

accepté ce soir, ce que M. Pierre de Marcellis souhaite, le bureau en question ne sera pas mandaté pour lesdits travaux. Renonçant à lire le rapport car les conseillers l'ont sûrement étudié à fond, il cite en outre ses conclusions, lesquelles rejoignent celles des services techniques.

- Le mécanisme d'érosion se poursuit sur la rive gauche, en fait côté nord du ruisseau ;
- Sur la rive droite, l'érosion se situe sous les gros blocs de pierre, ce qui fait que le trottoir s'affaisse ;
- Sans oublier la notion « sécurité » par la pose d'une barrière le long du ruisseau (probablement en bois) et le remplacement du garde-fou métallique sur le pont ;

Cette expertise a aussi permis de répondre à toutes les questions posées.

Certains se demandent aussi :

- S'il y a une relation avec la STEP. Entre autre, les déversoirs d'orage, 1 est à refaire au Moulin de la Tour, les autres à réparer au Clous, à la rue du Lac et à la Petite Thielle, pour évacuer les eaux claires parasites. Elles n'auront pas d'influence sur cette partie du ruisseau. Simplement moins de m³ d'eau arriveront à la STEP.
- S'il y a une relation entre les éventuels futurs travaux de protection contre les crues et les dangers naturels. Aujourd'hui nous pouvons affirmer qu'il n'y a pas de relation car les eaux à canaliser se situent à l'Est du village, notamment le St. Maurice et le Merdasson.
- Et une 3^{ème} interrogation. Faut-il élargir ce ruisseau ? La réponse est non. Ce ruisseau n'a jamais débordé, tout au plus, en cas de besoin, nous pourrions le réhausser.

En conclusion, M. Pierre de Marcellis demande au législatif d'accepter l'arrêté 1392 pour ces travaux d'entretien des berges urgents et nécessaires.

Prise de parole des commissions.

La CFG, par Mme Maura Bottinelli, confirme, en ces périodes de restrictions budgétaires, avoir minutieusement analysé la dépense de CHF 250'000.- pour la réfection et le réaménagement du canal de la Petite Thielle. La CFG n'a pas voulu prendre position en ce qui concerne l'urgence des travaux, des spécialistes ont été mandatés et ont soumis leurs conclusions. La CFG n'a pas la prétention de mettre en doute leur travail et possède la modestie de reconnaître son manque de compétences en géologie et en hydrologie. C'est donc d'un point de vue exclusivement économique, que la question a été abordée. La conclusion à laquelle la CFG est arrivée est : d'un point de vue financier et en tenant présente la situation de notre budget actuel, il est préférable de souscrire à un emprunt qui nous permette de faire les travaux complets à un taux d'intérêt bas, plutôt que de devoir pallier aux problèmes au coup par coup, en gravant les comptes de fonctionnement de la Commune. La CFG, dans sa majorité, recommande au législatif d'accepter ce crédit d'engagement.

La commission SITP, par M. Jean-François Toedtli, s'est également rendue sur site et a constaté la nécessité d'effectuer ces travaux, ceci afin d'assurer la sécurité des usagers sur le territoire communal. Pour la SITP, le refus de cet arrêté mettrait la Commune dans une mauvaise posture en cas d'éventuel accident. La Commission SITP acceptera l'arrêté 1392.

Prise de parole des groupes.

La PLR, par Mme Nadine Schouller, a examiné avec intérêt le dossier réalisé par le bureau *De Cerenville* et est arrivé à la conclusion que des travaux étaient nécessaires, mais pas dans l'urgence comme il est bien stipulé à la page 7 de ce rapport. En effet, il reste encore beaucoup d'inconnues et des questions sans réponses, comme par exemple :

- Où en sommes-nous avec le dossier des crues ? C'est une question primordiale car suivant les conclusions de cette étude nous devons revoir complètement la réfection de ce canal, peut-être même redimensionner le ruisseau et en cas d'éventuel élargissement il ne sera pas possible de le faire du côté trottoir. Si un curage est envisagé il sera nécessaire de prévoir des structures solides et bien ancrées ;
- En outre, est-ce que la réalisation du dossier PGE (Plan gestion des eaux) ne va pas déboucher sur une augmentation du débit d'eau claire ? ;
- A ce jour nous n'avons aucune idée des aboutissements de ces études ? Donc nous ne pouvons pas investir immédiatement CHF 250'000.-, bien que les intérêts soient bas ? Bien sûr que non, même si les intérêts sont favorables. Dans l'étude il est bien noté que cela peut encore attendre de 2 à 10 ans, alors ne nous précipitons pas ;
- Et puis on ne parle toujours pas d'une amélioration de la qualité de l'eau, qui est toujours aussi nauséabonde et les castors sont trop bien dans la Thielle pour risquer d'attraper une septicémie, comme les adultes, dans ce petit ruisseau.

Etant donné ces faits et la nécessité d'apporter de la sécurité à ces berges, le PLR veut amender cet arrêté, selon un document qu'il distribue. Il propose une somme de CHF 50'000.- pour la pose de gabions/rochers et la pose d'une barrière de sécurité en attendant les résultats des rapports sur les crues et l'eau claire. A ce moment-là le Conseil communal pourra revenir avec une étude solide et complète.

L'UDC, par M. Stephan Bovet, demande une non entrée en matière de l'arrêté 1392. Le groupe n'est pas contre et ni pour et demande une analyse globale du canal de la Petite Thielle. Nous ne devons pas nous focaliser sur un tronçon de 95 mètres mais nous devons absolument nous poser la question où sont les urgences de ce canal. M. Stephan Bovet s'est rendu sur place à l'embouchure du canal et confirme que nous avons 90 cm de limon en amont, nous avons 80 cm de limon à côté du petit pont en béton et 60 cm de limon vers le pont principal. Et pour le bouquet final nous avons un terrier creusé par un blaireau ou un renard d'une largeur de 80 cm sur 90 cm et d'une profondeur de 80 cm. Il faut imaginer un seul instant si un enfant ou un adulte tombe dans ce trou. Les urgences sont le curage et un entretien régulier digne de ce nom pour éviter des inondations pendant les crues et des accidents le long des berges. Il remercie le législatif d'en prendre bonne note.

Pour le PSL, par M. Peter Hofs, ce point était déjà à l'ordre du jour auparavant et une soirée de discussions lui a déjà été consacrée. Il est donc temps de faire passer cet objet important, surtout au niveau de son urgence, qui n'est plus à démontrer. Le Landeron dispose d'un service technique compétent qui fait de bons plans. Leurs conseils au Conseil général devraient être pris au sérieux. Tout a bien été expliqué par M. Brechbühl à l'époque. Alors qui sommes-nous, des non-spécialistes du législatif qui voudraient combattre cela ? Etant donné que l'exécutif soutient ce projet à l'unanimité, il est proposé une 2^e fois. Le PSL, dans sa majorité, soutiendra ce projet.

Prises de parole individuelles.

Pour M. Stephan Bovet, la Thielle coule dans le Lac de Bienne et automatiquement des courants se forment. Une partie des courants suit la direction du Camping des Mélèzes pour continuer le long de Bellerive et finir son aventure à l'embouchure du canal de la Petite Thielle. Forcément le courant dépose du sable. Voilà pourquoi nous avons 90 cm de limon. En ce qui concerne le canal de la Petite Thielle en amont, vers la Coop, nous avons un cours d'eau parfait. Le courant suit son chemin direction le lac, malheureusement une partie ne peut pas aller dans le lac parce que le courant est freiné par les 90 cm de sable. Automatiquement le courant dépose son sable en amont. Cela veut dire qu'en cas de fortes pluies le canal se remplit plus vite et provoque des dégâts aux berges. Il ne faut pas non plus oublier que le niveau du lac monte aussi. Conclusion : pour éviter des dégâts supplémentaires, il faut curer.

Pour M. Pierre De Marcellis, concernant les dangers naturels, les travaux ne vont pas impacter cette partie puisque cela concerne les ruisseaux qui sont à l'est de la localité. A ce jour nous n'avons jamais connu un débordement de ce ruisseau. Concernant le limon de 90 cm, si on enlève ces 90 cm, cela va d'autant plus déstabiliser l'empierrage du ruisseau et surement accélérer sa dégradation et faire tomber le trottoir.

M. Stephan Bovet rétorque en mentionnant que les 90 cm de limon, se trouvent en aval, donc à l'embouchure du petit canal. Ce n'est donc pas à cet endroit qu'il y a le problème. Donc si on cure et que l'on enlève ces 90 cm, ainsi que les 80 cm et les 60 cm, le niveau d'eau va baisser et, en cas de crues, l'eau va remonter et elle ne va pas toucher les bordures, tout simplement.

M. Jean-Marc Jeanneret se pose la question pourquoi ce rapport vient aussi vite ? Il se pose la question quelles sont les modifications qui ont été apportées ? Il se pose la question si le Conseil communal a lu le même rapport que lui car quand on lit mot par mot, on ne lit pas l'urgence. Il se pose la question pourquoi on n'a pas étudié l'aspect sécurité piétons et voitures puisque *De Cerenville* dit précisément « on ne s'occupe pas de ça » ? Donc de là, il n'y a aucune trace de cette sécurité des piétons et des voitures. Et quand on regarde certaines esquisses et que l'on est du métier, on demande qui a pu les dessiner. L'esquisse de l'empierrage avec les petits ancrages en bambou, à la page 6.4, est irréalisable dans la pratique. M. Jean-Marc Jeanneret soutiendra donc la non-entrée en matière, il soutiendra l'amendement de son groupe et il s'étonne que l'on vienne maintenant avec ce rapport sans une modification fondamentale, sans un geste d'économies dans la situation économique dans laquelle nous nous trouvons. Enfin, il a pris bonne note du délai référendaire qui est au 10 avril.

M. Stephan Bovet remet une photo sur format papier, rendant compte du trou qu'il y a sur la berge. Selon lui, si un enfant ou un adulte tombe dedans, il se casse le dos. Prochaine question : qui payera la facture ? Enfin, ayant enfilé ses bottes pour aller dans l'eau, il confirme l'existence des 90 cm de limon, photos à l'appui.

M. Stephan Bovet confirme que l'entrée en matière est combattue par l'UDC.

Passage au vote.

L'entrée en matière est acceptée par 15 oui, 14 non.

Passage au vote de l'amendement maintenu par le PLR concernant l'arrêté 1392, avec une modification de l'article 1^{er} comme suit :

« Un crédit d'engagement de CHF 50'000.- (gabions/rochers + barrière) est accordé au Conseil communal pour la sécurisation des berges du canal de la Petite Thielle ».

L'amendement est refusé par 17 voix contre 11.

Passage en seconde lecture de l'arrêté non modifié et passage au vote.

L'arrêté 1392 est accepté par 16 oui, 13 non.

**7. Désignation de l'organe de révision pour les comptes communaux des années 2019 à 2021
Arrêté 1393**

La parole est donnée à M. Roland Spring, directeur des finances, lequel, au nom du Conseil communal, propose de nommer la Fiduciaire *Deuber & Beuret SA*, comme organe de révision pour les années 2019 à 2021, aux mêmes conditions que les années précédentes, à savoir CHF 6'000.- pour la révision des comptes de la Commune et CHF 2'000.- pour la révision des comptes du C2T. Il remercie le législatif de bien vouloir accepter cet arrêté.

Prise de parole des commissions.

La CFG, par Mme Maura Bottinelli, se référant au rapport du Conseil communal, recommande au législatif d'accepter cet arrêté.

Prise de parole des groupes.

Le PSL, par Mme Maura Bottinelli, relève que la Commune travaille depuis plusieurs années avec cet organe de révision qui nous a toujours donné pleine satisfaction. Il n'y a donc aucune raison de changer de partenaire.

Pas de prises de parole individuelles.

Passage au vote après seconde lecture de l'arrêté.

L'arrêté 1393 est accepté à l'unanimité.

8. Divers

Le PSL, par Mme Gilliane Bürli, souhaite demander au Conseil communal s'il est au courant de la possibilité de toucher une subvention lors de la mise en place de lampes efficaces et d'une commande appropriée visant à réduire la consommation électrique des bâtiments de service. Cela vise le remplacement d'équipements et d'installations mis en place avant le 31.12.2010. Ce programme est financé et soutenu par ProKilowatt (sous la direction de l'office fédéral de l'énergie OFEN) et touche les cantons de Neuchâtel et du Jura.

M. Roland Spring, président de Commune, répond que l'exécutif n'est pas au courant mais qu'il prendra volontiers des renseignements.

