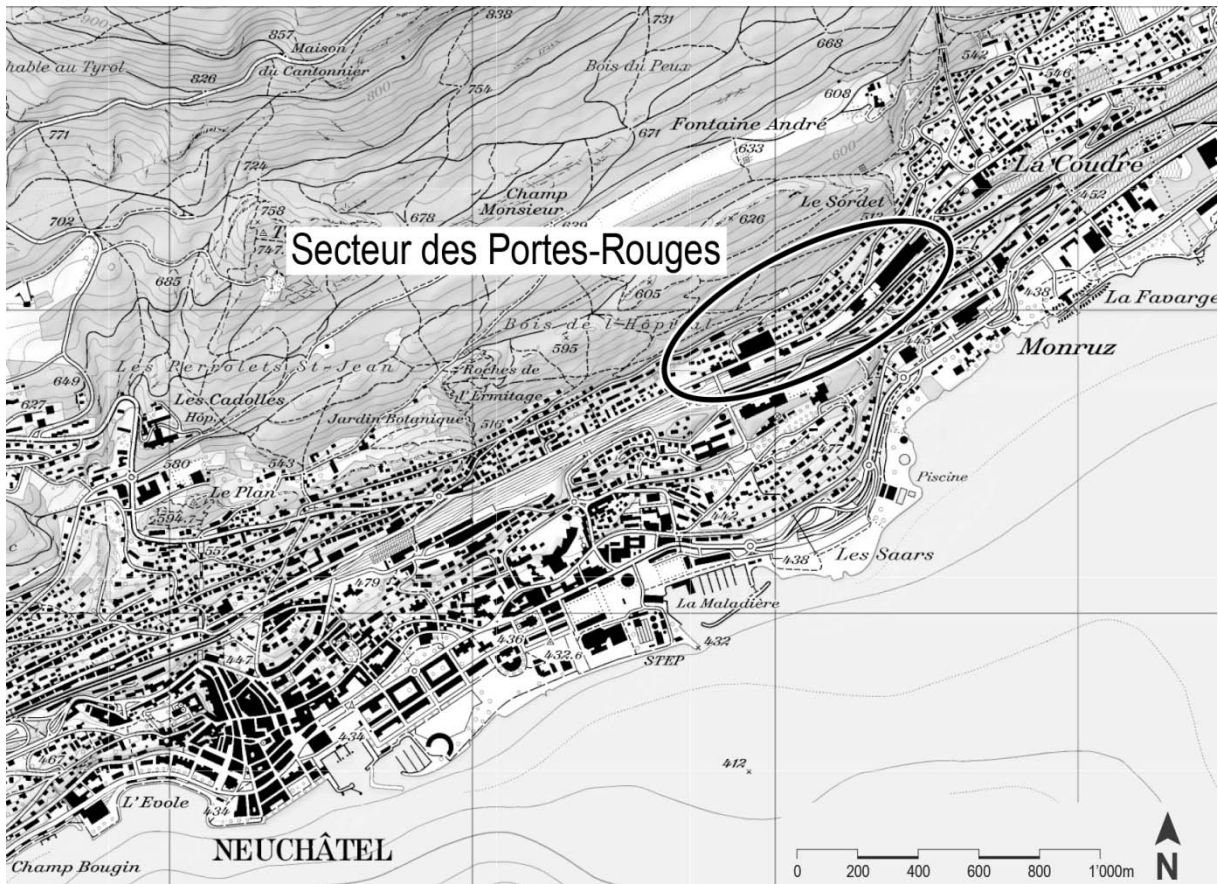
En outre, le développement du projet des Portes-Rouges est conforme au Plan directeur cantonal, en particulier à la fiche U\_12 « Développer des quartiers durables et mettre en œuvre la politique cantonale du Logement » (cf. pages 13-14) et à la ligne d'action<sup>1</sup> A.2 du Projet de territoire « Viser un report modal fort du trafic individuel motorisé (TIM) vers les transports publics et les mobilités douces (MD) », autrement dit encourager une mobilité durable.

Le contexte de la planification supracommunale n'a pas fini d'évoluer. Le Plan directeur régional de la région COMUL (Communauté Urbaine du Littoral Neuchâtelois qui va de la Tène à Bevaix) est en cours d'élaboration. Le plan directeur régional s'intéresse à une échelle intermédiaire entre les planifications cantonales et communales et, de ce fait, il assure la coordination horizontale des plans d'aménagements locaux (entre eux) et la coordination verticale de ceux-ci avec le plan directeur cantonal. Le plan directeur régional (PDR) définit les grands principes de développement d'une région. En particulier, le dimensionnement de la zone à bâtir et la coordination avec la desserte en transports publics est à prendre en compte au niveau régional. La révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire évoquée plus haut renforce également l'importance de la vision régionale du développement urbain. La présente planification des Portes-Rouges anticipe la vision régionale de l'urbanisation et de la densification que devra intégrer le futur PDR Comul.

---

<sup>1</sup> Les lignes d'action du Projet de territoire traduisent en termes opérationnels les priorités politiques inscrites dans la Conception directrice de l'aménagement du territoire 2004, instrument du législatif cantonal.

Le quartier des Portes-Rouges dans son environnement



### 3. Procédure

Les plans directeurs communaux, y compris les plans directeurs sectoriels, lient uniquement les autorités communales et cantonales entre elles. Selon la loi cantonale sur l'aménagement du territoire en vigueur (art. 44 LCAT), ils doivent être approuvés par le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) puis adoptés par le Conseil communal. Conformément à la LCAT, le PDS Portes-Rouges ne doit donc pas être approuvé ou adopté formellement par votre autorité. Toutefois, le PDS prévoit la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures à la charge de la Ville, dont certaines coûteuses, liées aux infrastructures de transport. Nous avons donc jugé opportun de vous informer dans le détail de ces mesures qui devront être intégrées aux prochaines planifications financières.

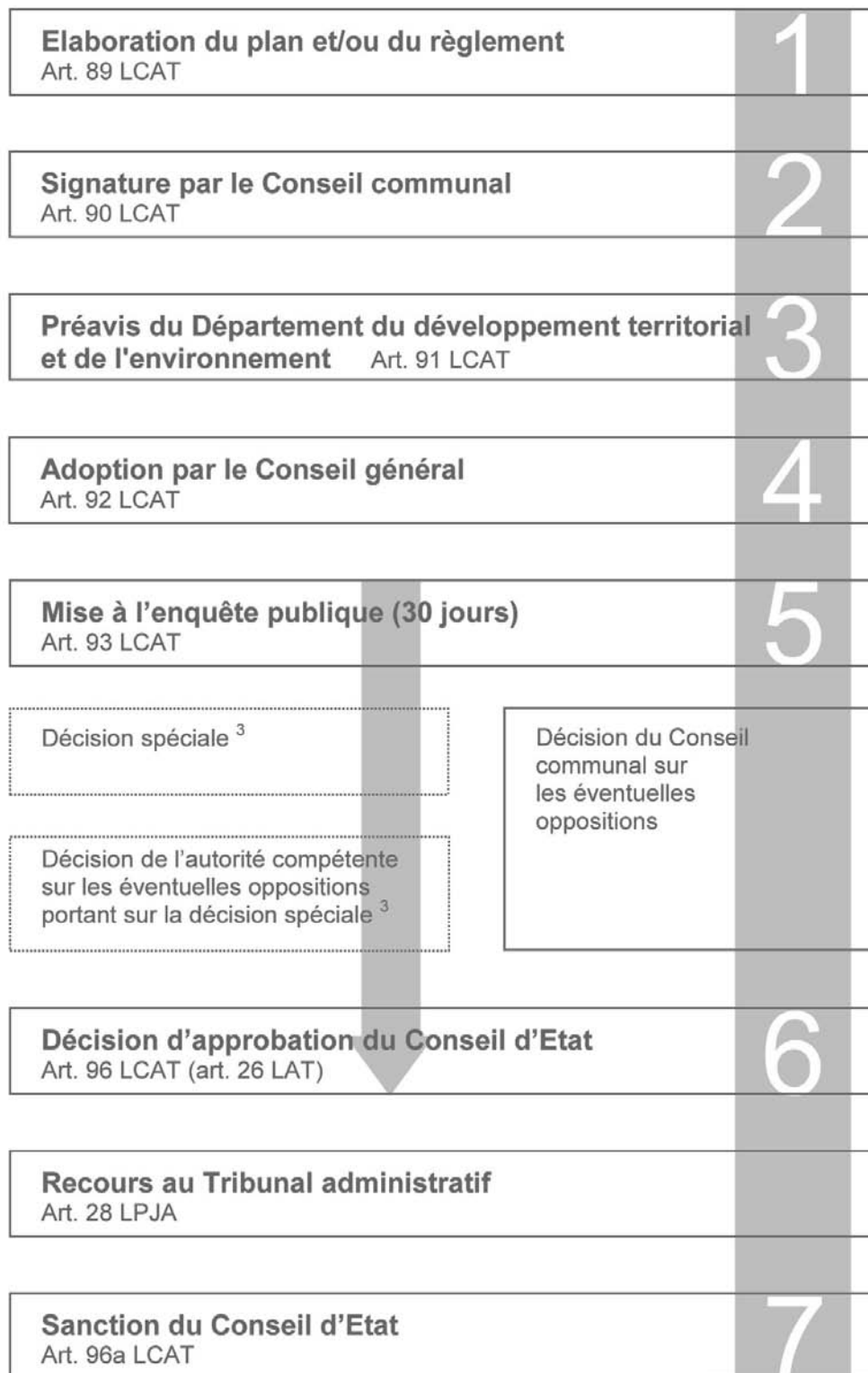
Les plans d'affectations communaux (notamment le plan d'aménagement) sont quant à eux opposables aux tiers. Conformément à la législation en vigueur (art. 90 et ss LCAT), ils suivent la procédure illustrée en page 8.

Afin de s'assurer de la cohérence entre le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges et la modification du Plan d'aménagement communal sur ce secteur, le Service cantonal de l'aménagement du territoire a souhaité que les deux documents soient validés simultanément par le Département du développement territorial et de l'environnement.

La modification du Plan d'aménagement communal relative au secteur des Portes-Rouges doit désormais être adoptée par le Conseil général (étape 4 du schéma précédent), ce qui est l'objet du présent rapport.

A la suite de l'adoption par votre Autorité de la modification du Plan d'aménagement communal sur le secteur des Portes-Rouges, une mise à l'enquête publique du dossier durant trente jours devra être réalisée, à la suite de laquelle –et une fois les éventuelles oppositions levées- le dossier suivra la procédure formelle d'approbation et de sanction par le Conseil d'Etat.

## Procédure d'adoption des plans d'affectation communaux



<sup>3</sup> Cette phase de la procédure ne se produit que lorsqu'une décision spéciale est requise parallèlement à la procédure d'adoption du plan ou du règlement.

#### **4. Présentation du site**

Le secteur des Portes-Rouges jouit d'une position centrale dans l'organisation territoriale de la ville et de l'agglomération. Il comprend une desserte en transports publics satisfaisante par la proximité de la gare CFF et la présence de trois arrêts de bus de la ligne n°107 Place Pury / Hauterive/Marin. Il peut offrir de bonnes conditions d'habitat et de travail à proximité du centre-ville, des services et des domaines naturels environnant. Le site offre des vues imprenables sur le lac de Neuchâtel et les Alpes ainsi qu'une bonne qualité de vie (proximité de la forêt, des écoles, des infrastructures sportives du Mail et de la Coudre, etc.).

En revanche, le site présente peu de qualité urbaine : les espaces publics sont peu valorisés, la vie de quartier est faiblement animée et la sécurité des usagers de la route n'est pas toujours garantie.

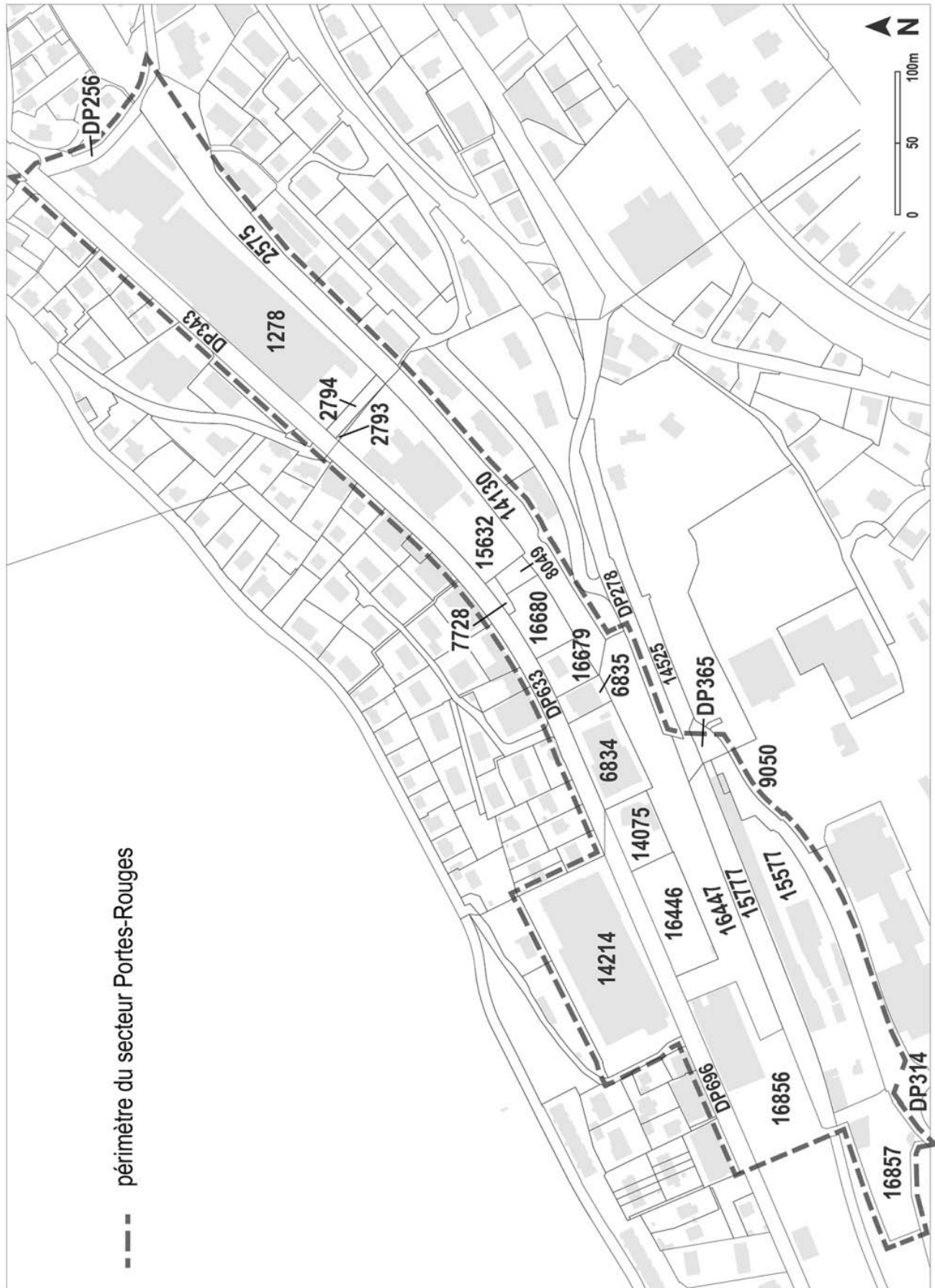
Par conséquent, le développement du site nécessite la mise en place d'une vision globale de développement coordonnée entre tous les acteurs, en termes de mobilité, d'usage du sol, de densification et de gestion des espaces extérieurs.

#### **5. Périmètre**

Le plan directeur sectoriel et la modification du Plan d'aménagement communal concernent l'ensemble des parcelles situées entre l'Avenue des Portes-Rouges, l'Avenue du Vignoble et les voies ferrées CFF d'une part, et le secteur situé entre la ligne BLS et le Chemin des Mulets d'autre part. Le PDS inclut également le bien-fonds actuellement occupé par le magasin Toptip, situé sur le côté nord de l'Avenue des Portes-Rouges.

La surface du périmètre d'étude s'élève approximativement à 94'000 m<sup>2</sup>. Il comprend une grande diversité d'activités commerciales et industrielles, en particulier l'entreprise Metalor, la Migros, l'entreprise Haefliger & Kaeser, un hangar CFF, la station-service Tamoil, le magasin Toptip, de l'artisanat local et des surfaces libres de construction actuellement utilisées pour du stationnement automobile.

## 5.1. Etat foncier



n° du bien-fonds (BF)	propriétaire	surface du BF	surface comprise dans le secteur Portes-Rouges
14130 (Neuchâtel) 2575 (La Coudre) En mutation: 16447 (Neuchâtel) 16856 (Neuchâtel)	Chemins de Fer Fédéraux Suisse CFF, société anonyme de droit public, Bern	17'868 m <sup>2</sup> 3'976 m <sup>2</sup> 5'347 m <sup>2</sup> 7'977 m <sup>2</sup>	5'730 m <sup>2</sup> 3'976 m <sup>2</sup> 4'368 m <sup>2</sup> 7'977 m <sup>2</sup>
14525 (Neuchâtel)	BLS Netz AG, Bern	2'853 m <sup>2</sup>	405 m <sup>2</sup>
15777 (Neuchâtel)	en cours de mutation	3'948 m <sup>2</sup>	3'948 m <sup>2</sup>
14075 (Neuchâtel)	Tamoil SA, Collombey	1'504 m <sup>2</sup>	1'504 m <sup>2</sup>
6834 (Neuchâtel) En mutation: 16446 (Neuchâtel)	Facchinetti Immobilier SA, Neuchâtel	2'367 m <sup>2</sup> 2'592 m <sup>2</sup>	2'367 m <sup>2</sup> 2'592 m <sup>2</sup>
14214 (Neuchâtel)	Coop Genossenschaft	8'613 m <sup>2</sup>	8'613 m <sup>2</sup>
6835 (Neuchâtel) 16679 (Neuchâtel)	Orma Création de Bureau SA, Neuchâtel	687 m <sup>2</sup> 978 m <sup>2</sup>	687 m <sup>2</sup> 978 m <sup>2</sup>
7728 (Neuchâtel) 8049 (Neuchâtel) 16680 (Neuchâtel)	Automobiles SENN SA, Neuchâtel	205 m <sup>2</sup> 404 m <sup>2</sup> 1'529 m <sup>2</sup>	205 m <sup>2</sup> 404 m <sup>2</sup> 1'529 m <sup>2</sup>
1278 (La Coudre)	Metalor Technologies SA, Neuchâtel	14'865 m <sup>2</sup>	14'865 m <sup>2</sup>
15632 (Neuchâtel) 2793 (La Coudre)	Société Coopérative Migros Neuchâtel- Fribourg, La Tène	6'385 m <sup>2</sup> 63 m <sup>2</sup>	6'385 m <sup>2</sup> 63 m <sup>2</sup>
2794 (La Coudre)	Commune de Neuchâtel, Service des Domaines	459 m <sup>2</sup>	459 m <sup>2</sup>
9050 (Neuchâtel)	Commune de Neuchâtel (Domaine Public), Neuchâtel	63 m <sup>2</sup>	63 m <sup>2</sup>
15577 (Neuchâtel) En mutation: 16857 (Neuchâtel)	Sarmolens SA, Neuchâtel	8'569 m <sup>2</sup> 3'267 m <sup>2</sup>	8'569 m <sup>2</sup> 3'267 m <sup>2</sup>
DP314 (Neuchâtel) DP365 (Neuchâtel) DP256 (La Coudre) DP278 (Neuchâtel)	DP Communal	6'567 m <sup>2</sup> 427 m <sup>2</sup> 4'414 m <sup>2</sup> 3'539 m <sup>2</sup>	2'684 m <sup>2</sup> 341 m <sup>2</sup> 705 m <sup>2</sup> 109 m <sup>2</sup>
DP343 (La Coudre) DP633 (Neuchâtel) DP696 (Neuchâtel)	DP Cantonal	4'285 m <sup>2</sup> 4'288 m <sup>2</sup> 5'041 m <sup>2</sup>	3'723 m <sup>2</sup> 4'288 m <sup>2</sup> 3'240 m <sup>2</sup>

**total de la surface du secteur Portes-Rouges**

**94'044 m<sup>2</sup>**

## 6. Le plan directeur sectoriel des Portes-Rouges

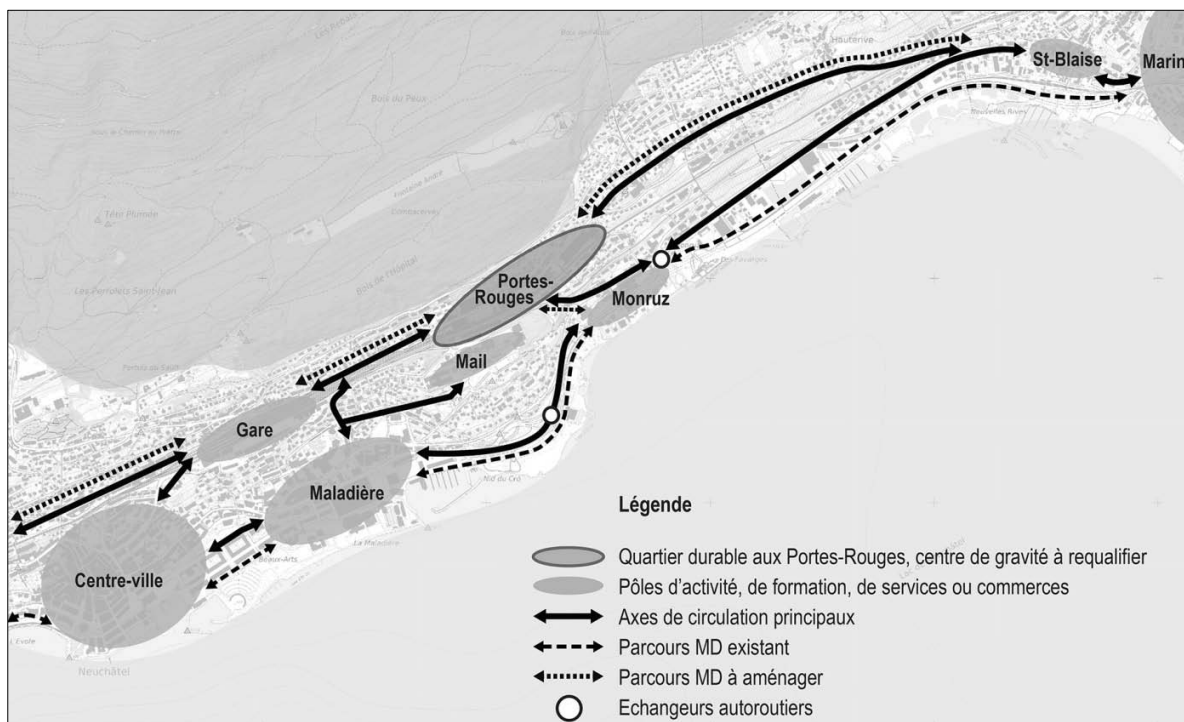
Le Plan directeur sectoriel (PDS) se compose d'un document intitulé « Conception directrice et fiches thématiques » et d'un « Schéma d'aménagement ».

Le document « Conception directrice et fiches thématiques » identifie les enjeux de développement du secteur, propose un concept directeur du projet et définit des principes d'aménagements clés qui orientent le développement urbain des Portes-Rouges. Il fixe les objectifs de développement et les mesures d'aménagement pour les domaines qu'il traite sous forme de fiches thématiques.

Le « Schéma d'aménagement » comprend les éléments contraignants du projet en plan.