Mme Gilliane Bürli rétorque, au vu de la réponse, que le PSL déposera une motion sur cette possibilité d'obtenir des subventions.

Mme Gilliane Bürli pose la question suivante concernant le règlement du port : pour les personnes qui ont reçu un nouveau contrat, lié à une raison « x ou y », le règlement du port remis en annexe (version 2018 votée en mai 2018) rend-compte que le point 2 qui concerne l'autorité portuaire est tracé alors que lors du vote de ce nouveau règlement lors du CG du 3 mai 2018 cet article était actif.

M. Roland Perret-Gentil, directeur du port, répond que lorsque le règlement a été transmis au Service des Communes et que ce dernier a souhaité une autre formulation. Donc cet article est provisoire. Une formulation adéquate devra être trouvée et le Conseil communal reviendra devant le législatif pour changer cet article.

Mme Gilliane Bürli se dit satisfaite de la réponse.

M. Thierry Linder, se propose de profiter de ces « divers » pour donner, en primeur, quelques nouvelles du CAP. Depuis le dernier Conseil général, il lui semble intéressant de partager les points suivants:

- Le second animateur, ou plutôt la seconde animatrice qui va permettre à l'Association de fonctionner à plein régime a été engagée. Mademoiselle Noémie Pont rejoint Le CAP la semaine prochaine, le 1er mars ! ;
- Les animations hors-murs pourront donc débuter courant mars ;
- Actuellement, au travers des deux ouvertures hebdomadaires, la fréquentation est en constance augmentation, avec la venue d'environ 70 ados la semaine dernière ;
- Hier, l'association a eu la chance d'accueillir *canal alpha*. Ils verront ce que cela donnera et ils s'en réjouissent déjà ;
- Le nouveau site web est quasiment terminé. Les conseillers auront la chance de le consulter avant le prochain Conseil général ;
- Afin de se faire connaître de nos élus, l'animateur responsable, M. Sébastien Fornerod, va prochainement prendre contact avec notre exécutif pour s'y présenter ;
- Au niveau cantonal, une prise de contact avec la nouvelle déléguée à la jeunesse a également été réalisée.

M. Thierry Linder relève que Le CAP ne chôme pas et qu'il a la satisfaction que les efforts entrepris génèrent des résultats. Il en veut pour preuve le courrier d'un parent reçu ce début d'année: *"Je trouvais important de t'informer que notre fille fréquente ce lieu sympathique depuis le début de l'année avec une partie de ses copines de classe, très souvent le mercredi après-midi. Je dois avouer qu'elle est presque devenue accro car elle trouve vraiment chouette le mode de fonctionnement, la présence non-invasive des animateurs et également les jeux et les divers endroits de détente qui sont mis à disposition des jeunes. Alors un grand coup de chapeau à toute l'équipe qui œuvre pour maintenir cet endroit tellement important pour les jeunes de la région. Un grand merci."*

Ce type de message, booste et motive bel et bien l'ensemble du comité de gestion de poursuivre ses actions.

Il est 21h16, le président lève la séance.

Le président :

Yves Jakob

Le secrétaire :

Marc Juan

4. Crédit d'engagement de CHF 110'000 pour l'assainissement des signalisations lumineuses des carrefours du Faubourg et du Tirage Arrêté 1394

INTRODUCTION

Pour rappel, deux carrefours de la localité sont actuellement équipés de feux de signalisation, soit celui du **Faubourg** (ou "*ancienne gendarmerie*") et celui du **Tirage** (donnant accès au C2T).

Les mâts et les boîtes à feux datent de 1986 pour le carrefour du Faubourg et de 1991 pour celui du Tirage. Dans le cadre d'un crédit d'assainissement, accordé le 28 octobre 2010, les ampoules à incandescence ont été remplacées par des inserts LED et les boucles inductives ont été changées au profit de détecteurs hors sol (☞ système de feux par détection radar et par caméra).

En résumé, les différents éléments de l'installation en question datent de 1986 pour le câblage, 2003 pour le contrôleur et 2011 pour les caméras Traficam et les LED 230V.

ETAT DE SITUATION

Depuis 2014 déjà, la signalisation lumineuse précitées fait l'objet de pannes à répétition. Par courrier du 25 octobre 2017, le fournisseur actuel nous a informé de la fin de fabrication de certaines pièces de l'armoire de commande pour le 30 novembre de la même année et qu'il fallait, pour garantir le fonctionnement de l'installation, impérativement changer une carte dans les mêmes délais.

Le délai ayant été jugé trop court pour prendre la bonne décision, l'installation est restée en stand-by. Depuis, plusieurs pannes sont à signaler, telles que des changements d'ampoules, des capteurs ou boucle de détection défectueux, l'oxydation de composants électroniques, etc., tout cela pour d'importants frais d'exploitation. En outre, la Commune n'ayant pas conclu de contrat d'entretien, les délais d'intervention sont passablement longs et les frais de déplacement toujours plus onéreux.

L'augmentation sensible du trafic, le fait qu'en cas d'accident sur l'A5 le trafic est dévié par la RC5 et les deux carrefours précités, ainsi que les futurs projets de construction dans le sud de la localité, sont autant d'éléments qui nécessitent de reconsidérer l'installation dans son ensemble; cela afin de garantir une solution durable. Actuellement, bien que la signalisation routière soit en place en cas de panne du système lumineux (clignotants), il faut relever la difficulté des automobilistes à accorder la priorité aux piétons sur les passages prévus à cet effet. Relevons également que certains automobilistes ne prennent même plus la peine d'attendre que la priorité leur soit donnée pour passer, alors que le feu est rouge, créant ainsi du danger.

En fonction de la situation décrite ci-dessus et du danger qu'elle représente, un inventaire a été réalisé, entre l'entreprise de signalisation et le service de la sécurité publique. Cela, en partant du principe qu'il n'y avait aucune installation sur le carrefour.

Cette procédure a permis d'établir une analyse plus précise de l'état de situation, qui se résume de la manière suivante:

1. Les contrôleurs (principal et esclave) nécessitent d'être changés et reprogrammés;
2. Le matériel de détection en place est performant; cependant 3 détecteurs sont endommagés par le temps (*ils ont pris l'eau en raison de joints usés*) et doivent être changés pour garantir un bon fonctionnement;

3. Les boutons poussoirs pour piétons doivent tous être remplacés *(correspond à la mise aux normes et la modernisation du système pour éviter le vandalisme)*;
4. Les ampoules LED fonctionnent. Il n'est pas impossible de devoir en changer en raison des heures de fonctionnement;
5. Le matériel de câblage est réutilisable. Des contrôles seront effectués lors de la nouvelle installation.

ASSAINISSEMENTS ET MISES A NIVEAU A PREVOIR

Sur proposition des services techniques communaux et de la sécurité publique, l'entreprise ACET SA de Cheyres a été approchée par le Conseil communal pour proposer une solution et exposer les possibilités d'une installation remise à jour. Cette société, qui s'est montrée très disponible, répond aux souhaits et besoins d'une commune de notre taille. Ainsi, les possibilités suivantes offrent des solutions intéressantes et adaptées

1. Gestion des alarmes à distance *(possibilité de passer à l'orange clignotant depuis un smartphone) par un raccordement à la fibre optique*;
2. Nouvelle étude du trafic;
3. Programmation adaptée aux besoins *(ex. prioriser un axe aux heures de pointe)*;
4. Programmation pour éviter la pollution nocturne *(baisse d'intensité lumineuse et sonore à partir d'une certaine heure)*;
5. Détection de bouchons possible;
6. Période d'adaptation *(modifications possibles en cas de problèmes)*;
7. Diverses pannes pourraient être traitées par les services communaux *(ex. changement d'une ampoule, réglage d'un capteur, etc.)*;
8. La souplesse de programmation permet de pouvoir ajuster les réglages à notre convenance tout en tenant compte des projets de constructions à venir.

RECAPITULATION DES COÛTS:

Les différents travaux à prévoir se répartissent de la manière suivante:

❖ Boîtes à feux	CHF	2'520.00
❖ Contrôleurs	CHF	18'950.00
❖ Boutons poussoirs pour piétons	CHF	12'660.00
❖ Capteurs, système de détection	CHF	5'832.00
❖ Programmation	CHF	14'910.00
❖ Montage et raccordement	CHF	20'700.00
❖ Diverses fournitures (câbles, brides, écrans, etc.)	CHF	3'436.00
❖ Gestion du projet et contrôle électrique	CHF	4'240.00
❖ Divers et imprévus	CHF	8'325.00
❖ Location d'un contrôleur provisoire	CHF	10'000.00
❖ Total hors taxes	CHF	101'573.00
❖ TVA, 7,7%	CHF	7'821.00
❖ Total final TTC	CHF	109'394.00

CONCLUSION

L'installation précitée est vieillissante et les pannes répétées, rencontrées depuis plusieurs mois, impliquent un assainissement urgent de cet équipement. C'est pourquoi, en fonction de ce qui précède et pour des raisons évidentes de sécurité, nous vous remercions d'accepter l'arrêté 1394.

Conseil communal

No 1394 Arrêté concernant un crédit d'engagement de CHF 110'000 pour l'assainissement des signalisations lumineuses des carrefours du Faubourg et du Tirage

Le Conseil général du Landeron,
Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964,
Vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 20 juin 2014,
Vu le rapport du Conseil communal, du 11 février 2019,
Sur la proposition du Conseil communal,

Arrête :

- Article 1^{er} Un crédit d'engagement de CHF 110'000 est accordé au Conseil communal pour l'assainissement des signalisations lumineuses des carrefours du Faubourg et du Tirage.
- Article 2 La dépense sera portée au compte des investissements et amortie à raison de 10% l'an à charge du chapitre 61500 "*Routes communales*".
- Article 3 Le Conseil communal est autorisé à conclure en temps opportun et aux meilleures conditions l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.
- Article 4 Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Le Landeron, le 28 mars 2019.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président:

Le secrétaire:

5. Projet extension usine Rollomatic SA:

- a) Modification partielle du plan d'aménagement local secteur "Les Prés Bugnons" / Arrêté 1395
- b) Modification du plan d'alignement secteur "Les Prés Bugnons" / Arrêté 1396

0. MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL SECTEUR "LES PRES BUGNONS" - Arrêté no 1395

1. HISTORIQUE

Rollomatic SA est fondée en 1989 par Michel Rollier, actuel Président, CEO. L'entreprise, installée alors au Chemin du Coteau et qui compte une quinzaine de collaborateurs, est à l'origine un fabricant d'outils en carbure de tungstène, ayant pour mission de respecter les normes complexes exigées par ses clients dans l'industrie horlogère. Rapidement, elle développe ses propres machines de meulage, ce qui lui permet de devenir l'un des premiers fabricants haute précision dans le monde.

Au fil des années, la société Rollomatic est ainsi devenue une entreprise privée spécialisée dans la conception et la fabrication de machines CNC de haute précision pour l'affûtage d'outils coupants, la rectification cylindrique et la découpe par laser d'outils en matière ultra-dure.

En 2002, l'usine de production, d'une surface de 5'400 m², est construite dans le secteur des Prés-Bugnons et compte 120 collaborateurs. Le siège social est alors installé au même endroit.

Les besoins en surfaces de production de l'entreprise n'ayant cessé de croître de manière importante, le plan d'aménagement local (PAL) de la Zone artisanale et de petite industrie (ZAPI) est modifié le 08 mai 2009, afin de permettre une 1^{ère} extension de l'usine.

En 2014, Rollomatic SA inaugure la nouvelle halle de montage et de logistique d'une surface de 8'000 m². Ce nouveau bâtiment permet, entre autres, de "rapatrier" tout le secteur R&D depuis le Chemin du Coteau aux Prés Bugnons, et 250 personnes travaillent pour la société.

En janvier 2018, la direction de Rollomatic SA s'approche de l'Exécutif landeronnais en vue de lancer une étude d'avant-projet pour étendre son usine dans la partie sud du secteur des Prés Bugnons, actuellement en zone horticole (ZHort). Si depuis quelques années, la production de machines ne cesse de croître, il s'avère que les conditions actuelles sont très difficiles par rapport au volume bâti et aux surfaces de travail à disposition. En outre, pour tout le secteur R&D, qui planche sur de nouveaux produits dans différents domaines (*ex. robots humanoïdes*), il est essentiel de pouvoir bénéficier de places supplémentaires.

Dans un autre domaine, il s'agit également de développer et d'améliorer les prestations et les services fournis à la clientèle. Pour Rollomatic, ces améliorations passent par le développement de la formation et la possibilité de fournir à ses clients de machines CNC de former leurs collaborateurs sur le site du Landeron. Dans ce but, il est prévu de construire un centre de formation (*Learning & Customer Center*), ainsi qu'un nouveau centre de démonstrations et de tests (*showroom*). A fin 2018, l'entreprise compte 350 collaborateurs.