### 6.1. Conception directrice : un centre de gravité à requalifier, un quartier durable aux Portes-Rouges à créer

#### 6.1.1. Enjeux



#### Un secteur stratégique

Le secteur des Portes-Rouges revêt un rôle stratégique d'importance dans l'organisation territoriale de la ville de Neuchâtel. Se localisant au nord-est du centre-ville le long des voies ferrées, il concentre plusieurs

activités commerciales et industrielles et constitue une intéressante réserve pour le Swiss Innovation Park, qui rayonnera à l'avenir depuis Microcity. L'Avenue des Portes-Rouges constitue un segment de l'axe structurant toute la partie supérieure de la ville. Une grande diversité d'activités commerciales et artisanales, ainsi que de l'habitat ponctuent cet axe. Il s'agit de conforter le secteur des Portes-Rouges comme un centre de gravité de la ville et de l'agglomération.

### **Proposer un développement mixte, valoriser l'espace public**

Alors que la tendance est au développement des activités dans les quartiers périphériques, la requalification du site doit encourager la mixité des fonctions par le maintien d'une offre en locaux commerciaux et artisanaux en ville et la création de nouveaux logements. De même, le rôle central du secteur dans le système urbain doit être renforcé avec la valorisation de l'espace public et des rez-de-chaussée.

### **Coordonner la reconversion du site**

Le secteur des Portes-Rouges connaît une mutation urbaine et est sujet à une forte pression foncière. Plusieurs démarches visant à valoriser le secteur sont en cours. La Migros s'est développée, Metalor délocalise ses activités hors de la ville, une réflexion est en cours sur la fine bande de terrain située au sud des voies (HK), plusieurs surfaces sont libres de construction. Le secteur comprend un potentiel de densification et de reconversion urbaine très intéressant. L'enjeu est de définir une stratégie de développement urbanistique claire et coordonnée entre tous les acteurs de l'aménagement pour encourager une reconversion dynamique, attractive et mixte du secteur.

### **Intégrer le concept de quartier durable**

#### ***Définition du quartier durable***

Source : brochure de l'ARE « Quartiers durables, Défis et opportunités pour le développement urbain », 2011

La notion de quartier durable s'inscrit dans la volonté de réaliser des pôles urbains, denses et mixtes, dont la qualité globale répond à une vision approfondie de la durabilité. Si chaque opération présente par définition des caractéristiques qui lui sont propres, un certain nombre de paramètres sont cependant incontournables pour pouvoir se revendiquer une telle dénomination :

- **Densité, mixité fonctionnelle et mobilité durable**  
La création d'un quartier durable s'inscrit dans une maîtrise coordonnée de l'urbanisation et de la mobilité. Il s'agit de ce fait de réaliser un quartier dense et fonctionnellement mixte, où la proximité avec les arrêts de transports publics favorise la mobilité durable.
- **Haute qualité environnementale**  
Un quartier durable est conçu de manière à réduire la consommation de ressources non renouvelables (sol, énergie, eau, biodiversité) et à minimiser son empreinte écologique.
- **Mixité intergénérationnelle et sociale**  
La création de logements diversifiés tant au niveau de leurs dimensions que de leurs typologies spatiales et de leurs standards permet de répondre à un public plus large (étudiants, personnes seules, familles, préretraités, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.). Un accent particulier est mis sur des dispositifs susceptibles de favoriser la cohabitation intergénérationnelle et la diversité socioculturelle.
- **Bien-être et convivialité**  
La création d'un quartier durable vise une contribution à la qualité de vie de ses usagers. Citons notamment la mise en œuvre d'espaces publics et communs, qui favorisent les échanges et les rencontres, de même que la présence de services de proximité.
- **Maîtrise des coûts**  
La faisabilité de tels projets implique une maîtrise des coûts globaux sur le long terme, c'est-à-dire en considérant non seulement la phase de construction mais également celle d'exploitation.
- **Processus participatif**  
L'acceptation du projet, de même que son ancrage dans la ville qui l'entoure, se trouve facilitée par la mise en place de processus participatifs qui permettent de mieux prendre en compte les besoins des habitants.

Le quartier est l'espace idéal pour la mise en œuvre du développement durable. C'est à cette échelle que d'une part le développement urbain doit se concentrer pour éviter le mitage du territoire, tout en faisant face à l'accroissement de la population et de la migration, et que d'autre part de bonnes conditions de vie, sociales et environnementales, doivent être

préservées et favorisées. Si les quartiers se développent de manière harmonieuse et cohérente, il en ira de même des agglomérations.

### ***Quartier durable aux Portes-Rouges***

Le secteur se localise au sein du tissu bâti existant à proximité de la gare CFF et de l'Université du Mail. Il est bien desservi par les transports publics et comprend un potentiel de reconversion non négligeable. Dans ce cadre, le concept de quartier durable doit être pris en compte afin de répondre à un objectif de développement urbain durable, que ce soit au niveau économique, social et environnemental (cf. fiche U\_12 du plan directeur cantonal). La mobilité, la mixité fonctionnelle et sociale, la densification en ville, la mise en valeur de l'espace public et l'énergie sont des thématiques essentielles pour un développement durable des Portes-Rouges. Conformément au projet d'agglomération RUN, le bien-fonds n°1278 (Metalor) doit assurer une proportion minimale de logements d'utilité publique, dont une part dédiés aux personnes âgées.

### **Valoriser les relations avec l'environnement immédiat**

Le secteur est proche de la forêt et de parcours touristiques (randonnées pédestres, VTT, etc.). Il se localise également à proximité d'équipements publics importants tels que les écoles et l'Université du Mail, l'école de La Coudre et se situe non loin du lac de Neuchâtel. La partie Est du secteur propose des vues panoramiques sur les rives du lac et les Alpes. L'enjeu consiste à valoriser les contacts visuels et physiques avec ces éléments naturels et urbains, garants d'une bonne qualité de vie pour les usagers.

### **Intégrer les contraintes naturelles et environnementales du site**

L'axe routier principal et les voies ferrées structurent le site et forment des coupures paysagères et urbaines fortes. De même, la topographie du site génère des contraintes constructives. Les nuisances dues au trafic routier et ferroviaire (pollution sonore et atmosphérique) ne sont pas négligeables. Le développement des Portes-Rouges doit intégrer ces contraintes afin de proposer un aménagement de qualité pour les usagers. Il doit permettre de diminuer les effets de coupure des axes de transports et d'intégrer la topographie du site. Il doit également protéger la population et l'environnement des éventuelles nuisances induites par le développement du site (bruit, trafic).

## **6.1.2. Principes d'aménagement**

### **Reconvertir le site pour dynamiser le quartier**

La reconversion du secteur d'activités des Portes-Rouges permet de donner un nouvel élan au quartier. Elle a pour objectif de lui redonner une identité forte et de réaffirmer son statut de centre de gravité urbain en complémentarité aux pôles stratégiques de la ville et de l'agglomération, notamment par une densification mixte en habitat et en activités. Cette densification s'accompagne d'un soin particulier porté à l'image du quartier, à l'intégration des futurs projets, ainsi qu'à la mixité sociale.

En matière environnementale, l'objectif est de limiter la consommation énergétique du parc immobilier et de protéger les habitants des nuisances, en particulier celles liées aux infrastructures de transport et à leur utilisation accrue.

### **Redéfinir des espaces de rencontre pour animer la vie locale**

Le cadre de vie doit être requalifié grâce à la mise en valeur de l'espace public et à l'aménagement des espaces extérieurs (places de jeux, espaces de détente, etc.) et d'espaces de rencontre aux qualités diverses. Ils doivent animer la vie locale par un espace-rue attractif, la définition de places publiques et la mise en valeur des rez-de-chaussée (vitrines, etc.) et des espaces attenants. Le quartier doit être aménagé de manière à préserver des échappées visuelles et à renforcer la présence de la végétation dans le quartier.

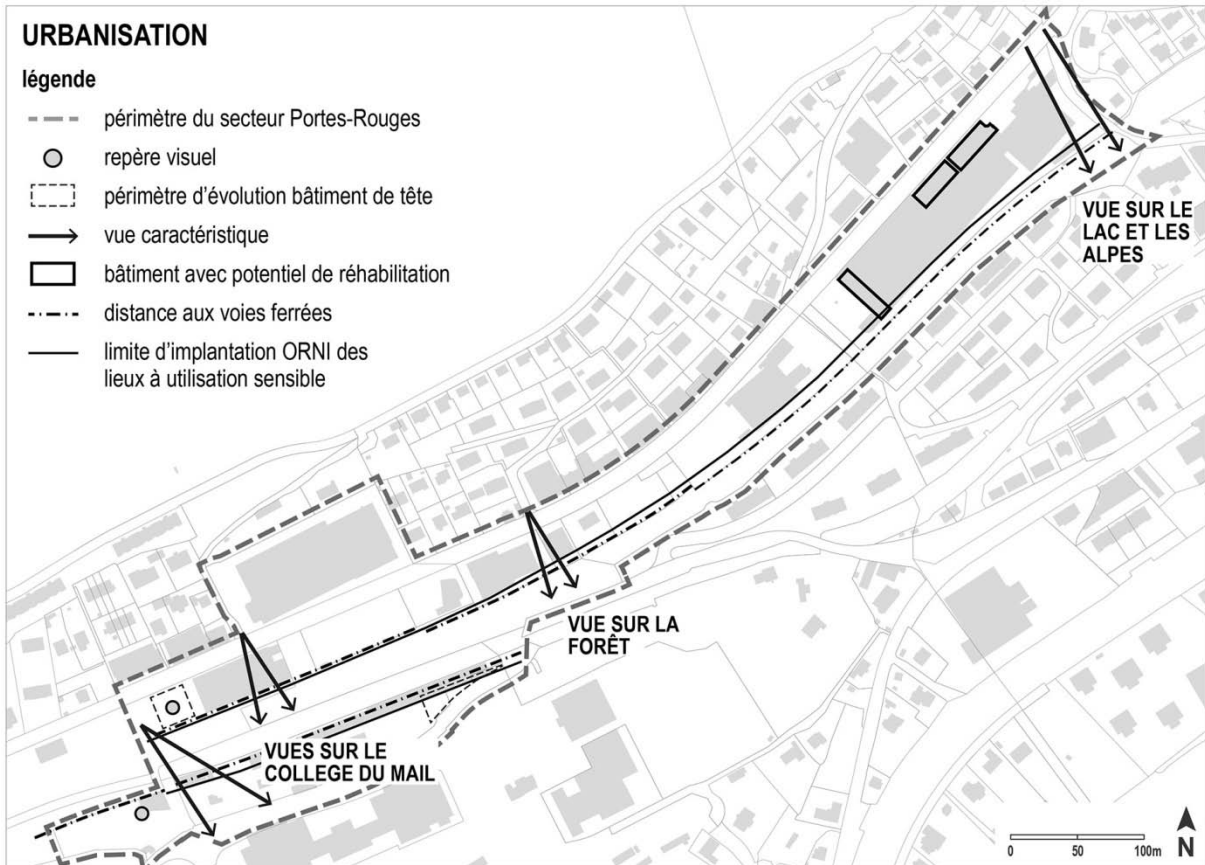
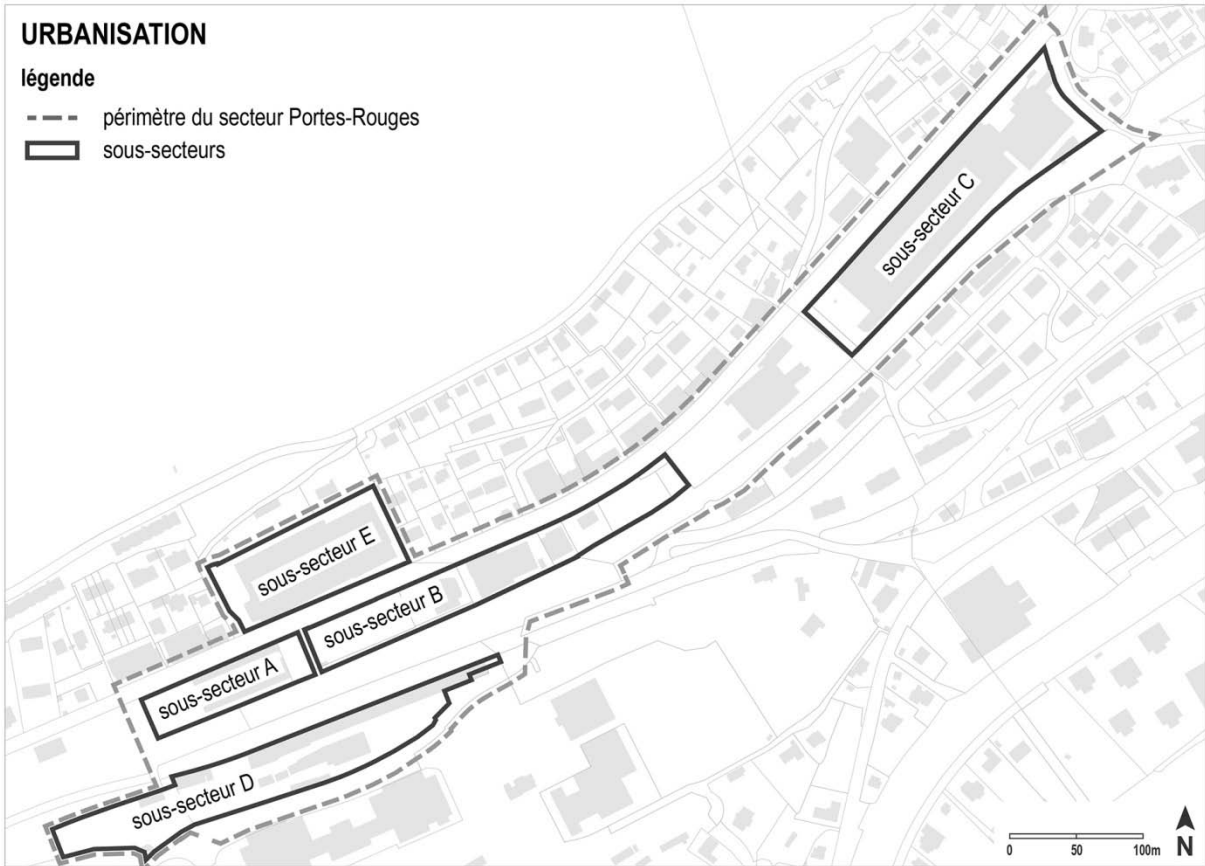
### **Restructurer le réseau viaire pour mieux relier le quartier à la ville**

La restructuration de la trame viaire repositionne le quartier des Portes-Rouges dans la ville et dans le système d'agglomération. La fonction de pénétrante est-ouest de l'axe Avenue des Portes-Rouges – Avenue du Vignoble est maintenue et les liaisons nord/sud sont garanties. Les déplacements en modes doux sont rendus sûrs et attractifs et ceux des véhicules motorisés fluides. Les transports publics sont favorisés également. Les accès privés automobiles et des parkings sont coordonnés entre les différentes entités. La relation du quartier avec le lac et la forêt en modes de déplacement doux est renforcée.

## **6.2. Schéma d'aménagement**

Le schéma d'aménagement concrétise les objectifs et principes énoncés ci-dessus. Les éléments principaux du schéma d'aménagement sont détaillés dans les lignes suivantes.

### 6.2.1. Urbanisation



Le secteur des Portes-Rouges est découpé en cinq sous-secteurs pour permettre l'application de règles urbanistiques différenciées, prenant en compte les subtilités du contexte. Les surfaces identifiées offrent un potentiel de reconversion et de densification importants. Le projet propose de reconverter le secteur en quartier mixte de qualité, mêlant activités économiques (administration, artisanat, services et commerces de quartier) et logements. Les nouvelles constructions s'intégreront dans le contexte topographique particulier du secteur et le futur ensemble permettra d'améliorer l'image du quartier et d'animer la vie locale.

Deux repères visuels sont créés aux extrémités du pont du Mail par l'implantation de bâtiments de tête, afin d'affirmer les Portes-Rouges dans le paysage urbain et d'afficher ce quartier comme un centre urbain de qualité.

Le secteur offre actuellement des vues intéressantes sur le paysage. Au nord-est, le dégagement paysager sur le lac et les Alpes est exceptionnel. La vue sur un patrimoine bâti particulier, le Collège du Mail, est également une qualité du secteur. Ces vues sont à préserver pour garantir une qualité de vie et une respiration lorsque le secteur sera densifié.

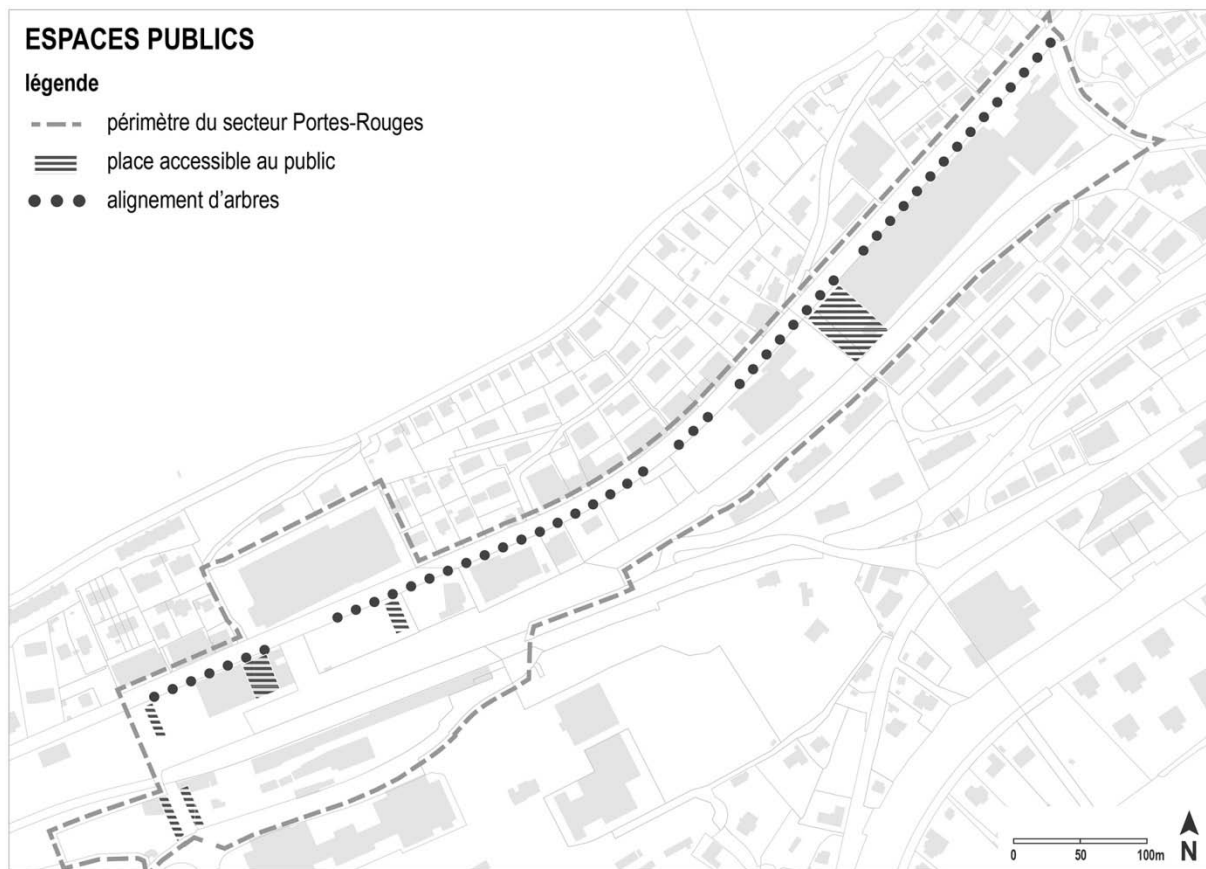
Trois bâtiments de l'usine Metalor sont caractéristiques de l'ère industrielle du secteur des Portes-Rouges. Dans l'optique de préserver des traces de l'histoire du quartier et dans une logique de développement durable, il serait intéressant d'évaluer le maintien et la réhabilitation de ces trois bâtiments dans le cadre du projet de détail du sous-secteur C.

Une limite d'implantation des lieux à utilisation sensible au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) est créée. Elle permet d'identifier les secteurs où la valeur limite du 1 microtesla est respectée. Les lieux à utilisation non sensible (parkings, entrepôts, voie de circulation, etc.) implantés au-delà de cette limite devront quant à eux respecter la distance minimale aux voies ferrées s'appliquant, elle, à toute construction, y compris aux voies de circulation.

Vues de l'ancien bâtiment administratif de l'usine Metalor : en haut, façade sud-ouest ; en bas, façade côté rue du Vignoble



## 6.2.2. Espaces publics



L'évolution du secteur des Portes-Rouges doit permettre de créer un cadre de vie de qualité pour l'ensemble des usagers du quartier. Pour ce faire, il est essentiel d'aménager des places accessibles au public qui favorisent les rencontres, les échanges et le délasserement. Ces espaces libres de construction se localisent en des endroits stratégiques du quartier et mettent en valeur les futures constructions par un traitement paysager de qualité. Agrémentées de végétation et d'aires de jeux, les places donnent de la respiration en milieu urbain et de la vie dans le quartier.