Si l'annonce précitée est fort réjouissante pour notre localité, elle correspond également aux vues du Canton en matière d'aménagement du territoire. Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur régional de la région Entre-deux-Lacs (*⇒ dossier à l'étude depuis plusieurs années*), le Conseil d'Etat a décrété, par l'adoption d'un arrêté, que "l'extension de la zone d'activités sur le secteur Pré de la Cible au Landeron ne pourra être soutenue qu'en lien avec une éventuelle extension de la principale entreprise du secteur" (sous-entendu la société Rollomatic SA).

2. PLANS DIRECTEURS CANTONAL ET REGIONAL

Comme signalé dans le chapitre précédent, au plan cantonal, l'extension de la ZAPI doit être liée **aux besoins d'exploitation d'une entreprise existante**. Elle doit ainsi répondre aux critères suivants:

- ☞ Il s'agit de l'extension d'une entreprise active sur le territoire communal;
- ☞ L'entreprise concernée peut justifier d'un besoin actuel;
- ☞ La surface concernée par l'extension est contiguë à l'entreprise;
- ☞ L'extension prévue n'a pas d'effet significatif sur l'environnement et les réseaux de mobilité.

L'extension souhaitée de la ZAPI dans le secteur des Prés Bugnons répond à tous ces critères.

Au plan régional, le PDR E2L indique que deux sites, sur la commune de Cressier, ont été identifiés comme inappropriés à la construction (*difficulté d'accès, risque OPAM, protection de milieux naturels ou d'unités paysagères*) et devront être affectés en zone agricole. En contrepartie de ces réductions, le PDR prévoit deux possibilités d'extension, dont précisément la zone horticole du Landeron (BF 8557).

3. SITUATION

Le bien-fonds no 8557, d'une surface de 31'822 m², est actuellement affecté en zone horticole (ZHort). Pour qu'une usine puisse y être construite, un changement d'affectation est donc nécessaire, de même que pour la partie concernée du DP 284.

En 1^{ère} étape, Rollomatic SA a besoin de nouveaux bâtiments représentant une surface au sol d'au moins 5'000 m². Le taux d'occupation du sol étant de 50% dans cette zone, la surface de terrain nécessaire est donc de 10'000 m² au moins, sans compter les surfaces nécessaires au stationnement qui devraient être réalisées, pour l'essentiel, en infrastructure, conformément aux nouvelles recommandations de l'Etat.

3.1 Principes de la modification

Pour répondre aux besoins de l'entreprise Rollomatic, l'exécutif communal vous propose, dans cette 1^{ère} étape, de procéder au changement d'affectation de la partie ouest. Le projet d'extension de l'usine empiétant sur le DP 284, la modification partielle du plan d'aménagement portera donc également sur une surface d'environ 1'800 m² de ce DP. L'extension de la ZAPI sera donc d'environ 17'900 m² en 1^{ère} étape.

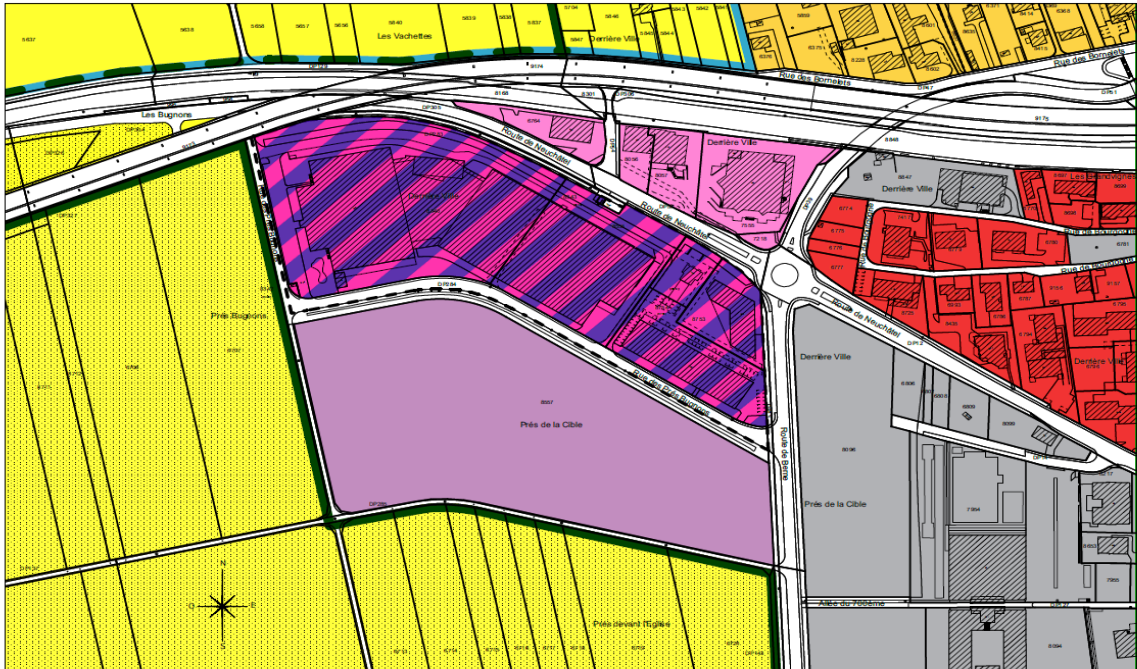
Le changement d'affectation du solde du bien-fonds 8557 se fera ultérieurement, dans le cadre de la révision globale du plan d'aménagement local (PAL).

3.2 Modifications du règlement d'aménagement

Dans l'ensemble, les différentes prescriptions s'appliquant à ce secteur ne sont pas modifiées (ex. taux d'occupation du sol, densité, indice d'espaces verts, hauteur de corniche, etc.). Seule, une adaptation des dimensions des constructions s'avère nécessaire par rapport au projet présenté par Rollomatic, soit:

- Art. 13.03.6 Dimensions des constructions:
- a) Longueur maximale: 160 mètres (anc. 150 mètres);
- A partir de 70 mètres de longueur (anc. 50 mètres), les volumes seront traités par des ruptures (cages d'escaliers coursives, passages, etc.) et par des expressions architecturales différentes et soignées.

Affectation selon plan d'aménagement du 13 août 1997 et modifié par la sanction du 27 juin 2001



Modification



4. MODIFICATION DU PLAN D'ALIGNEMENT CANTONAL DU SECTEUR DES PRES-BUGNONS – Arrêté no 1396

4.1 Modification du plan d'alignement

Conformément à l'article 72 alinéa 1LCAT, un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle voie de communication, ainsi que pour l'élargissement et le déplacement d'une voie existante, au-delà des alignements.

Dans le cas qui nous concerne, afin de permettre l'utilisation, pour la desserte de la ZAPI, de routes qui ne sont actuellement que des dessertes agricoles, **un plan d'alignement doit être élaboré parallèlement au dossier de modification partielle du PAL.**

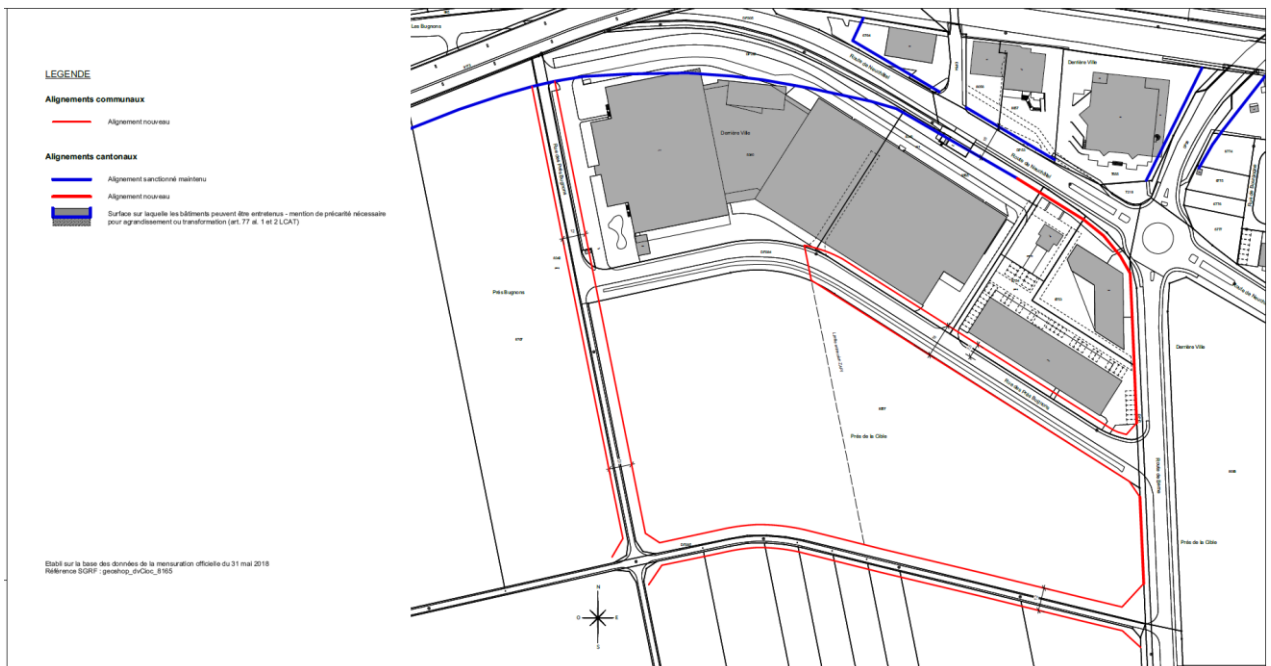
Le nouveau plan d'alignement, tel qu'il vous est présenté, est en cohérence avec l'étude de circulation établie dans le cadre du dossier de modification partielle du PAL dans le secteur des Prés-Bugnons (*annexe 1 du rapport justificatif 47 OAT de ce dossier*), en particulier avec la variante 2A recommandée par cette étude.

4.2 Modification des voies d'accès

Actuellement, le carrefour nord, situé sous le pont de l'autoroute, ne permet qu'un accès aux bâtiments en sens unique pour les véhicules qui circulent sur la RC5 en provenance de Neuchâtel. Ce carrefour sera réaménagé et proposera une sortie, avec sens obligatoire vers la droite. Cette solution s'accompagnera de la mise en double sens de la route existante et de son extension à l'ouest des parcelles afin d'atteindre le nouveau parking par le nord.

Un nouveau carrefour sera créé au point de jonction de la route de Berne et du chemin d'accès existant au sud. Il offrira aux véhicules circulant sur la route de Berne l'opportunité de rejoindre le futur parking. Seule la circulation en sens est-ouest sera autorisée sur cet axe. Quant aux véhicules lourds, ils accéderont aux bâtiments par le carrefour "route de Berne - Prés Bugnons" existant.

A relever qu'en cas d'élargissement de la voie de desserte sud, l'agrandissement se fera sur la zone à bâtir et non pas sur le secteur agricole.



5. PROCEDURE

Les deux dossiers suivront la procédure d'adoption en parallèle (principe de concordance des procédures).

6. ASPECT FINANCIER

5.1 Honoraires urbaniste et aménagiste CHF 22'700.00

TOTAL CHF 22'700.00

7. PLANIFICATION DES TRAVAUX

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Préavis de synthèse du Service de l'aménagement du territoire | 31 janvier 2019 |
| 2. Préavis Chef DDTE | mi-mars 2019 |
| 3. Présentation dossier au Conseil général | 28 mars 2019 |
| 4. Mise à l'enquête publique, dès la fin du délai référendaire | 08 avril 2019 |
| 5. Validation & sanction du Conseil d'Etat | juin 2019 |

8. ANNEXES

- N°1395 Modification partielle du plan d'aménagement local
Rapport justificatif 47 OAT (*annexé au cahier*)
Plan (*1 exemplaire est remis à chaque groupe politique*)
- N°1396 Plan d'alignement communal du secteur des Prés-Bugnons
Rapport justificatif 47 OAT (*annexé au cahier*)
Plan d'alignement cantonal (*1 exemplaire est remis à chaque groupe politique*)

9. CONCLUSION

Afin de permettre à l'entreprise Rollomatic SA de continuer de se développer, nous vous remercions d'accepter les arrêtés 1395 et 1396.