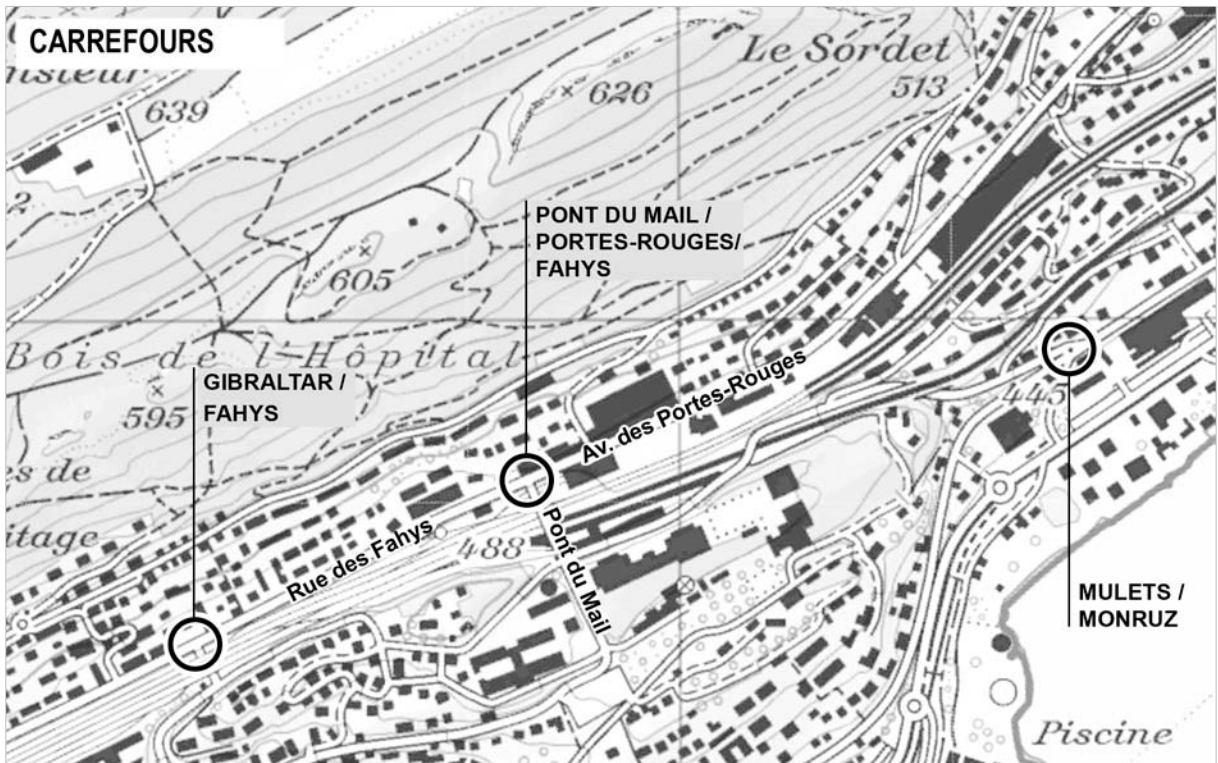
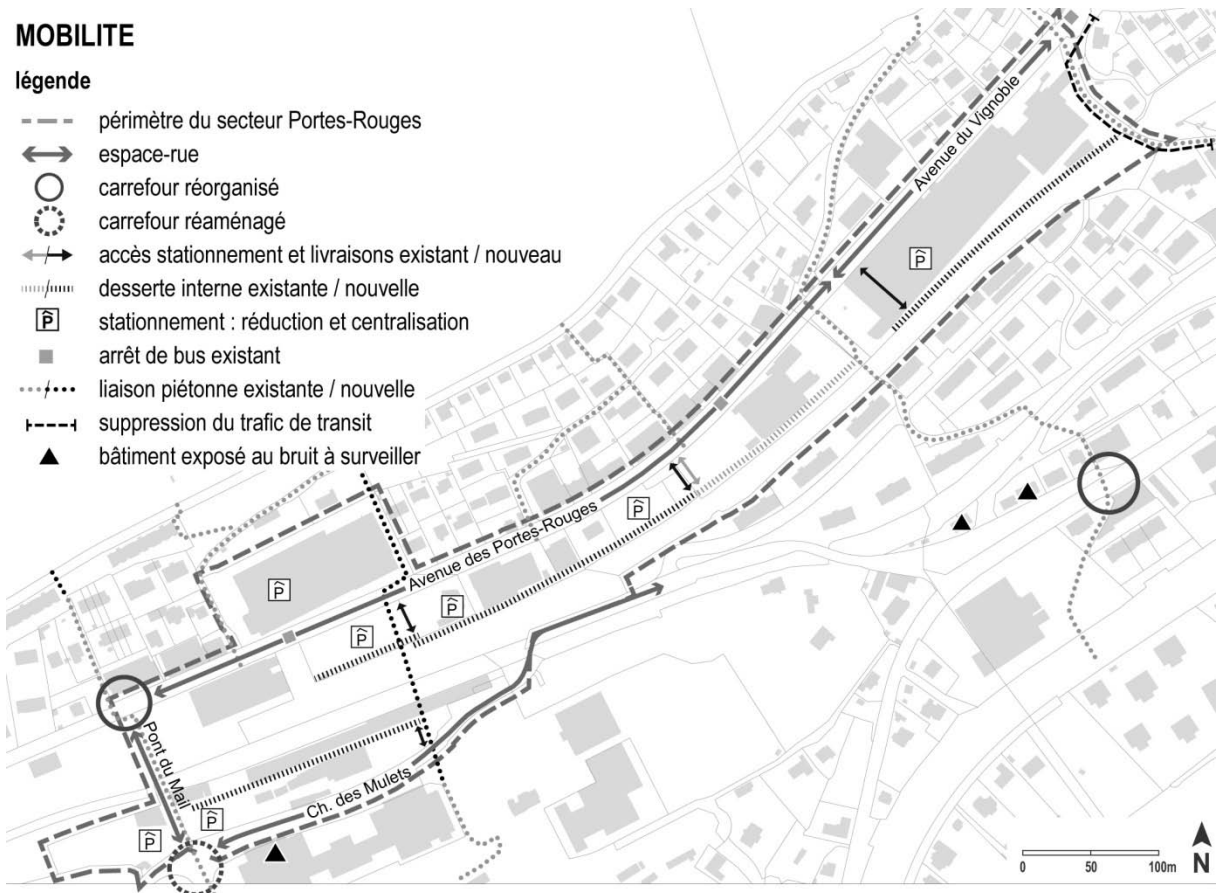
La constitution d'un alignement d'arbres le long de l'axe Avenue des Portes-Rouges – Avenue du Vignoble permet de rythmer et d'ombrager l'espace-rue ainsi que d'apporter une présence végétale structurante en milieu urbain.

### 6.2.3. Mobilité

#### MOBILITE

##### légende

- - - périmètre du secteur Portes-Rouges
- ↔ espace-rue
- carrefour réorganisé
- ⊙ carrefour réaménagé
- ↔ accès stationnement et livraisons existant / nouveau
- ⋯ desserte interne existante / nouvelle
- Ⓟ stationnement : réduction et centralisation
- arrêt de bus existant
- ⋯ liaison piétonne existante / nouvelle
- - - suppression du trafic de transit
- ▲ bâtiment exposé au bruit à surveiller



Neuchâtel est signataire de la Charte pour une mobilité urbaine durable. La mobilité durable est combinée et plurielle. Elle exige une harmonisation entre les différents besoins des usagers ainsi qu'un partage de la voirie, afin que les différents modes de déplacements (marche à pied, vélo, transport en commun, circulation automobile) puissent coexister de façon efficace et sans risques. L'accessibilité de l'espace public aux personnes à mobilité réduite est aussi une exigence fondamentale. En outre, dans cette optique, le stationnement des véhicules individuels motorisés doit être soigneusement étudié afin de limiter l'occupation de l'espace par la voiture et améliorer la qualité des espaces publics.

L'ambition de développer le secteur des Portes-Rouges dans un objectif de quartier durable amène donc à agir sur la mobilité induite par le quartier. Afin d'encourager les déplacements à pied, à vélo et en transports publics, dans l'objectif de maîtriser l'accroissement du trafic routier et les nuisances qu'il génère (importante consommation d'espace, pollution de l'air, bruit, etc.), le Plan directeur sectoriel prévoit une limitation de l'offre en stationnement pour les activités et les logements.

Pour les activités, la limitation du nombre de places de stationnement (bas de la fourchette du dimensionnement selon le type B de la norme VSS 640 281), permet de respecter le cadre défini dans l'Etude d'impact environnemental (EIE).

Pour les logements, un ratio moyen de 0.7 place de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher utile (soit environ 0.7 place par logement de taille moyenne) est défini pour chaque sous-secteur. Cette mesure est associée à la mise en place d'un système d'autopartage (Mobility@home par exemple) et à l'obligation pour les propriétaires d'intégrer un abonnement de base TransN (2 zones) dans les charges des loyers des appartements à la location. Ceci permet un abaissement des charges de trafic de 12 % supplémentaires par rapport à l'estimation de base réalisée dans l'étude d'impact sur l'environnement, prévoyant un ratio de 1 place/100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher.

Ces mesures volontaristes permettent la mise en œuvre de notre politique de mobilité durable, orientée vers la multiplicité des modes de déplacement et non vers le tout-voiture. L'optimisation de l'offre en stationnement est en cours dans tous les projets de quartiers durables en Suisse. Citons par exemple en Suisse romande, l'écoquartier des Plaines-du-Loup sur les hauts de Lausanne avec 1 place pour 2

logements et l'écoquartier des Vergers à Meyrin (GE), avec un ratio de 0.6 place/logement pour les logements en coopérative.

Le ratio de 0.7 est à considérer pour chaque sous-secteur dans son ensemble (cf. schéma p. 17) et non par bâtiment. Concrètement il signifie que tous les logements ne disposeront pas d'une place de parc. Ceci est à mettre en regard avec la part des ménages sans voiture en Suisse qui s'élève à 21%<sup>2</sup>. Ce taux est porté à 45% si l'on s'intéresse aux ménages composés d'une seule personne. De plus en plus de personnes habitant en milieu urbain choisissent délibérément de renoncer à avoir une voiture, tout en ne renonçant pas à la mobilité, grâce au large panel des offres alternatives, dont font partie les systèmes d'autopartage. L'exemple ci-dessous, concernant le sous-secteur C Metalor, illustre que ce ratio est facilement atteignable moyennant un programme de logements diversifié et adapté. L'exemple vise à la bonne compréhension du ratio et ne présente pas encore le programme qui sera effectivement réalisé. Ce dernier devra être défini par le promoteur lors des procédures ultérieures.

	Nombre et type de logements	Ratio de places/100 m <sup>2</sup> SBPU	Nombre de places de parc
<b>Logements d'utilité publique (coopératives d'habitation)</b>	5 logements de 4.5 pièces	1	5
	37 logements de 1 à 3.5 pièces	0.3	12
<b>Logements pour personnes âgées</b>	36 logements de 2.5 et 3.5 pièces	0.4	15
<b>Logements « traditionnels »</b>	39 logements de 4.5 à 6.5 pièces	1	39
	36 logements de 1 à 3.5 pièces	0.5	17
<b>Total</b>	<b>153 logements, soit 12'340 m<sup>2</sup> de SBPU</b>	<b>0.7</b>	<b>86</b>

En outre, pour éviter que la limitation de l'offre en places de stationnement privées n'induisse un report des voitures sur le domaine public, aucun macaron ne sera délivré aux futurs habitants des secteurs concernés par le Plan directeur sectoriel.

<sup>2</sup> [www.habitat-mobilitedurable.ch](http://www.habitat-mobilitedurable.ch)

Actuellement, l'espace-rue du secteur est en majorité dévolu aux véhicules motorisés. Les modes doux, piétons et cyclistes, ont peu d'espace et leurs déplacements ne sont pas attractifs et sécurisés tant le long des rues que pour traverser. Il s'agit par conséquent de procéder à des aménagements pour les rues concernées, à savoir l'axe Avenue des Portes-Rouges – Avenue du Vignoble (fonction de transit de la ville est-ouest) et l'axe Chemin des Mulets – Pont-du-Mail (liaison urbaine nord-sud).

Les carrefours Gibraltar/Fahys, Pont du Mail/Portes-Rouges/Fahys et Mulets/Monruz arrivent à saturation avec le projet de développement du secteur. En outre, le carrefour Gibraltar/Fahys est aujourd'hui peu sécurisé pour tous les usagers de la route, étant donné l'aménagement actuel et la mauvaise visibilité. Ils nécessiteront ainsi d'être réorganisés pour garantir la fluidité du trafic et la sécurité sur le réseau routier principal, dans un délai qui dépendra des résultats du monitoring de l'évolution du trafic, qui devra être établi dès les premiers projets de réaménagement du secteur. L'aménagement actuel du carrefour Chemin des Mulets/Pont-du-Mail/Avenue de Bellevaux/Chemin de Chantemerle n'est pas attractif. Le réaménagement de ce carrefour permettra d'améliorer l'accessibilité des Portes-Rouges depuis le bas de la ville pour les véhicules motorisés ainsi que le confort et la sécurité des modes doux.

Un seul accès motorisé par sous-secteur est prévu afin de rejoindre les parkings et permettre les livraisons. Ce système garantit la fluidité du trafic et la sécurité des usagers, tout en rendant l'espace public attractif. La mise en place des accès communs permet également de limiter et partager les coûts entre les propriétaires fonciers. Le système d'accès aux sous-secteurs nécessite la mise en place de dessertes internes pour accéder aux futurs parkings ou aux futures activités. Cette desserte est prévue le long et au niveau des voies ferrées, afin notamment de dégager une distance aux voies ferrées pour les futurs bâtiments.

La limitation des accès et le système de desserte interne permet de centraliser le stationnement pour chaque sous-secteur dans les futurs socles des bâtiments. Cet aménagement permet de dégager au niveau de l'espace-rue des espaces extérieurs de qualité et dédiés uniquement aux piétons.

Le projet propose de réaménager les arrêts de bus existants pour plus de confort et de sécurité. Ce réaménagement pourra participer à

encourager les usagers actuels et futurs d'utiliser les transports publics plutôt que la voiture.

Les liaisons piétonnes nord-sud permettent de relier le secteur des Portes-Rouges à la forêt et aux rives du lac. Les liaisons existantes sont maintenues et les traversées de l'Avenue des Portes-Rouges sécurisées. Une passerelle pourrait compléter les cheminements existants afin de rendre le secteur encore plus perméable qu'à l'heure actuelle. Cette nouvelle liaison permettrait de relier les Portes-Rouges à la colline du Mail de manière attractive.

Le chemin de la Favarge a une forte déclivité et est sinueux. Sa configuration actuelle ne permet pas d'assurer la sécurité des usagers avec le trafic de transit existant. Le projet prévoit de réglementer le chemin par une signalisation « riverains seuls autorisés », puis si nécessaire, de mettre en place une coupure physique au milieu de la rue (sous le passage du pont ferroviaire) afin de supprimer le trafic de transit.