Conseil communal

No 1395 Arrêté concernant la modification partielle du plan d'aménagement local, secteur "Les Prés Bugnons"

Le Conseil général du Landeron,
Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964,
Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), du 16 octobre 1996,
Vu le plan et le règlement d'aménagement communal, du 13 août 1997,
Vu le préavis du Département du développement territorial et de l'environnement, du,
Vu le rapport du Conseil communal, du 18 février 2019,
Sur la proposition du Conseil communal,

A r r ê t e :

Article 1^{er} Le plan d'aménagement, sanctionné par le Conseil d'Etat le 13 août 1997 et modifié par la sanction 27 juin 2001, est modifié dans le secteur des Prés-Bugnons.

Article 2 Le règlement d'aménagement, sanctionné par le Conseil d'Etat le 13 août 1997 et modifié par la sanction 27 juin 2001, est modifié comme suit:

CHAPITRE 13 ZONES D'ACTIVITES

Art. 13.03 Zone artisanale et de petite industrie (ZAPI)

Art. 13.03.1 Caractère *(modifié)*

Cette zone située à l'entrée ouest de la localité et au sud de la route cantonale est occupée, dans sa partie nord, par des bâtiments de type industriel.

Art. 13.03.2 Objectifs **alinéa 3** *(modifié)*

³Afin de soigner l'intégration des constructions dans le site et les aménagements extérieurs, le plan de quartier pourra être exigé par le Conseil communal.

Art. 13.03.6 Dimensions des constructions, alinéa a) (modifié)

b) Longueur maximale: 160 mètres

A partir de 70 mètres de longueur, les volumes seront traités par des ruptures (cages d'escaliers cursives, passages, etc.) et par des expressions architecturales différentes et soignées.

Article 3

Entrée en vigueur

¹Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement le 2019 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.

Le Landeron, le 28 mars 2019.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président:

Le secrétaire:

No 1396 Arrêté concernant la modification du plan d'alignement, secteur "Les Prés Bugnons"

Le Conseil général du Landeron,
Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964,
Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 02 octobre 1991,
Vu le préavis du Département du développement territorial et de l'environnement, du

Vu le rapport du Conseil communal, du 18 février 2019,
Sur la proposition du Conseil communal,

A r r ê t e:

- Article premier Le plan d'alignement du secteur "Les Prés Bugnons" est adopté.
- Article 2 Le plan d'alignement du secteur "Les Prés Bugnons" annule et remplace toutes prescriptions antérieures en la matière pour ce secteur.
- Article 3 ¹Le plan d'alignement du secteur "Les Prés Bugnons", préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement le 2019, est soumis au référendum facultatif.
- ²Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, dès la publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

Le Landeron, le 28 mars 2019.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président:

Le secrétaire:


COMMUNE DU LANDERON

MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL

SECTEUR CONCERNE :

Les Prés-Bugnons

Rapport justificatif selon art. 47 OAT

 **ATELIER NORTH**
Aménagement du territoire et urbanisme
Chemin de Fresens 2
2024 Saint-Aubin-Sauges
tél. 032 835 10 19
yolande.north@bluewin.ch

 **Agence Wenker Architecture**
Aménagement du territoire et urbanisme
Route de Morat 3
1595 Faoug
tél. 026.565.38.43
info@awarchitecture.ch

Février 2019

1. Exposé du problème

L'usine Rollomatic (production de machines) au Landeron est à l'étroit sur son site actuel, au lieu-dit Prés-Bugnons, affecté en zone artisanale et de petite industrie (ZAPI). Cette entreprise compte actuellement environ 300 collaborateurs. Au vu de la conjoncture très favorable, la production de machines, qui est actuellement de 58 machines par mois, passera début 2019 à plus de 70. Plusieurs secteurs sont à l'étroit. Le secteur R&D, qui planche sur de nouveaux produits, doit impérativement disposer de place supplémentaire. Comme il n'était plus envisageable que ce secteur ne soit pas situé sur le même emplacement que l'usine, il a récemment été rapatrié sur le site des Prés-Bugnons (il se trouvait précédemment au chemin du Coteau). Les possibilités de stationnement sont également insuffisantes: un nouveau parking devra être créé.

L'entreprise Rollomatic souhaite donc pouvoir s'étendre sur le bien-fonds 8557, propriété de la Commune et situé au Sud de l'usine actuelle. Selon l'avant-projet d'implantation établi par Bat-Mann (plusieurs variantes), les bâtiments prévus au Sud-Ouest de l'usine actuelle empièteront sur le domaine public communal DP 284 (rue des Prés-Bugnons et canal de drainage). Il est en effet indispensable que les bâtiments existants soient rattachés aux nouveaux bâtiments, pour permettre le déplacement des machines. La partie Ouest de ce DP devra donc également être cédée à Rollomatic.

Le bien-fonds 8557, d'une surface de 31'822 m², est actuellement affecté en zone horticole (ZHort). Pour qu'une usine puisse y être construite, un changement d'affectation est donc nécessaire, de même que pour la partie concernée du DP 284.

Une séance réunissant des représentants de l'Etat, de la Commune et de Rollomatic, a eu lieu le 18 avril 2018. Il en est ressorti les éléments suivants :

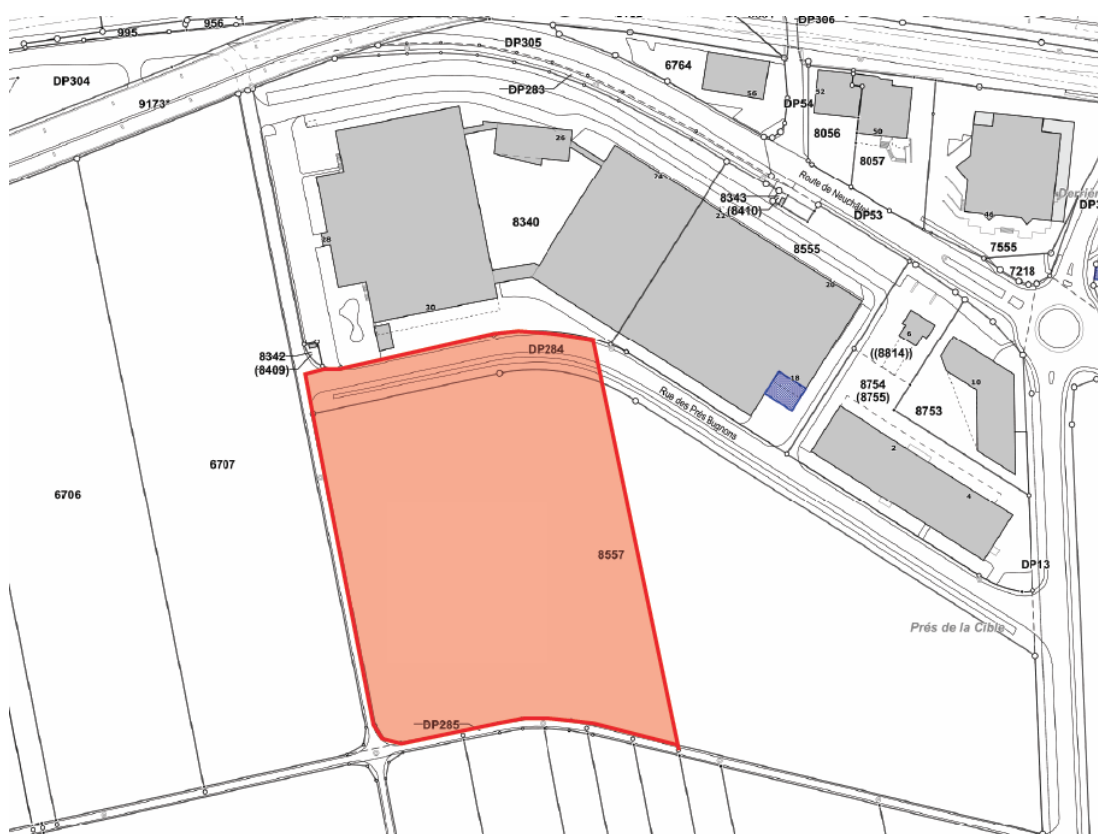
- l'Etat entre en matière pour l'extension de la zone artisanale et de petite industrie (ZAPI) souhaitée par Rollomatic ;
- un dossier de modification partielle du plan et du règlement d'aménagement devra être établi par un bureau d'aménagement ;
- il devra préciser que l'extension est destinée à la société Rollomatic, à l'exclusion d'autres entreprises ;
- il faut d'emblée que l'ensemble du projet soit connu, même si le développement se fait par étapes ;
- la modification du plan d'aménagement se fera en deux phases : la 1ère phase, destinée à répondre aux besoins immédiats de Rollomatic (qui souhaite obtenir un permis de construire à l'été 2019) fera l'objet d'une modification partielle du plan d'aménagement dans les meilleurs délais ; la 2^{ème} phase de l'extension se fera dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement, qui devrait être entreprise prochainement par la Commune ;
- l'établissement d'un plan de quartier n'est pas requis pour cette extension de la ZAPI ;
- le problème du risque d'inondation (risque moyen) dans ce secteur et des mesures de protection contre les crues devra être pris en considération ;
- l'établissement du dossier de modification partielle du plan d'aménagement et l'élaboration du projet de construction peuvent être menés en parallèle, afin de gagner du temps ;
- l'accès au site de Rollomatic (site actuel et extension) pourrait également se faire, du moins à terme, par une nouvelle route à créer au Sud, à l'emplacement du DP 285. Le cas échéant, un crédit pour les aménagements routiers devra être sollicité auprès du Conseil général.

En première phase, Rollomatic a besoin de nouveaux bâtiments représentant une surface au sol d'au moins 5'000 m². Le taux d'occupation du sol étant de 50% dans cette zone, la surface de terrain nécessaire est donc de 10'000 m² au moins, sans compter les surfaces nécessaires au stationnement qui devrait être réalisé, pour l'essentiel, en infrastructure (et non pas à ciel ouvert), conformément aux nouvelles recommandations de l'Etat. Il est en outre souhaitable d'assurer à Rollomatic, dont la croissance est importante et rapide, la possibilité d'une nouvelle extension si le besoin devait s'en faire sentir avant la révision générale du plan d'aménagement.

La Commune, qui est propriétaire du bien-fonds 8557, souhaite procéder, dans cette 1^{ère} phase, au changement d'affectation de la partie Ouest de ce bien-fonds, représentant une surface d'environ 16'100 m² qui est actuellement louée à un seul agriculteur. Cela permettrait de régler en une seule fois la question du bail et de l'indemnisation avec cet agriculteur, et si possible de lui proposer un transfert de location pour une surface équivalente sur une autre parcelle agricole.

Le projet d'extension de Rollomatic empiétant sur le DP 284, la modification partielle du plan d'aménagement portera donc également sur une surface d'environ 1'800 m² de ce DP. L'extension de la ZAPI sera donc d'environ 17'900 m² en 1^{ère} phase.

Surface faisant l'objet de la modification partielle du PAL:



© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Le changement d'affectation du solde du bien-fonds 8557 se fera ultérieurement, dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement communal.

2. Conformité au plan directeur cantonal et au plan directeur régional

Le plan directeur cantonal (PDC, fiche E_11)) définit des pôles de développement d'intérêt cantonal et des pôles de développement d'intérêt régional, dans lesquels les nouvelles activités économiques, en particulier celles à potentiels élevés, doivent être prioritairement implantées.

Selon le plan directeur cantonal (PDC) et le plan directeur régional de l'Entre-Deux-Lacs (PDR E2L), les zones industrielles de Cornaux - Cressier constituent un pôle de développement d'intérêt régional. La zone industrielle du Landeron n'en fait pas partie. Le PDC précise toutefois que les activités à l'intérieur des zones urbaines existantes seront maintenues lorsqu'elles ne posent pas de problèmes environnementaux.

Selon la fiche E_12 PDC, les zones d'activités économiques accueillent des activités secondaires (industrielles, artisanales) et tertiaires ne pouvant pas trouver place dans les zones d'habitation ou mixtes. Le dimensionnement des zones d'activités doit répondre aux besoins de l'économie, en veillant à une utilisation rationnelle du sol.

La fiche E_12 PDC prévoit la mise en place d'un système de gestion des zones d'activités. Celui-ci fait l'objet d'un des outils d'appui du Guide du PAL, intitulé « Management des zones d'activités ».

L'extension de la ZAPI aux Prés-Bugnons constitue une **extension liée aux besoins d'exploitation d'une entreprise existante**. Ce cas est traité au chapitre 3 du document « Management des zones d'activités ». Une telle extension doit répondre aux critères suivants :

- il s'agit de l'extension d'une entreprise active sur le territoire communal ;
- l'entreprise concernée peut justifier d'un besoin actuel (horizon de réalisation de 3 ans max., avec documentation de l'intention du projet) ;
- la surface concernée par l'extension est contiguë à l'entreprise ;
- l'extension prévue n'a pas d'effet significatif sur l'environnement et les réseaux de mobilité.

L'extension souhaitée de la ZAPI aux Prés-Bugnons répond à tous ces critères.

L'entreprise Rollomatic est active sur le territoire du Landeron et constitue l'une des principales entreprises de la région. Elle connaît un développement rapide lié à la bonne conjoncture. Le nombre de machines produites par mois, qui est actuellement de 58, passera à plus de 70 début 2019. Son extension permettra la création de nouveaux emplois, dont le nombre est toutefois difficile à estimer à ce stade. Si la croissance de l'entreprise se poursuit au même rythme, le nombre d'emplois sur le site, d'environ 300 actuellement, pourrait augmenter d'environ 170 suite à la 1^{ère} phase de l'extension. L'entreprise pourrait compter environ 700 emplois lorsque la totalité de l'extension projetée aura été réalisée. En outre, un centre de formation mondial sur le meulage va y être aménagé.

La densité-cible définie pour l'Entre-Deux-Lacs par le PDR est de 20 emplois/ha. Lorsque l'extension projetée par Rollomatic sur la totalité du bien-fonds 8557 aura été réalisée, la densité sur l'ensemble du site sera d'environ 120 emplois par ha (environ 700 emplois pour environ 57'800 m², soit environ 5,8 ha), donc un chiffre très largement supérieur à la densité-cible. A cela s'ajoutera la présence sur le site du centre de formation susmentionné.

Rollomatic souhaite obtenir un permis de construire à l'été 2019 pour la réalisation de la 1^{ère} phase de son extension.

L'extension se fera sur un bien-fonds contigu, propriété de la Commune, qui ne posera pas de problème de disponibilité, moyennant la résiliation, par la Commune, du bail avec l'agriculteur et son indemnisation.

Un avant-projet de construction, montrant l'implantation des futurs bâtiments sur l'ensemble du bien-fonds 8557 et donc la recherche de cohérence du développement de ce secteur, a été établi par l'architecte du projet. Il figure en **annexe 3** du présent rapport

L'extension prévue, bien que représentant une surface relativement importante, n'aura pas d'effet significatif sur l'environnement : l'entreprise étant située à l'entrée Ouest de la localité, à proximité immédiate d'une jonction autoroutière, l'extension souhaitée n'entraînera pas d'augmentation sensible du trafic (et donc des nuisances liées) à l'intérieur de la localité. L'accès actuel au site pourrait, pour l'essentiel, être maintenu en 1^{ère} phase (voir point 4.2). Aucun objet naturel digne de protection n'est présent sur la surface concernée par l'extension, à l'exception du canal du Bugnon, pour lequel des mesures appropriées seront prises (voir points 3.4 et 4.2).

Le plan directeur régional de l'Entre-Deux-Lacs (PDR E2L) précise que la région dispose d'un pôle spécifique régional qui se décompose en 2 sites dans les zones d'activité de Cornaux et Cressier. La région dispose en outre de 3 zones ayant une bonne qualité de desserte (haltes RER) à proximité des centralités de Cornaux, Cressier et du Landeron. Dans ces zones, l'implantation de commerces régionaux, de commerces de proximité ou d'économie résidentielle est envisageable, ainsi que des activités industrielles ou artisanales de forte à moyenne densité (PME, industrie à vocation technologique).

Le PDR E2L indique que deux sites, sur la commune de Cressier, ont été identifiés comme inappropriés à la construction (difficultés d'accès, risques OPAM, protection de milieux naturels ou d'unités paysagères) et devront être affectés en zone agricole.



Zones d'activité à affecter en zone agricole

Source : PDR E2L

En contrepartie de ces réductions, le PDR propose deux possibilités d'extension, dont précisément la zone horticole du Landeron (bien-fonds 8557).

Le retour en zone agricole de ces deux zones d'activités économiques de Cressier n'est pas une condition pour l'extension de la ZAPI au Landeron. Aucune simultanéité des procédures n'est nécessaire.

L'arrêté du Conseil d'Etat (ACE) relatif à l'approbation du plan directeur régional PDR E2L permet le principe d'extension de Rollomatic et réserve à cette fin l'intégralité du secteur Pré-de-la-Cible (zone horticole du Landeron), indépendamment d'une mise en zone en plusieurs étapes.



Extensions conditionnelles ou à 2040 de zones d'activité

Source : PDR E2L

L'extension envisagée de l'entreprise Rollomatic sur une partie du bien-fonds 8557 est donc parfaitement conforme au PDR E2L et à l'ACE relatif à son approbation, qui précise à son article 4 qu'une extension de la zone d'activités économiques au secteur Pré-de-la-Cible ne pourra être soutenue qu'en lien avec l'extension de la principale activité du secteur.

3. Situation actuelle

3.1 Situation foncière

Les biens-fonds suivants sont concernés par la demande de changement d'affectation :

Bien-fonds n°	Propriétaire	Surface modifiée (m2)	Affectation actuelle	Affectation future
8557	Commune du Landeron	~ 16'100	ZHort	ZAPI
DP 284	Commune du Landeron	~1'800	DP	ZAPI
Total		~17'900		

3.2 Affectation actuelle

Le bien-fonds 8557 a été affecté en zone horticole (ZHort) par une modification partielle du PAL sanctionnée le 27 juin 2001, mais aucune activité horticole n'y a été pratiquée depuis le changement d'affectation. La totalité du terrain est utilisée pour l'agriculture.

La surface du bien-fonds concernée par la demande de modification partielle du PAL est actuellement louée à un même agriculteur, M. Serge Frankhauser. La Commune a entrepris les démarches de résiliation du bail et d'indemnisation.

Depuis la modification partielle du PAL de 2001 affectant le bien-fonds 8557 en zone horticole, il ne fait plus partie des surfaces d'assolement. Depuis cette même date, ce bien-fonds n'est plus intégré dans la zone de vignes et grèves du décret de 1966.

3.3 Situation en matière d'équipement

Du point de vue de l'équipement public, le secteur des Prés-Bugnons est actuellement considéré comme équipé. L'extension souhaitée sur le bien-fonds 8557 nécessitera toutefois quelques compléments ou renforcements par rapport aux équipements actuels (voir point 4.2).

3.4 Situation en matière de protection des sites et objets naturels et de l'environnement

Sites et objets naturels :

Aucun site ou objet naturel digne de protection n'est situé sur la surface concernée par la demande de modification partielle du PAL, à l'exception du canal du Bugnon. Après vérification par les services concernés, il s'avère que ce canal ne constitue pas un cours d'eau ; il s'agit en fait d'un fossé de rétention des eaux, qui a été aménagé en 2001 et a fait l'objet d'un permis de construire spécifique. Ce fossé n'est pas soumis aux contraintes de l'espace réservé aux cours d'eau (courriel de Mme M. Robert, SPCH, du 19 juillet 2018).

Par contre, selon le SFFN, « Le site abrite des amphibiens et constitue de ce fait un biotope digne de protection au sens de l'article 18 LPN. Si l'entreprise désire supprimer une partie du fossé, le mettre sous terre ou construire à proximité de la berge, elle devra clairement démontrer dans son dossier qu'il est impossible d'éviter les atteintes (elle devra donc expliquer pourquoi elle ne peut pas étendre ses installations sans toucher au biotope). Elle devra également prévoir des mesures destinées à « compenser » l'atteinte provoquée au biotope (art. 18, al. 1^{er} LPN, RS 451) ».

Le nouveau bâtiment à réaliser à l'Ouest du bien-fonds 8557 devra impérativement être relié au bâtiment existant au Nord du canal. La construction sur la partie Ouest du DP 284 est donc inéluctable, pour permettre le déplacement, d'un bâtiment à l'autre, de machines pesant plusieurs tonnes et très volumineuses, qui doivent en outre demeurer dans des conditions d'humidité et de température à peu près constantes (ces machines sont destinées à la production de pièces de haute précision). Il est donc impossible de les transporter d'un bâtiment à l'autre par le biais d'une passerelle surplombant le canal, ou de les déplacer par l'extérieur des bâtiments. La suppression d'un tronçon de 80 à 100 m de longueur du canal du Bugnon répond aux nécessités de la production de Rollomatic. Ce tronçon sera compensé par la création d'un nouveau bassin de rétention à l'Est du bien-fonds 8557, d'une surface au moins équivalente à la surface du canal supprimé, et cela en 1^{ère} phase de l'extension déjà.

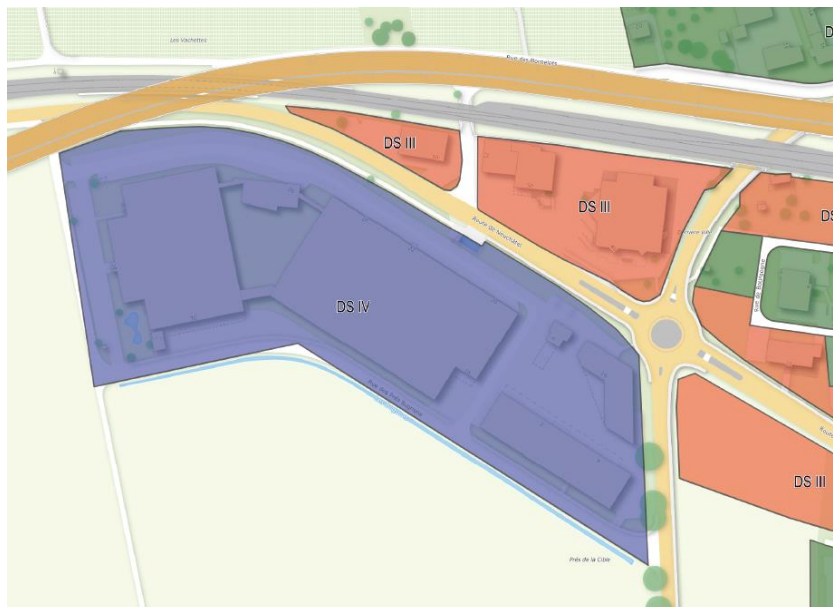
L'exigence du SFFN doit être prise en compte. Le bassin de rétention à créer à l'Est du bien-fonds 8557 (voir point 4.2) devra donc être aménagé en biotope. Le SFFN sera consulté lors de l'élaboration du projet de création de ce bassin de rétention.

Protection contre les accidents majeurs:

L'entreprise Rollomatic ne constitue pas une entreprise OPAM.

Protection contre le bruit:

Le degré de sensibilité au bruit III (DSIII) est actuellement attribué, par défaut, au bien-fonds 8557 (ZHort), alors que le DSIV est attribué au site actuel de Rollomatic.



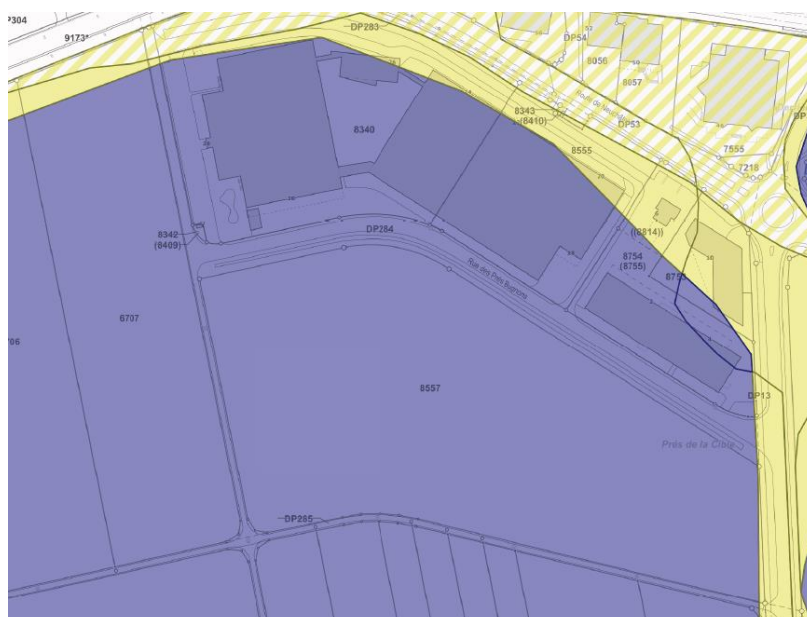
© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Protection des eaux :

Le secteur des Prés-Bugnons est situé dans le secteur ÜB (anciennement B et C).