La densification du secteur générera un trafic routier supplémentaire important. Selon les estimations de l'EIE, trois bâtiments existants ne respecteront pas l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Un suivi dans le cadre d'un monitoring de l'évolution du trafic permettra d'évaluer s'il est effectivement nécessaire de prendre des mesures pour protéger ces bâtiments contre le bruit.

### **6.3. Fiches thématiques et mesures à la charge de la Ville**

La mise en œuvre des objectifs du Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges s'exprime à travers les mesures énoncées dans les vingt fiches thématiques du PDS. La majorité des mesures sont à l'attention des propriétaires privés et de leurs mandataires mais le développement du secteur d'une telle importance sur notre territoire urbain induit également la réalisation de mesures d'accompagnement incombant à la Ville.

L'intégralité des fiches thématiques figurent dans le document intitulé *PDS Portes-Rouges, Conception directrice et fiches thématiques* (pages 16 à 45).

Les mesures induisant un financement de la Ville sont présentées exhaustivement ci-dessous. Pour en faciliter la compréhension, elles sont classées par thème.

---

**Soutien à la création de logements d'utilité publique**


---

- |   |  |     |
|---|--|-----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour le sous-secteur C (Metalor), possibilité de subventions communales pour la mise en concurrence de plusieurs bureaux d'urbanisme, dans le cadre de la création de logements d'utilité publique (un taux minimum obligatoire de 20% de la surface brute de plancher des logements créés est fixé dans la modification du Plan d'aménagement pour ce secteur)</li> </ul> | <p>Conseil communal / en amont de tout projet de construction</p> <p>&gt;&gt; sollicitation du fonds communal pour le préfinancement de logements d'utilité publique</p> | n°1 |
|---|--|-----|
- 

**Valorisation des espaces publics**


---

- |  |   |      |
|--|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaménager l'espace-rue de l'axe Avenue des Portes-Rouges – Avenue du Vignoble (fonction de transit de la ville est-ouest) et de l'axe Chemin des Mulets – Pont du Mail (liaison nord/sud)</li> </ul> | <p>&gt;&gt; inscription à la planification financière 2018-2021 (entretien et assainissement courant restant à la charge des propriétaires des infrastructures)</p>                               | n°11 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Compléter l'alignement d'arbres existant le long de l'Avenue des Portes-Rouges et du Vignoble</li> </ul>  | <p>Mesure déjà inscrite au budget de la Section des Infrastructures et énergies pour 2015-2016 + planifications financières ultérieures pour d'éventuels compléments</p>                          | n°10 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaménager le Pont du Mail pour favoriser la mobilité douce</li> </ul>  | <p>Mesure à préciser en fonction du résultat de l'expertise du pont qui sera menée par la Section des infrastructures et énergies, puis inscription aux prochaines planifications financières</p> | n°11 |
- 

**Plan d'alignement**


---

- |   |  |     |
|---|--|-----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modifier les alignements au Chemin des Mulets et au Pont-du-Mail sur la base du schéma d'aménagement du PDS avant la réalisation de nouveaux bâtiments dans le sous-secteur D (secteur « HK »),</li> </ul> | <p>Tâche courante de la Section des Infrastructures et énergies n'appelant pas de demande de crédit particulière</p> | n°6 |
|---|--|-----|

## Gestion des déchets

---

- |  |   |     |
|--|---|-----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Evaluer les besoins en conteneurs enterrés pour les déchets urbains incinérables, ainsi que les besoins en centre de collecte de déchets, compléter si nécessaire l'offre actuelle</li> </ul> | Tâche courante de la Section des Infrastructures et énergies n'appelant pas de demande de crédit particulière | n°1 |
|--|---|-----|
- 

## Mobilité : fluidité du trafic / transports individuels motorisés et transports publics

---

- |  |   |      |
|--|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir de 50 nouvelles places de stationnement créées dans le périmètre des Portes-Rouges (sous-secteur A à E) : mettre en place un monitoring de l'évolution du trafic sur le secteur Gibraltar-Portes-Rouges-Monruz afin de vérifier les pronostics de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) et de préciser les délais des éventuels travaux de réaménagement des carrefours clés</li> </ul> | Monitoring intégré à la demande de crédit de la Direction des Infrastructures et énergies relative à la mise en conformité avec la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et les nouvelles normes de sécurité (rapport au Conseil général prévu à l'automne 2015) | n°12 |
|--|---|------|
- 

- |  |  |      |
|--|--|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Selon les résultats du monitoring du trafic, réorganiser les carrefours suivants arrivant à saturation :           <ul style="list-style-type: none"> <li>- carrefour Rue Gibraltar/Rue des Fahys</li> <li>- carrefour Pont-du-Mail/Avenue des Portes-Rouges/Rue des Fahys</li> <li>- carrefour du Chemin des Mulets/Rue de Monruz</li> </ul> </li> </ul> | Selon les résultats du monitoring de l'évolution du trafic<br><br>>> inscription aux prochaines planifications financières | n°12 |
|--|--|------|
- 

- |  |  |      |
|--|--|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avant la réalisation du premier bâtiment du sous-secteur D : réaménager le carrefour Chemin des Mulets / Pont du Mail / Avenue de Bellevaux / Chemin de Chantemerle pour améliorer l'accessibilité des Portes-Rouges depuis le bas de la ville pour les véhicules motorisés ainsi que le confort et la sécurité des modes doux</li> </ul> | >> inscription à la planification financière 2018-2021, pourrait s'inscrire dans le crédit LCR | n°13 |
|--|--|------|
- 

## Mobilité : amélioration de la mobilité douce

---

- |   |  |      |
|---|--|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Créer une nouvelle liaison piétonne depuis le chemin des Cibleries, via l'est de Toptip et du sous-secteur A et étudier la pertinence et la faisabilité du prolongement de cette liaison par une nouvelle passerelle reliant le quartier à la colline du Mail</li> </ul> | >> inscription aux prochaines planifications financières | n°18 |
|---|--|------|

### **Mobilité : suppression du trafic de transit indésirable**

---

- |  |   |      |
|--|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afin d'assurer la sécurité des usagers du Chemin de la Favarge, réglementer le chemin par une signalisation « riverains seuls autorisés », puis si nécessaire, mettre en place une coupure physique au milieu de la rue (sous le passage du pont ferroviaire) afin de supprimer le trafic de transit</li> </ul> | >> inscription à la planification financière 2018-2021<br><br>En parallèle, pour améliorer l'accessibilité de l'ouest de la Ville, étudier la faisabilité de la mise en œuvre du plan d'alignement des Vignolants | n°19 |
|--|---|------|
- 

### **Protection contre le bruit**

---

- |  |   |      |
|--|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poser un revêtement phonoabsorbant de dernière génération sur l'axe Rue des Fahys/Avenue des Portes-Rouges/Avenue du Vignoble, sur le Pont-du-Mail, sur la Rue de Monruz et sur les tronçons nord-ouest et sud-est du Chemin des Mulets</li> </ul>  | >> inscription à la planification financière 2018-2021 dans le cadre du programme d'entretien et d'assainissement des routes communales conformément à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) (entretien et assainissement courant restant à la charge des propriétaires des infrastructures) | n°11 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Surveiller les 3 bâtiments critiques évalués par l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) sur le long terme dans le cadre du monitoring du trafic, afin de s'assurer que le bruit émis n'induit pas de dépassement des valeurs limites réglementaires, dès la mise en place du monitoring de l'évolution du trafic</li> </ul> | Etude réalisée dans le cadre de l'actualisation régulière du cadastre du bruit  | n°20 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le cas échéant, réaliser un projet d'assainissement du bruit routier sur le Chemin des Mulets, complémentaire à la pose du revêtement phonoabsorbant de dernière génération, afin de respecter l'art. 9 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)</li> </ul>  | Selon les résultats du monitoring   | n°20 |

En matière de mobilité, la Ville a par ailleurs la mission de coordonner les propriétaires entre eux pour traiter de la question des accès (définition des aménagements, répartition des coûts, mise en place d'éventuelles servitudes de passage) et de la problématique du stationnement centralisé.

## **7. Incidences des contraintes environnementales (EIE) sur le développement du secteur des Portes-Rouges**

Le potentiel de développement des Portes-Rouges est important. Afin de maîtriser ce développement, des règles relatives à l'affectation du sol et des règles urbanistiques ont été définies pour les cinq sous-secteurs identifiés selon les objectifs de reconversion des Portes-Rouges. Ces règles ont été fixées de manière itérative en prenant en compte les impacts sur la mobilité, l'air et le bruit. Elles ambitionnent d'atteindre une certaine densité urbaine dans le secteur tout en limitant les impacts environnementaux du projet. La densité retenue se base sur un indice d'utilisation du sol de 2. Les surfaces de magasins, notamment celles des magasins à forte clientèle, sont limitées et un minimum de surfaces pour des logements est requis dans la modification partielle du Plan d'aménagement (cf. chapitre 8). De plus, le dimensionnement du stationnement est limité selon les valeurs minimales requises.

Les impacts environnementaux du projet ont été évalués à l'état actuel 2013 et aux états futurs 2030 sans et avec projet.

Les mesures environnementales à la charge de la Ville et nécessitant une inscription aux prochaines planifications financières figurent de manière exhaustive dans le tableau pages 26 à 28.

En outre, en coordination avec les autorités et services cantonaux concernés, des mesures complémentaires visant à diminuer le dimensionnement du stationnement et les charges de trafic sont proposées et sont intégrées dans le PDS comme mesures contraignantes. Il s'agit de :

- différer l'affectation en zone mixte d'une partie du sous-secteur A, actuellement en domaine ferroviaire, les CFF n'ayant pas d'objectif de valorisation de ce terrain à court terme (ce terrain pourrait en outre être situé sur le tracé du nouveau projet de liaison rapide entre le Haut et le Bas du Canton) ;
- imposer aux entreprises de plus de 30 employés d'élaborer un plan de mobilité d'entreprise ;

- définir un ratio moyen par sous-secteur de 0.7 place de parc/100m<sup>2</sup> de surface brute de plancher (soit 0.7 place/logement de taille moyenne) en lien avec la mise en place d'un système d'autopartage ;
- intégrer un programme proposant une part significative de logements pour personnes âgées dans le secteur de Metalor ;
- proposer des abonnements de transport public dans les loyers.

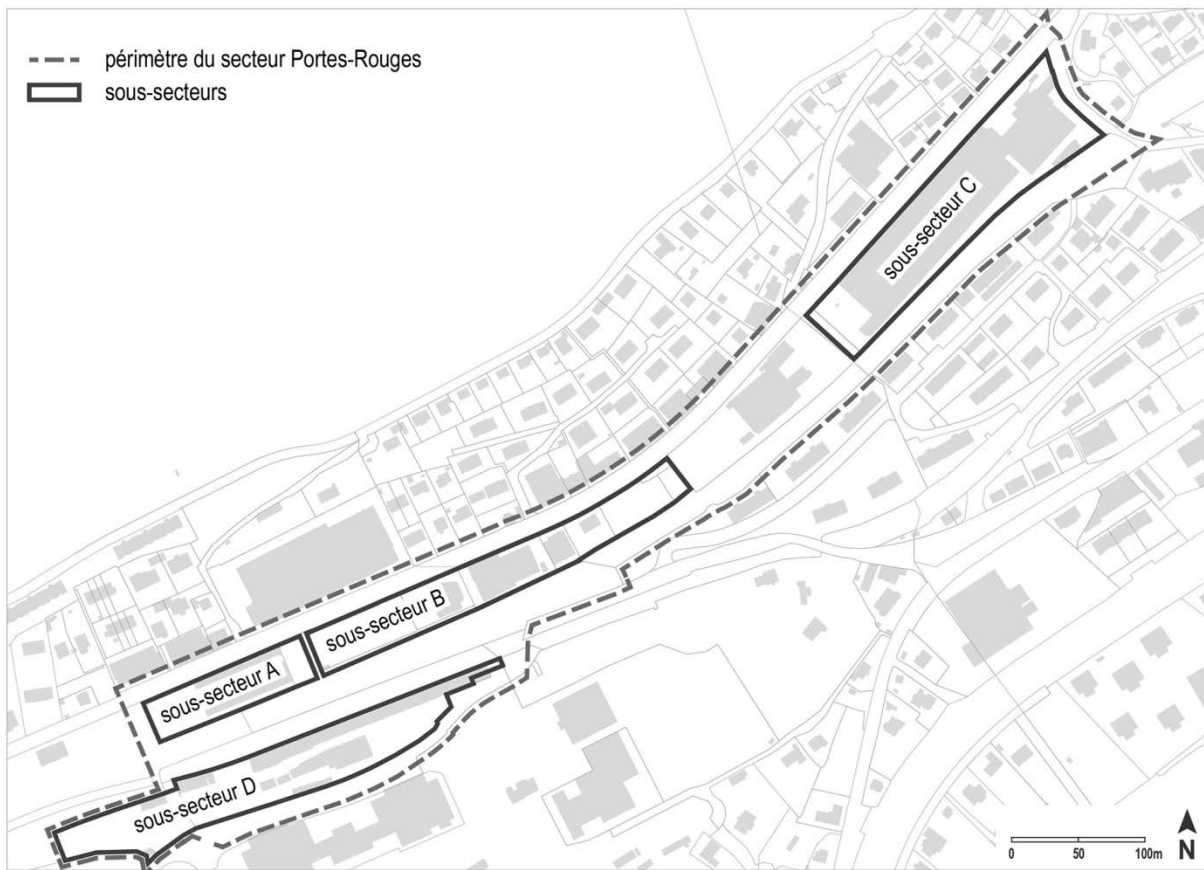
Avec ces mesures, une diminution des charges de trafic générées par le projet de l'ordre d'environ 18% est estimée, ce qui devrait permettre de contribuer à éviter la saturation des carrefours clés à l'horizon 2030.