Dangers naturels :

Le secteur des Prés-Bugnons est concerné par un danger moyen d'inondation. Les mesures de protection appropriées devront être prises, conformément à l'étude technique effectuée en 2010 par le bureau Ecogestion sàrl et à son complément de 2011, qui définissent les mesures qui ont été prises pour le site actuel de Rollomatic.



© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Sites pollués :

Aucun site pollué n'est signalé dans ce secteur.

4. Nouvelle affectation proposée et conséquences

4.1 Nouvelle affectation

La partie Ouest du bien-fonds 8557, soit une surface d'environ 16'100 m², ainsi que la partie Ouest du DP 284, représentant une surface d'environ 1'800 m², seront affectées en zone artisanale et de petite industrie (ZAPI.)

Cette extension de la ZAPI sera destinée uniquement au développement de l'entreprise Rollomatic. Aucune autre entreprise ne pourra s'y implanter. **Ceci devra clairement être spécifié dans le permis de construire.**

4.2 Conséquences pour le dossier d'aménagement local

- **Modification de la surface des différentes zones**

La surface de la ZAPI sera augmentée d'environ 17'900 m².

La surface de la zone horticole (ZHort) sera diminuée d'environ 16'100 m², en 1^{ère} phase. A terme, la totalité du bien-fonds 8557 devrait être affectée en ZAPI : ce changement d'affectation se fera en 2^{ème} phase, dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement.

La ZHort faisant partie de la zone d'urbanisation, selon le plan d'aménagement actuel, ce changement d'affectation de ZHort en ZAPI n'a pas d'effet sur la surface totale de la zone d'urbanisation.

La surface du DP sera diminuée d'environ 1'800 m², et la zone d'urbanisation sera donc augmentée d'autant.

- **Protection contre le bruit**

En cohérence avec la modification de l'affectation et avec le plan des degrés de sensibilité au bruit du dossier d'aménagement, le degré de sensibilité IV au bruit (DS IV) est attribué à l'ensemble de la surface nouvellement affectée en ZAPI. L'attribution du DS IV ne pose pas de problème de voisinage, aucune habitation n'étant située à proximité des bâtiments futurs de l'entreprise.

L'attribution du DS IV à la surface nouvellement affectée en ZAPI est reportée sur le plan de modification du plan d'aménagement.

- **Nature et paysage**

Le fossé de rétention des eaux (canal du Bugnon) accueille des amphibiens et est considéré par le SFFN comme un biotope digne de protection au sens de l'article 18 LPN. A la demande de ce service, la partie supprimée du fossé devra être compensée (par exemple prolongement du canal du Bugnon vers le Sud, ou création d'un nouveau biotope sur le site).

Selon les indications données par le SFFN, les mesures de compensations devront être proposées dans le cadre de la procédure de permis de construire. Elles devront être déterminées en collaboration avec le SFFN.

La réflexion doit toutefois être engagée rapidement : un inventaire éventuellement nécessaire des amphibiens présents ne peut être fait à n'importe quelle période, et les travaux de destruction du biotope existant ne peuvent être réalisés lorsque les amphibiens sont présents. Au stade du permis de construire, le requérant devra démontrer que le projet de nouveau biotope répond à la compensation nécessaire vu la destruction du biotope existant.

Selon l'article 13.03.8, alinéa 2 du règlement d'aménagement, « Des rideaux d'arbres et de végétation (haies) doivent être prévus le long des limites de la zone et en particulier au bord des routes cantonales ». Une rangée d'arbres est déjà existante le long de la route de Berne, côté Ouest de la route. Des rideaux d'arbres ou haies devront être implantés le long des routes d'accès situées à l'Ouest et au Sud du bien-fonds 8557 (DP 284 et 285). L'espace réservé par le plan d'alignement pour l'élargissement de ces routes (12 m) est suffisant pour permettre de telles plantations.

- **Equipement**

Accès : l'accès actuel à Rollomatic se fait principalement par la route de Berne et la rue des Prés-Bugnons. C'est en particulier l'accès utilisé par les camions. Le 1^{er} tronçon Ouest du DP 284 étant cédé à Rollomatic et destiné à être couvert, la rue des Prés-Bugnons sera dès lors en cul-de-sac. Une place de rebroussement pour camions devra être aménagée au Sud de la route, sur le futur terrain de Rollomatic. Cet aménagement répondant aux seuls besoins de Rollomatic, il s'agit d'un équipement privé, entièrement à charge de l'entreprise.

Les voitures en provenance de l'Ouest peuvent accéder au parking situé au Nord et à l'Ouest des bâtiments existants (environ 200 places) directement par la route de Neuchâtel, au Nord-Ouest du site. Le système actuel d'accès au site et de circulation à l'intérieur n'est, aujourd'hui déjà, pas satisfaisant, les voies d'accès et les dessertes intérieures étant saturées aux heures de pointe.

Une **étude de circulation** pour ce secteur a été établie par le bureau d'ingénieurs mandaté. Elle est annexée au présent rapport (**annexe 1**).

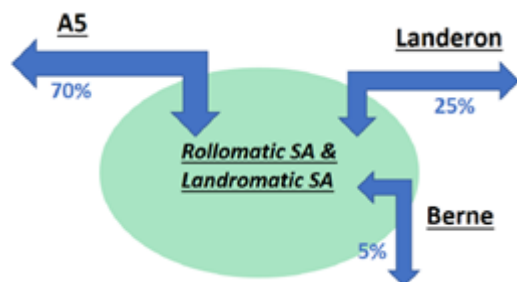
Selon les comptages de trafic effectués par l'Etat sur les routes cantonales, les charges en trafic actuelles (trafic journalier moyen) sont les suivantes :

- 7'800 vhc/jour sur la route de Neuchâtel à l'Ouest du giratoire des communes, 6'800 à l'Est du giratoire ;
- 4'000 vhc/jour sur la route de Berne.

Il ressort de l'étude de circulation que des charges en trafic supplémentaires seront générées par les développements successifs de la ZAPI. Le trafic supplémentaire (par rapport à l'état existant) à un horizon + 5 ans correspondant à la 1^{ère} phase de l'extension, selon hypothèse haute de développement, est estimé comme suit :

- Trafic journalier moyen en jour ouvrable : +400 vhc/jour (soit un total de 1'100 vhc/jour en lien avec la ZAPI).
- Trafic en heure de pointe (matin ou soir) : +75 vhc/h (soit un total de 200 vhc/h en lien avec la ZAPI).

D'après le registre des adresses des employés actuels, la répartition de ces flux est identifiée comme suit :



L'étude de circulation présente et évalue 5 variantes d'accessibilité au site. La variante recommandée par l'étude en 1^{ère} phase de l'extension est la **variante 1B**.

Dans cette 1^{ère} phase, soit dans le cadre de la présente modification partielle du PAL, le système d'accès actuel sera complété par la possibilité d'utiliser les routes existantes à l'Ouest et au Sud du bien-fonds 8557, pour permettre aux véhicules légers d'accéder aux bâtiments et au parking à réaliser en 1^{ère} phase de l'extension. L'accès à ces futures constructions pourra également se faire par la route de Berne, en sens unique entrant toutefois. Pour des raisons de sécurité du trafic, la sortie des véhicules sur la route de Berne n'est pas prévue, sauf pour les véhicules agricoles.

La variante 1B prévoit la possibilité de créer une sortie sur la route de Neuchâtel, réservées aux véhicules légers et avec « tourner à droite » obligatoire. Elle nécessite préalablement une étude approfondie de l'aménagement du carrefour sous le viaduc A5. Des mesures de modération du trafic en vue de réduire les vitesses à l'entrée Ouest de la localité seraient également souhaitables.

Dans un 1^{er} temps, le gabarit de la nouvelle desserte au Sud, à sens unique entrant, pourrait être maintenu, le croisement avec des véhicules agricoles étant rendu possible par l'aménagement de places d'évitement. La nouvelle desserte Ouest sera par contre à double sens pour permettre l'accès au futur parking à créer à l'angle Sud-Ouest du bien-fonds 8557. Elle devra donc être élargie en conséquence.

A terme, soit dans le cadre de la 2^{ème} phase de l'extension, la création d'une sortie pour les véhicules légers par la desserte Sud sur la route de Berne pourrait être envisagée en fonction de l'importance du développement des activités industrielles, avec toutefois interdiction du « tourner à gauche ». Cela nécessitera d'améliorer la visibilité sur le trafic circulant du Nord au Sud sur la route de Berne. Des mesures de modération du trafic, en vue de réduire les vitesses, seraient également souhaitables sur la route de Berne, afin d'y améliorer la sécurité des piétons et cyclistes (écoliers se rendant au centre scolaire des Deux Thielles).

Le cas échéant, la route de desserte Sud serait également à double sens de circulation et devrait donc être élargie (**variante 2B restreinte** de l'étude de circulation).

Afin de permettre l'utilisation, pour la desserte de la ZAPI, de routes qui ne sont actuellement que des dessertes agricoles, et pour permettre leur réaménagement ou leur élargissement en cas de nécessité, **un plan d'alignement est élaboré parallèlement au présent dossier de modification partielle du PAL**. Les deux dossiers suivront la procédure d'adoption en parallèle (principe de concordance des procédures).

Autres équipements :

- Swisscom : l'équipement paraît a priori suffisant (tubes en attente dans la rue des Prés-Bugnons). Si nécessaire, un bouclage pourra être réalisé le long des deux nouvelles dessertes.
- Electricité (basse et moyenne tension) : l'équipement est a priori suffisant pour la 1^{ère} phase de l'extension, à l'exception d'un éventuel éclairage public le long des nouvelles dessertes. Un voire deux fourreaux passant sous le fossé permettront d'alimenter les futurs bâtiments. Une réserve de puissance est à disposition sur le transformateur existant, à l'Ouest des bâtiments actuels. En fonction de ses futurs besoins, l'entreprise Rollomatic devra toutefois décider si elle veut passer en « gros consommateur » et donc client direct du Groupe E, ou conserver la situation actuelle de client de la commune (éli10). Si nécessaire, l'implantation d'une nouvelle station « rue des Prés-Bugnons » est possible.

Un problème éventuel de respect de l'ORNI pourrait se poser, si des bâtiments sensibles sont réalisés sur la partie du DP Ouest qui sera cédée à Rollomatic. Le cas échéant, ce problème pourrait être réglé par la réalisation de mesures constructives spécifiques (dalle blindée).

- Evacuation des eaux (EU et EC) : le collecteur communal d'eaux usées est situé sur la route de Neuchâtel, du côté Nord. Les eaux usées de ce secteur doivent donc être refoulées vers le Nord. La capacité de l'actuelle station de pompage (STAP) étant insuffisante, une nouvelle station de pompage devra être réalisée lors de la 1^{ère} phase de l'extension. A priori, un pompage alterné avec la STAP existante est envisagé, pour ne pas dépasser la capacité du collecteur communal.

Dans ce secteur, l'évacuation des eaux claires doit se faire par infiltration et rétention. En 1^{ère} phase de l'extension, le volume de rétention devra être augmenté pour compenser la portion du fossé de rétention qui sera supprimée (cession du DP Ouest à Rollomatic) et assurer l'évacuation des eaux claires des nouveaux bâtiments. Une partie du volume pourrait être infiltrée dans les drainages existants et faire l'objet de rétention en toiture des futurs bâtiments. Pour le reste, le prolongement du fossé de rétention, le long des routes vers le Sud et l'Ouest, paraît difficile en raison du problème d'accès des agriculteurs à leurs terrains que cela poserait. Un bassin de rétention devra être réalisé, à l'Ouest de la route de Berne, en zone horticole. Comme indiqué aux points 3.4 et 4.2, ce bassin de rétention sera aménagé en biotope, pour compenser la suppression du tronçon Ouest du canal du Bugnon qui abrite des batraciens. Une nouvelle STAP devra être prévue au Sud de ce bassin, la capacité de la STAP actuelle étant insuffisante. L'agriculteur concerné a déjà été informé.

La localisation de ce nouveau bassin de rétention à l'extrémité Est du bien-fonds 8557, sur un terrain encore affecté en zone horticole, est la mieux appropriée pour les raisons suivantes :

Nécessité technique : comme indiqué ci-dessus, une nouvelle STAP devra être créée, au point le plus bas du terrain, soit à l'angle Sud-Est du bien-fonds 8557, en dessous du nouveau bassin de rétention.

Qualité paysagère et environnementale : la création d'un biotope, en bordure de la route de Berne et à côté de l'allée d'arbres longeant cette route, contribuera à améliorer la qualité de l'aménagement de ce secteur. Ce biotope pourra être agrandi lors de la 2^{ème} phase de l'extension de Rollomatic.