L'intégralité des mesures d'accompagnement déterminées par l'Etude d'impact sur l'environnement, ainsi que les quatre mesures complémentaires décrites ci-dessus, sont intégrées aux fiches thématiques du PDS.

Le ratio de 0.7 place de parc/100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher est, comme les autres mesures, inscrites au PDS. La sécurité juridique de cette mesure, qui n'est pas intégrée au Plan d'aménagement, est assurée par le fait que, si le PDS lie uniquement les Autorités entre elles, les mesures qui la composent s'imposent à tout projet à travers la procédure de plan de quartier, rendue obligatoire par le plan d'aménagement modifié. Lors de cette procédure, la Ville et le Canton contrôlent la conformité du projet avec les mesures prévues par le Plan directeur sectoriel. Le Canton, garant du respect des planifications supérieures, a validé cette manière de faire.

## **8. La modification du Plan d'aménagement communal sur le secteur des Portes-Rouges**

Afin de transcrire les objectifs du Plan directeur sectoriel et les exigences de l'Etude d'impact sur l'environnement dans un outil d'aménagement opposable aux tiers, le Plan d'aménagement communal et son règlement sont modifiés. Les changements principaux sont décrits ci-dessous. Les modifications figurent dans leur intégralité à l'annexe 1.



## 8.1. Plan des affectations

L'ensemble des bien-fonds des Portes-Rouges affectés aujourd'hui en zone d'activités sont désormais affectés en zone mixte.

La zone mixte est destinée à l'habitat individuel, groupé ou collectif, et à des activités artisanales, commerciales, administratives, touristiques et d'utilité publique compatibles avec le caractère du voisinage ou du quartier (art.26 du règlement d'aménagement).

Plus précisément, les sous-secteurs A et B sont affectés en zone mixte avec mise en valeur des rez-de-chaussée. Cela permet de constituer un vis-à-vis avec la même zone située du côté nord de l'Avenue des Portes-Rouges et d'en renforcer le rôle de centre de gravité offrant une vie de quartier animée et diversifiée.

Le sous-secteur C (anciennes usines Metalor) est affecté en zone mixte avec un minimum de surface réservée à l'habitat de 40%. En outre, dans ce sous-secteur, au moins 20% de la surface brute de plancher doit être alloué à des logements d'utilité publique (logements à loyer modéré, logements protégés pour personnes âgées, logements d'étudiants, etc.).

Le sous-secteur D, localisé au sud des voies ferrées, est quant à lui affecté en « simple » zone mixte. En effet, le caractère de ce secteur ainsi que sa topographie sont moins favorables à une mise en valeur des rez-de-chaussée.

## **8.2. Plan des règles urbanistiques**

Les objectifs de planification du Plan directeur sectoriel ainsi que l'affectation en zone mixte impliquent une redéfinition des règles urbanistiques du secteur des Portes-Rouges.

Ainsi, l'ensemble du secteur passe du « secteur d'activités » au «secteur d'ordre non contigu 2.0 », créé par la présente modification du plan d'aménagement communal.

Un repère visuel est ajouté à proximité du Pont-du-Mail. L'objectif est d'implanter un bâtiment de tête visant à signaler l'entrée dans le secteur des Portes-Rouges.

Le plan fixe, dans le secteur concerné par la présente modification du Plan d'aménagement, une limite d'implantation ORNI des lieux à utilisation sensible (cf. explication au chapitre 4.3.1). Cette limite pourrait être définie ultérieurement dans d'autres secteurs de la Ville concernés par la problématique de l'ORNI.

## **8.3. Plan de stratégie d'aménagement**

La modification du Plan d'aménagement maintient l'obligation actuelle de l'élaboration d'un plan de quartier pour les sous-secteurs A, B et D des Portes-Rouges et y soumet désormais également le sous-secteur C (anciennes usines Metalor). Selon l'art. 163 du règlement d'aménagement en vigueur, le propriétaire peut s'affranchir de l'élaboration d'un plan de quartier si un concours d'architecture mettant en concurrence plusieurs bureaux est mis en place et s'il est conforme à un Plan directeur sectoriel sanctionné. Pour le secteur des Portes-Rouges, une nouvelle mention à l'art. 163 stipule que le Conseil communal peut surseoir à l'obligation de réaliser un plan de quartier lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies:

- le(s) projet(s) de construction est (sont) conforme(s) au plan directeur sectoriel;
- les contraintes et mesures définies dans le rapport d'impact sur l'environnement, du plan directeur sectoriel et de la modification

partielle du plan d'aménagement local, Secteur Portes-Rouges, sont respectées;

- une convention tripartite (propriétaire(s), commune et Canton) a été signée, réglant notamment la participation financière de la commune et du (des) propriétaire(s) concerné(s).

Lorsque les conditions définies ci-dessus sont remplies, la sanction définitive du permis de construire est impérativement précédée d'une sanction préalable. Cette manière de faire peut ainsi remplacer l'obligation d'élaborer un plan de quartier, de même que celle du concours d'architecture, ce qui pourrait être opportun pour des projets de petite taille.

Enfin, le bien-fonds n° 14'214 est désormais soumis à plan spécial. Ce bien-fonds, propriété de Coop, comprend actuellement le magasin Toptip, d'autres activités (bureaux, restaurant, fitness, etc.) ainsi que des surfaces de stationnement automobile. La Coop a récemment fait part de son projet d'extension à court terme des surfaces de vente du magasin Toptip en lieu et place de surfaces de stockage et des inconnues subsistent encore concernant le potentiel de reconversion du bâtiment à moyen terme (par exemple, création de nouveaux logements ? Création de surfaces de vente à forte génération de trafic ? Quid des autres activités existantes ? etc.). Une réflexion globale de développement du bien-fonds doit donc être menée. Par conséquent, la Ville, en accord avec le propriétaire, soumet le sous-secteur E à plan spécial dans la présente procédure. Pour rappel, le plan spécial permet de régler des problèmes particuliers de planification, tels l'aménagement de quartiers, les centres d'achat.

#### **8.4. Plan de sites et des mesures de protection**

Les objectifs de planification du secteur, les nouvelles règles urbanistiques et d'affectation du sol intégrées dans la modification du Plan d'aménagement, nécessitent la suppression de la vue caractéristique à préserver depuis le train vers le collège du Mail.

#### **8.5. Plan des degrés de sensibilité au bruit**

La nouvelle affectation en zone mixte autorisant la construction de logements implique la modification du degré de sensibilité au bruit (DS). Le DS III est désormais appliqué à l'ensemble des bien-fonds concernés par la modification partielle du Plan d'aménagement, conformément à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

## **8.6. Règlement d'aménagement**

Afin de maîtriser les charges de trafic générées par le développement du secteur des Portes-Rouges, un nouvel article (art. 29 bis) limite par sous-secteur la part maximale de surface de vente des magasins, par rapport à la surface de plancher utile totale de chaque parcelle et définit parmi ces magasins la part de magasins à nombreuse clientèle, qui génèrent un trafic très important.

Les notions de magasins et de magasins à nombreuse clientèle s'entendent au sens de la norme VSS 640 281. Le terme magasin désigne par exemple les papeteries, les librairies, les quincailleries, les bijouteries, les magasins de meubles, les magasins spécialisés, etc. Le terme magasin à nombreuse clientèle désigne par exemple les commerces d'alimentation, les pharmacies, les drogueries, les grands magasins, les kiosques.

Un nouvel article (art. 85 bis) détaille les règles urbanistiques relatives à la nouvelle zone « ONC 2 » reportées ci-dessous :

	ONC (2)			
	Sous-secteur Portes-Rouges A	Sous-secteur Portes-Rouges B	Sous-secteur Portes-Rouges C	Sous-secteur Portes-Rouges D
Indice d'utilisation max :	2	2	2	2
Indice d'utilisation min :	1.2	1.2	1.2	1.2
Taux d'occupation du sol :	80%	80%	80%	80%
Indice d'espace vert	20%	20%	20%	20%
Hauteur max. à la corniche et au faite :	17.5 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue des Portes- Rouges	17.5 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue des Portes- Rouges	14 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue du Vignoble	Hauteurs mesurées à partir du pont du Mail : 4 m à l'est du pont, 17.5 m pour le bâtiment situé à l'ouest du pont du Mail, 11 m pour le bâtiment situé à l'extrémité est du sous-secteur
Longueur max :	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue des Portes-Rouges	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue des Portes-Rouges	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue du Vignoble	220 m, 100 m pour les constructions au- dessus du niveau du Chemin des Mulets
Gabarits :				
N	60°	60°	60°	75°
S	75°	75°	75°	60°
E/O	75°	75°	75°	75°
Toitures	Libre,  Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse et/ou pour la production énergétique			Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse ou pour la production énergétique

En outre, dans la nouvelle zone ONC 2, et au-delà de l'indice d'utilisation du sol de 1.5, les surfaces brutes de plancher utile supplémentaires sont obligatoirement destinées :

1. au logement dans les sous-secteurs Portes-Rouges A et B ;
2. à l'artisanat dans le sous-secteur Portes-Rouges D.

Dans le respect du Plan directeur cantonal et en particulier de la fiche U\_12 « Développer des quartiers durables et mettre en œuvre la politique cantonale du Logement », le règlement d'aménagement prévoit que, dans le sous-secteur C Metalor, au moins 20% de la surface brute de plancher doit être alloué à des logements d'utilité publique (coopératives d'habitation) et au moins 20% à des logements pour personnes âgées, dont le Canton manque particulièrement. Dans un horizon de dix ans, la Planification médico-sociale cantonale prévoit la mise à disposition de mille appartements pour personnes âgées supplémentaires. Ces appartements doivent être répartis sur tout le Canton. Ce projet a démarré en 2013.

D'autres modifications et adaptations mineures ont été apportées au Plan d'aménagement. Elles figurent dans leur intégralité en annexe 2.

## **9. Coordination générale et information publique**

Les services cantonaux ont été associés au processus de reconversion du secteur des Portes-Rouges dès son initiation, en particulier le Service de l'aménagement du territoire, le Service de l'énergie et de l'environnement et le Service des Ponts et chaussées. Les services concernés de la Ville de Neuchâtel ont également été consultés.

Plusieurs contacts et séances ont été réalisés au cours des études avec les CFF et les entreprises Metalor Technologies SA et Haefliger & Kaeser.

En outre, le Service de l'aménagement et les mandataires de l'étude ont rencontré en cours d'étude en mai 2013 l'ensemble des propriétaires des bien-fonds situés à l'intérieur du périmètre du Plan directeur sectoriel et de la modification partielle du Plan d'aménagement pour leur présenter lesdites études. Les remarques et questionnements formulés par les propriétaires ont été intégrés dans la modification partielle du PAL selon les objectifs de planification définis par la Section de l'Urbanisme et les enjeux en présence. Une seconde séance d'information relative à la présentation des études finalisées a eu lieu avec les propriétaires concernés en juin 2014.

Une première séance d'information à la population s'est tenue le 2 octobre 2014, avec pour objet la présentation des enjeux de développement du secteur, du Plan directeur sectoriel et des modifications du Plan d'aménagement, accompagné de l'Etude d'impact sur l'environnement. Une seconde séance d'information à la population se tiendra le 31 mars 2015 avec pour objet la présentation des documents finaux. Les participants pourront émettre leurs questions et remarques, lesquelles seront consignées dans le rapport 47 OAT avant le préavis du chef du Département du développement territorial et de l'environnement.

## 10. Conclusion

La planification proposée pour le secteur des Portes-Rouges s'inscrit parfaitement dans la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), selon laquelle le développement urbain ne devrait pratiquement plus être possible, en Suisse, qu'à l'intérieur des zones à bâtir existantes. Les habitants du pays seront donc amenés à vivre, travailler, faire leurs achats, se divertir et, partant, générer du trafic, dans des agglomérations toujours plus denses. L'une des grandes tâches de l'urbanisme consiste à densifier les quartiers résidentiels tout en offrant aux habitants une qualité de vie élevée, c'est ce que prévoit le PDS Portes-Rouges et la modification du plan d'aménagement sur ce secteur.

Bien que le Plan directeur régional de la région COMUL (Communauté Urbaine du Littoral Neuchâtelois qui va de la Tène à Bevaix) n'en soit qu'au tout début de son élaboration, la planification des Portes-Rouges a tenté d'anticiper sur son contenu, afin de proposer une vision d'aménagement d'avenir, une vision d'aménagement du XXI<sup>e</sup> siècle.

Le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges démontre la pertinence d'une reconversion des Portes-Rouges en centre de gravité urbain mixte. La modification partielle du Plan d'aménagement communal semble opportune afin de répondre aux enjeux de mutation urbaine du secteur et aux objectifs de développement définis par le PDS. En particulier, le Plan directeur sectoriel et la modification partielle du Plan d'aménagement permettent de répondre aux enjeux de développement suivants :

- favoriser le développement et le dynamisme économique de la ville et du canton ;
- répondre aux objectifs de développement stratégique de la ville ;
- reconvertir un secteur en profonde mutation urbaine ;

- répondre aux objectifs de densification vers l'intérieur requis par les principes d'aménagement du territoire (a contrario de nouvelles surfaces mises en zone à bâtir en périphérie des villes) ;
- proposer des surfaces attractives pour de nouveaux logements et des activités en plein cœur du tissu bâti existant.

Les objectifs de planification et les contraintes d'aménagement sont assurés par l'élaboration coordonnée du Plan directeur sectoriel, de la modification partielle du Plan d'aménagement et de l'Etude d'impact sur l'environnement :

- les objectifs de planification et des mesures d'aménagement sont établis dans le PDS ;
- des règles urbanistiques par sous-secteur sont intégrées dans la modification partielle du PAL ;
- la maîtrise d'un développement urbanistique cohérent et de qualité est garantie par l'obligation du plan de quartier ;
- une réglementation spécifique pour garantir le respect des charges de trafic maximales admises par l'EIE est proposée dans le PDS et dans la modification du PAL (taux minimum de logements, restrictions pour les surfaces de magasins pour le dimensionnement du stationnement, gestion spécifique des surfaces brutes de plancher, etc.).
- les contraintes et impacts environnementaux sont évalués et des mesures de protection sont proposées dans l'EIE, intégrées dans le PDS et seront respectées dans l'élaboration des futurs plans de quartier et/ou permis de construire.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, d'adopter le projet d'arrêté lié au présent rapport.

Neuchâtel, le 30 mars 2015

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,  
Christine Gaillard

Le chancelier,  
Rémy Voirol

Projet

**Arrêté portant modification du plan  
et du règlement d'aménagement communal  
sur le secteur des Portes-Rouges**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

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 .....

Sur proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

**Article premier.**- Le présent arrêté porte modification du plan d'aménagement et de son règlement, adoptés par le Conseil général le 2 février 1998 et sanctionnés par le Conseil d'Etat le 5 juillet 1999, sur le secteur des Portes-Rouges.

**Article 2.**- Le plan des affectations, le plan des règles urbanistiques, le plan de sites et des mesures de protection, ainsi que le plan des degrés de sensibilité au bruit sont modifiés selon les plans figurant à l'annexe 1.

**Article 3.**- Le règlement d'aménagement communal est modifié comme suit :

*Art. 27, al.3 (nouveau)*

Dans le sous-secteur Portes-Rouges C, au moins 20% de la surface brute de plancher dédiée à l'habitat doit être alloué à des logements d'utilité publique destinés aux familles et au moins 20% à des logements pour personnes âgées.

*Art. 29bis (nouveau)*

- e) Magasins Aux endroits indiqués sur le plan (sous-secteurs A, B, C et D des Portes-Rouges), la part maximale de la surface de vente des magasins par rapport à la surface de plancher utile totale de chaque parcelle est définie dans le tableau ci-dessous :

	Sous-secteur A	Sous-secteur B	Sous-secteur C	Sous-secteur D
Part maximale de surface de vente des magasins	5 %	10 %	5 %	10 %
Part maximale de la surface de vente des magasins pouvant être destinée à des magasins à nombreuse clientèle	30%	30%	10%	10%

Les notions de magasins et de magasins à nombreuse clientèle s'entendent au sens de la norme VSS 640 281.

*Art. 35, al. 3*

Il fixe la limite d'implantation des lieux à utilisation sensible au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI; RS 814.710), lorsqu'une étude sectorielle a permis de l'établir.

*Art. 35, al. 4 (nouveau)*

*Alinéa 3 actuel*

*Art. 85bis (nouveau)*

- b)  
Implantation, dimensions et toiture dans le secteur des Portes-Rouges

Dans le secteur ONC (2), les prescriptions relatives à l'implantation et aux dimensions des constructions ainsi que la forme de leur toiture figurent dans le tableau ci-dessous.

Au-delà de l'indice d'utilisation du sol de 1.5, les surfaces brutes de plancher utile supplémentaires sont obligatoirement destinées :

3. au logement dans les sous-secteurs Portes-Rouges A et B
4. à l'artisanat dans le sous-secteur Portes-Rouges D.

	ONC (2)			
	Sous-secteur Portes-Rouges A	Sous-secteur Portes-Rouges B	Sous-secteur Portes-Rouges C	Sous-secteur Portes-Rouges D
Indice d'utilisation max :	2	2	2	2
Indice d'utilisation min :	1.2	1.2	1.2	1.2
Taux d'occupation du sol :	80%	80%	80%	80%
Indice d'espace vert	20%	20%	20%	20%
Hauteur max. à la corniche et au faite :	17.5 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue des Portes-Rouges,	17.5 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue des Portes-Rouges	14 m mesurés à partir du niveau de l'Avenue du Vignoble	Hauteurs mesurées à partir du pont du Mail : 4 m à l'est du pont, 17.5 m pour le bâtiment situé à l'ouest du pont du Mail, 11 m pour le bâtiment situé à l'extrémité est du sous-secteur
Longueur max :	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue des Portes-Rouges	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue des Portes-Rouges	220 m, 70 m pour les constructions au-dessus du niveau de l'avenue du Vignoble	220 m, 100 m pour les constructions au-dessus du niveau du Chemin des Mulets
Gabarits :				
N	60°	60°	60°	75°
S	75°	75°	75°	60°
E/O	75°	75°	75°	75°
Toitures	Libre, Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse et/ou pour la production énergétique	Libre, Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse et/ou pour la production énergétique	Libre, Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse et/ou pour la production énergétique	Toits plats : végétalisés, utilisés comme terrasse et/ou pour la production énergétique

*Art. 86, al.2*

Pour des raisons de cohérence urbanistique, le Conseil communal peut imposer la mitoyenneté.

*Art. 86, al. 3 (nouveau)*

*Alinéa 2 actuel*

*Art. 89, colonne du tableau relative aux Portes-Rouges  
abrogée*

*Art. 90*

*(1<sup>ère</sup> phrase inchangée)*

*(cf. fiche explicative n° 17)*

*Art. 158, vue protégée 14*

*La vue protégée 14 est modifiée selon l'annexe 2.*

*Art. 163, al.4 (nouveau)*

Dans le secteur 13 Portes-Rouges, le Conseil communal peut surseoir à l'obligation de réaliser un plan de quartier lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies:

- le(s) projet(s) de construction est (sont) conforme(s) au plan directeur sectoriel;
- les contraintes et mesures définies dans le rapport d'impact sur l'environnement, du plan directeur sectoriel et de la modification partielle du plan d'aménagement local, Secteur Portes-Rouges, sont respectées;
- une convention tripartite (propriétaire(s), commune et Canton) a été signée, réglant notamment la participation financière de la commune et du (des) propriétaire(s) concerné(s).

*Art. 163, al.5 (nouveau)*

Lorsque les conditions définies à l'alinéa 4 sont remplies, la sanction définitive du permis de construire est impérativement précédée d'une sanction préalable.

*Art. 164, al.1 , 4<sup>ème</sup> tiret (nouveau)*

5.6.7 Les Portes-Rouges (cf. PD objectif 6.7 et fiches explicatives 49B).

*Art. 164, al.2, 5<sup>ème</sup> tiret*

*abrogé*

**Article 4.-** Les fiches explicatives n°18, 23 et 49B sont remplacées par celles figurant en annexe 3.

**Article 5.-** Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement, le ..... est soumis au référendum facultatif.

Il 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.

### **Liste des annexes de l'arrêté :**

Annexe 1 : Plan d'aménagement communal modifié

Annexe 2 : Vue protégée n°14 du Règlement d'aménagement modifiée

Annexe 3 : Fiches explicatives n°18, 23 et 49B du Règlement d'aménagement modifiées

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Contexte et enjeux actuels de l'aménagement du territoire.....</b>	<b>3</b>
	2.1. Vers une évolution de l'aménagement du territoire .....	3
	2.2. Conformité de la planification des Portes-Rouges aux objectifs généraux de l'aménagement du territoire .....	4
<b>3.</b>	<b>Procédure .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Présentation du site.....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>Périmètre.....</b>	<b>9</b>
	5.1. Etat foncier .....	10
<b>6.</b>	<b>Le plan directeur sectoriel des Portes-Rouges .....</b>	<b>12</b>
	6.1. Conception directrice : un centre de gravité à requalifier, un quartier durable aux Portes-Rouges à créer .....	12
	6.1.1. Enjeux.....	12
	6.1.2. Principes d'aménagement .....	16
	6.2. Schéma d'aménagement .....	16
	6.2.1. Urbanisation .....	17
	6.2.2. Espaces publics.....	20
	6.2.3. Mobilité .....	21
	6.3. Fiches thématiques et mesures à la charge de la Ville .....	25
<b>7.</b>	<b>Incidences des contraintes environnementales (EIE) sur le développement du secteur des Portes-Rouges .....</b>	<b>29</b>
<b>8.</b>	<b>La modification du Plan d'aménagement communal sur le secteur des Portes-Rouges.....</b>	<b>30</b>
	8.1. Plan des affectations.....	31
	8.2. Plan des règles urbanistiques .....	32
	8.3. Plan de stratégie d'aménagement.....	32
	8.4. Plan de sites et des mesures de protection.....	33
	8.5. Plan des degrés de sensibilité au bruit.....	33
	8.6. Règlement d'aménagement .....	34
<b>9.</b>	<b>Coordination générale et information publique .....</b>	<b>36</b>
<b>10.</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>37</b>