Anticipation sur la situation future en matière d'affectation : dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement local, qui interviendra dans les prochaines années, le solde de la zone horticole sera affecté en ZAPI, pour permettre le développement des activités de Rollomatic (2^{ème} phase). Comme indiqué au point 2, le Conseil d'Etat, dans son arrêté relatif à l'approbation du plan directeur régional PDR E2L, réserve à l'extension de Rollomatic l'intégralité de la zone horticole du Landeron, La construction de nouveaux bâtiments en 2^{ème} phase nécessitera une augmentation du volume de rétention et donc un agrandissement du biotope situé sur la partie Est du bien-fonds 8557.

- Alimentation en eau potable, défense incendie : l'alimentation des futurs bâtiments pourra se faire par la conduite existante dans la rue des Prés-Bugnons. Dans le cas où l'alimentation actuelle du bâtiment existant ne pourrait être maintenue (passage de la conduite sous les futurs bâtiments), deux variantes sont envisageables : soit en transit dans le bâtiment actuel par la rue des Prés-Bugnons, soit par le prolongement du réseau au Nord (le long de la route cantonale, puis de la route de desserte Ouest).

Un problème de défense incendie se pose en raison de la mise en cul-de-sac de la rue des Prés-bugnons. L'implantation éventuelle de nouvelles bornes hydrantes devra répondre aux exigences de la défense-incendie (rayon de couverture).

Le rapport de l'ingénieur mandaté pour évaluer **la situation actuelle et les besoins futurs en matière d'équipement** est annexé au présent rapport (**annexe 2**).

En résumé, **les compléments à apporter aux équipements publics existants**, en 1^{ère} phase de l'extension (soit dans le cadre de la modification partielle du PAL) sont les suivants :

- aménagement d'un nouveau carrefour sur la route de Berne (entrée des véhicules légers en sens unique par la desserte Sud, entrée et sortie des véhicules agricoles) ;
- création d'une ou deux place(s) d'évitement du côté Nord de la nouvelle desserte Sud ;
- création d'une nouvelle STAP pour l'évacuation des eaux usées ;
- aménagement d'un bassin de rétention et d'une nouvelle STAP pour l'évacuation des eaux claires ;
- implantation éventuelle de nouvelles bornes hydrantes ;
- si nécessaire, éclairage public à installer le long de la nouvelle desserte Sud.

Ces nouveaux équipements constituent de l'**équipement public de détail**. S'agissant d'un secteur partiellement équipé, la **part des propriétaires au coût de l'équipement** pourra être prélevé par la taxe d'équipement, ou par une combinaison de la taxe d'équipement et de la contribution (art. 114 al. 2 LCAT). En cas de contribution, conformément à la LCAT (art. 115) et au règlement d'aménagement communal (art. 20.01), 80 % des coûts des nouveaux équipements sont à prendre en charge par le ou les propriétaire(s) concerné(s) (en l'occurrence l'entreprise Rollomatic) et 20 % par la Commune, la taxe d'équipement n'étant prélevée que sur les équipements existants et donc réduite en conséquence.

La demande au Conseil général du crédit nécessaire à la réalisation de ces équipements se fera en même temps que l'adoption de la modification partielle du PAL.

- **Règlement d'aménagement**

La modification partielle du PAL demandée nécessite quelques modifications du règlement d'aménagement.

Le degré d'utilisation des terrains (densité, taux d'occupation du sol et indice d'espaces verts) n'est pas modifié. La hauteur maximale de corniche reste également inchangée. Par contre, la longueur maximale des bâtiments doit être modifiée pour permettre d'accoler les nouveaux bâtiments à construire à l'Ouest du bien-fonds 8557 au bâtiment existant au Nord. La longueur maximale est ainsi portée à 160 m au lieu de 150. Pour permettre une meilleure adaptation des bâtiments aux nécessités de la production, la création de ruptures en façade des bâtiments sera exigée à partir de 70 m de longueur au lieu de 50 m. L'article 13.03.06 a) est donc adapté en conséquence.

Les articles 13.03.1 (Caractère) et 13.03.2 (Objectifs) sont légèrement adaptés à la nouvelle situation. En particulier, l'exigence du plan de quartier figurant à l'article 13.03.2 alinéa 3 sera assouplie, l'établissement d'un plan de quartier pour cette extension de la ZAPI n'étant pas requis par l'Etat. Un plan de quartier n'apparaît pas utile, dans la mesure où la vision globale qu'il apporterait est suffisamment assurée par l'établissement d'un projet de construction portant sur l'ensemble du bien-fonds 8557, projet qui respecte les mêmes principes architecturaux et le même mode d'implantation des bâtiments que ceux appliqués sur le site actuel de Rollomatic. En outre, la recherche d'un développement cohérent de ce secteur est également garantie par le fait que l'évolution du dossier se fait de manière interactive entre les différents intervenants (représentants de la commune, de l'Etat et de Rollomatic, mandataires de la commune, mandataires de Rollomatic).

Les modifications de la réglementation de la ZAPI sont proposées sous la forme d'un projet d'arrêté du Conseil général, qui figure en annexe du présent rapport.

La réglementation de la ZHort ne nécessite aucune modification.

Le règlement d'aménagement devra faire l'objet d'une révision approfondie dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement, notamment pour l'adapter à la modification de la LCAT et du RELCAT (application de l'AIHC).

- **Dangers naturels**

Des mesures de protection contre le danger moyen d'inondation qui touche cette zone ont été prises lors de l'extension de l'usine actuelle, réalisée en 2010 - 2011. Ces mesures sont définies dans l'étude technique effectuée en 2010 par le bureau Ecogestion sarl et son complément de 2011. Selon les indications du SPCH, les mêmes mesures sont à appliquer pour les futures constructions sur le bien-fonds 8557.

La zone de danger moyen (bleue) est une zone de réglementation, où le risque de sévères dommages peut être réduit par des mesures de précaution appropriées.

Les dangers d'inondation dans cette zone sont liés aux remontées des eaux des plans d'eau (lac de Bienne, par le biais de la Vieille Thielle et de la Thielle) et aux remontées de nappe. Ces phénomènes d'inondation sont qualifiés de statique (vitesses d'écoulement de l'eau faibles, pas de transport de matériaux solides). Ces dangers d'inondation (lac et nappe) consistent en événements d'intensité moyenne et de probabilité d'occurrence moyenne.

Les mesures de protection préconisées par le bureau Ecogestion sont les suivantes :

- Cote minimale du radier de 431 m.s.m.
- Tenir compte des pressions hydrostatiques de crue dans les calculs des structures porteuses (pieux, radiers, murets, etc.).
- Prévoir des éléments étanches dans les parties immergées en période de crue (< 431.30 m.s.m) : bétons étanches, introductions de câbles et tuyaux étanches, etc.
- Si possible, ne pas mettre d'installations électriques en dessous du niveau de crue ou les protéger de manière fiable.
- Prendre des mesures dans les canalisations d'évacuation des eaux (par exemple clapets) pour éviter des refoulements dans les bâtiments.
- Prévoir éventuellement des portes étanches ou des mesures temporaires de batardeaux à mettre en place lors de remontées des eaux.

Ces mesures sont à prévoir dans le cadre des permis de construire.

4.3 Plus-value

Conformément aux articles 33 ss LCAT, les surfaces nouvellement affectées à la zone d'urbanisation ou à une zone spécifique sont soumises à plus-value.

Une contribution de 20 % de l'augmentation de la valeur du terrain sera prélevée par l'Etat pour la surface nouvellement affectée en ZAPI. Cette contribution est due par le propriétaire du terrain.

Il convient de préciser que le calcul de la contribution de plus-value ne tient pas compte du prix d'achat des terrains pour en fixer la valeur avant et après leur changement d'affectation ; le calcul tient compte de prix moyens objectifs des zones concernées, en regard des nouvelles possibilités de construire octroyées par la modification du plan d'aménagement.

4.4 Information et participation

Pour répondre à l'exigence de l'article 4 LAT en la matière, la population doit être informée et avoir la possibilité de s'exprimer sur le projet de modification partielle du PAL.

Les propriétaires et exploitants agricoles directement concernés par le changement d'affectation (surface qui sera nouvellement affectée en ZAPI, surface sur laquelle sera implanté le nouveau bassin de rétention, biens-fonds voisins des nouvelles dessertes Ouest et Sud) ont été invités par la Commune et informés personnellement.

En raison de l'importance de la surface faisant l'objet d'un changement d'affectation et de la localisation sensible du secteur concerné, une séance d'information publique a été organisée, à l'issue de l'examen préalable du dossier par les services de l'Etat. Elle a eu lieu le 20 février 2019.

Suite à cette séance d'information, un rapport de participation, résumant les questions du public et les réponses qui ont été apportées, a été rédigé et annexé au présent rapport justificatif (**annexe 4**).

5. CONCLUSION

La modification du plan d'aménagement demandée permettra à l'entreprise Rollomatic SA, soit l'une des principales entreprises de la région, de développer ses activités, dans un contexte conjoncturel favorable. Cette modification partielle du PAL devrait lui permettre de procéder, dans les délais souhaités, à la construction des nouveaux bâtiments et des nouvelles surfaces de stationnement dont elle a un besoin urgent. Cette extension de l'entreprise Rollomatic entraînera la création de nouveaux emplois.

Ce projet n'entre en conflit avec aucun autre intérêt majeur en matière d'aménagement du territoire. Il ne porte atteinte à aucun site naturel ou à l'environnement, sous réserve de la suppression du tronçon Ouest du canal du Bugnon qui constitue un biotope favorable aux amphibiens, et qui fera l'objet de mesures de compensation dans le cadre de la procédure de permis de construire. Les mesures requises contre le danger moyen d'inondation seront prises. En raison de la localisation du site, à l'entrée Ouest de la localité et à proximité immédiate d'une jonction autoroutière, l'extension souhaitée ne devrait pas générer d'augmentation sensible du trafic (et donc des nuisances liées) à l'intérieur de la localité. L'extension de la ZAPI ne se fait pas aux dépens de la zone agricole, mais sur la ZHort, qui est toujours libre de construction depuis son intégration dans la zone d'urbanisation en 2001.

Le changement d'affectation demandé est parfaitement conforme aux principes du plan directeur cantonal et du plan directeur régional.

En conséquence, nous proposons au chef du département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) de bien vouloir préavisier favorablement la modification partielle du plan d'aménagement local demandée.

YN/22.02.2019

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le/la président/e

Le/la secrétaire

.....

Date :

Annexe 4

MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL DANS LE SECTEUR DES PRES-BUGNONS ET PLAN D'ALIGNEMENT DU SECTEUR DES PRES-BUGNONS

Rapport de participation

L'art. 4 LAT demande aux collectivités publiques d'associer, de manière adéquate, la population à l'établissement des plans d'affectation. Dans le cadre des présents dossiers, le Conseil communal du Landeron a répondu à cette exigence par l'organisation de deux séances d'information et de discussion, l'une destinée aux propriétaires et agriculteurs-exploitants des biens-fonds voisins, l'autre destinée à la population et aux conseillers généraux.

Les voisins ont été invités par courrier personnel, de même que les conseillers généraux. La séance publique destinée à la population a été annoncée dans la presse locale tous-ménages (BULL'COM du 8 février 2019). Les deux séances ont eu lieu à l'Aula du nouveau bâtiment communal le 20 février 2019, de 18h à 19h pour les voisins, et de 20h15 à 21h15 pour les conseillers généraux et la population. 18 personnes ont répondu à l'invitation à la séance pour les voisins, et 12 personnes (pour la plupart des conseillers généraux) à la séance publique.

La faible fréquentation de la séance publique semble indiquer que le projet de modification du PAL dans le secteur des Prés-Bugnons n'a guère suscité d'intérêt, ou d'inquiétude, dans la population.

Les deux dossiers ont fait l'objet d'une présentation PowerPoint. Ont participé à cette présentation :

Représentants de la Commune :

M. J.-C. Egger, Conseiller communal, directeur de l'urbanisme
M. J. Grosjean, technicien communal, responsable de l'urbanisme

Mandataires de la Commune :

Mme Y. North, aménagiste, Atelier North, Aménagement du territoire et Urbanisme
M. F. Wenker, architecte et aménagiste, Agence Wenker Architecture
M. O. Amstutz, ingénieur civil, directeur, SD Ingénierie Bienne

Représentant de Rollomatic :

M. C. Queloz, chef des opérations, Rollomatic

Mandataire de Rollomatic :

M. P. Savoy, architecte, directeur-adjoint, BAT-Mann Constructeur intégral.

Après l'**ouverture de la séance et la présentation des intervenants** par M. Egger, Mme North introduit la présentation du **dossier de modification du PAL** par un bref historique de la procédure. L'entreprise Rollomatic, éprouvant le besoin d'une extension de ses installations, a contacté la Commune et l'Etat à ce propos au printemps 2018. La Commune, propriétaire du bien-fonds voisin (BF 8557), et le Département de la gestion du territoire et de l'environnement (DDTE), se sont déclarés favorables à une extension de la ZAPI sur ce bien-fonds, actuellement affecté en ZHort, pour autant que ce changement d'affectation se fasse en 2 phases. La 1^{ère} phase, portant sur une surface d'environ 17'900 m² (16'100 en ZHort et 1'800 sur le DP284), doit faire l'objet d'une modification partielle du PAL. Si les besoins de Rollomatic le justifient, la 2^{ème} phase de l'extension se fera ultérieurement, dans le cadre de la révision générale du PAL que la Commune entreprendra prochainement.

Mme North présente le contenu du dossier de modification partielle du PAL, qui répond aux exigences du plan directeur cantonal et du plan directeur régional de l'Entre-Deux-Lacs. La modification du plan d'affectation des zones nécessite l'adaptation d'autres éléments du dossier d'aménagement (plan des degrés de sensibilité au bruit et règlement d'aménagement). Elle a également des effets sur d'autres domaines de la gestion du territoire : le tronçon Ouest du canal du Bugnon a été « colonisé » par des grenouilles. Pour répondre aux nécessités de la production de Rollomatic, il devra être supprimé pour permettre de relier les bâtiments existants et futurs. Ce biotope favorable aux batraciens devra être compensé. Des compléments devront être apportés aux équipements. Pour améliorer l'accès à Rollomatic et les circulations sur le site, des modifications devront être apportées au réseau routier : de ce fait, un **plan d'alignement** doit être établi pour ce secteur, conformément à l'art. 72 LCAT.

Mme North présente également ce plan d'alignement, explique sa signification, ses effets, et les différents alignements proposés pour les routes entourant le site actuel et futur de Rollomatic.

M. Amstutz présente ensuite les compléments qui devront être apportés aux **équipements** sur ce site : accès et aménagements routiers, évacuation des eaux claires et usées, rétention des eaux claires par la création d'un nouveau bassin de rétention aménagé en biotope (compensation du tronçon supprimé du canal du Bugnon), création de nouvelles STAP pour les eaux usées et les eaux claires.

Le détail des **nouveaux aménagements routiers** est présenté : création d'une place de rebroussement à l'Ouest de la rue des Prés-Bugnons dorénavant en cul-de-sac, permettant l'accès des poids lourds à Rollomatic ; élargissement de l'actuel chemin agricole à l'Ouest du site, pour permettre la circulation à double sens et l'accès au futur parking ; amélioration du débouché du chemin agricole au Sud sur la route de Berne, pour permettre l'entrée des véhicules légers (sens unique entrant) et la sortie des véhicules agricoles (tourner à droite obligatoire), création de places d'évitement au Nord de ce chemin ; création d'une sortie sur la route de Neuchâtel avec tourner à droite obligatoire et aménagement probable d'une « porte d'entrée » en localité pour modérer les vitesses.

M. Queloz présente l'historique du développement de Rollomatic et explique les **besoins actuels d'extension**. L'entreprise comptait 2 personnes lors de sa création en 1982, 50 personnes en 1996 et 120 personnes en 2002, date de la construction du 1^{er} bâtiment aux Prés-Bugnons (PB1). En 2013 : construction des bâtiments PB2 et PB3, et rapatriement du secteur R&D aux Prés-Bugnons (précédemment à la rue des Coteaux). A cette date, l'entreprise comptait 250 personnes. Elle en compte aujourd'hui 350.

L'extension de la ZAPI permettra, à l'horizon 2021, la construction du bâtiment PB4 et d'un nouveau parking. Le nouveau bâtiment ne servira pas à la production, mais permettra d'offrir de nouveaux services à la clientèle (Learning + Customer Center) : accueil, centre de formation pour les clients, salles d'exposition, de démonstration et de tests, restaurant, vente et service après-vente.

Rollomatic produit des machines d'une volumétrie et d'un poids considérables (3 à 7 tonnes), qui doivent demeurer dans des conditions de température et d'humidité constantes. Elles doivent donc être déplacées à l'intérieur des bâtiments et au rez-de-chaussée. D'où la nécessité de supprimer le tronçon Ouest du DP284.

M. Savoy présente l'**avant-projet des constructions**. La 1^{ère} phase de l'extension de la ZAPI est destinée à la construction, dans une 1^{ère} étape, du bâtiment PB4 et d'un nouveau parking, provisoirement à ciel ouvert, d'une centaine de places. Dans une 2^{ème} étape, le parking sera aménagé en ouvrage et constituera, avec d'autres locaux, le bâtiment PB5 (une nouvelle exigence légale oblige à placer en ouvrage 80 % au moins des places de stationnement), et un centre de logistique (PB6) sera construit (centralisation des pièces).

La Phase 2 de développement du projet n'est actuellement pas à l'ordre du jour, car c'est un potentiel de développement pour le long terme. Toutefois, pour répondre à la demande de l'Etat, une esquisse du développement futur possible sur tout le bien-fonds 8557 est présentée.

M. Egger présente la **suite de la procédure** et ouvre la **discussion avec les participants** à la séance.

Il convient de relever qu'à l'issue de chacune des deux séances de présentation, aucune remarque émettant une critique ou mettant en doute l'opportunité de procéder à cette modification partielle du PAL n'a été formulée. Seules des demandes de précision ou de clarification ont été émises.

Questions – réponses lors de la séance avec les propriétaires et exploitants des biens-fonds voisins :

- L'agriculteur exploitant le terrain qui fera l'objet de l'extension de la ZAPI demande s'il lui sera possible de récupérer la terre végétale au moment de la construction.

Réponse : il n'y a à priori pas de contre-indication, sous réserve de difficultés techniques liées à la qualité du terrain (tourbe) et des solutions de fondation des constructions. Lors de la construction du bâtiment PB1, il n'avait pas été possible d'évacuer la terre végétale, pour des raisons statiques et de fondations.

- Le même agriculteur demande si les eaux claires seront évacuées dans les drainages, et ce qu'il adviendra, lors des constructions, du réseau de drainages existant.

Réponse : les eaux claires seront évacuées dans le canal existant, puis dans le nouveau bassin de rétention et la STAP. Si des interruptions des drainages sont nécessaires pour les constructions, ces drainages seront reconstitués et adaptés au fur et à mesure des étapes de construction.

- La représentante d'une hoirie propriétaire d'un bien-fonds voisin au Sud du BF 8557 demande quel sera le statut des terrains situés au Sud de la ZHort, si un changement d'affectation est prévu pour ces terrains.

Réponse : ces terrains ne sont pas touchés par le changement d'affectation. Ils sont concernés par le dossier en tant que riverains d'un chemin agricole pour lequel un alignement a été défini. Une limite de construction est prévue sur ces terrains, à deux mètres en retrait de la limite cadastrale, pour éviter que d'éventuelles installations agricoles ne soient implantées à proximité immédiate de la route, notamment pour des raisons de visibilité. Mais si un élargissement de la route s'avère nécessaire à terme, il se fera obligatoirement au Nord, sur la zone à bâtir et en aucun cas sur la zone agricole. Ceci est clairement précisé dans le rapport justificatif du dossier.

Questions – réponses lors de la séance avec les conseillers généraux et la population :

- Est-ce que Rollomatic deviendra propriétaire de toute la ZHort ? Si ce n'est pas le cas, quel sera l'usage des terrains non acquis par Rollomatic ?

Réponse : seule la partie affectée en ZAPI dans le cadre de cette modification du PAL sera acquise par Rollomatic au moment de la sanction du dossier par le Conseil d'Etat. Le solde de la ZHort continuera à être exploité par les agriculteurs. Seuls les baux de deux agriculteurs ont été résiliés, pour étendre la ZAPI à l'Ouest et pour créer le nouveau bassin de rétention (biotope de compensation) à l'Est.

- Comment seront répartis les coûts des nouveaux équipements nécessaires ?

Réponse : s'agissant d'équipements de détail et conformément à l'art. 20.01 du règlement d'aménagement, 80 % du coût des nouveaux équipements publics sont à charge des propriétaires et 20 % à charge de la Commune, si l'on applique le principe de la contribution. Toutefois, la possibilité que Rollomatic paie la totalité des équipements, et que le montant à charge de la Commune soit ensuite déduit du prix du terrain, a été évoquée.

- En matière d'approvisionnement en énergie, le site est-il suffisamment équipé, ou de nouvelles installations sont-elles nécessaires ?

Réponse : il est prévu de remanier l'ensemble des installations existantes, notamment pour des raisons liées à l'ORNI (protection contre les rayonnements non-ionisants) et de créer une nouvelle sous-station moyenne tension, qui pourra être acquise par Rollomatic. Normalement, l'alimentation en électricité moyenne tension devrait être suffisante. Il existe des possibilités de contrats spéciaux avec les fournisseurs d'électricité.

Yolande North / François Wenker
22.02.2019

COMMUNE DU LANDERON



**Modification partielle du plan
d'aménagement local
Secteur Prés-Bugnons**

N° AFFAIRE 188514

N° DOCUMENT **001**

Index A

Date 24.10.2018

Etude d'accessibilité

ETUDE



Bureau auteur :



sdi biel-bienne sa

Zentralstrasse/Rue Centrale 115 Nord | Case postale | CH - 2501 Biel-Bienne | Tel/Tél. +41 32 361 16 16 | sdib@sdplus.ch une société du groupe

sd
plus.ch

MANDATAIRE
SDI BIEL-BIENNE SA

MAITRE DE L'OUVRAGE
COMMUNE DU LANDERON

TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
1. Préambule	4
1.1 Contexte	4
1.2 Données de base	4
2. Situation	5
2.1 Description du site.....	5
2.2 Périmètre d'étude	6
3. Evaluation	7
3.1 Stationnement.....	7
3.1.1 Situation actuelle.....	7
3.1.2 Situation future : phase 1 (horizon +5ans).....	10
3.1.3 Situation future : phase 2 (horizon 2040)	11
3.2 Fonctionnement actuel des accès routiers	13
3.3 Itinéraires des collaborateurs.....	16
3.4 Réceptions / expéditions des marchandises	17
3.5 Sécurité aux débouchés de la ZAPI.....	18
3.5.1 Route de Berne (RC 1162)	18
3.5.2 Route de Neuchâtel (RC5)	18
3.6 Accessibilité par modes doux et transports publics – état existant.....	20
4. Concepts d'accessibilité future :	21
4.1 Variantes de gestion du trafic individuel motorisé (TIM) :.....	21
4.1.1 Variante 1A / 1B :	22
4.1.2 Variante 2A / 2B :	23
4.1.3 Variante 3A /3B :	24
4.1.4 Variante 4A / 4B :	25
4.1.5 Variante 5	26
4.2 Analyse du trafic selon les variantes	27
4.2.1 Evaluation du fonctionnement des carrefours simples (non régulés) en fonction des variantes	29
4.2.2 Evaluation du fonctionnement du carrefour giratoire des Communes en fonction des variantes	37
4.3 Mesures d'aménagement nécessaires selon les variantes	40
4.3.1 Variante 1A/1B	40

4.3.2	Variante 2A/2B	40
4.3.3	Variante 3A/3B	41
4.3.4	Variante 4A/(4B).....	43
4.3.5	Variante 5	45
4.3.6	Mesures indépendantes des variantes, en faveur de la mobilité douce et des transports publics	45
5.	Evaluation globale et recommandations	47
Annexes		49

Index de révision

Index	Date	Modifications
-	15.10.2018	Première version.
A	24.10.2018	Introduction de nouveaux critères, adaptation de l'évaluation globale et développement des conclusions.
B	11.12.2018	Version révisée suite à la reprise de l'évaluation globale à l'aune de la discussion des critères avec le Service des Ponts et Chaussée dans le cadre de l'examen du dossier. Modifications indiquées en rouge dans le rapport.

Rapport établi à Peseux, le **11.12.2018**

- P.o. sd ingénierie neuchâtel sa, pour sdi biel-bienne sa
- Rédacteurs : A. Nafie / D. Joan
- Contrôle : D. Joan

1. PREAMBULE

1.1 Contexte

La présente étude s'inscrit dans le cadre du projet de modification du plan d'aménagement local – secteur Prés-Bugnon. La modification a pour objectif de permettre l'extension de l'entreprise Rollomatic sur le bien-fonds 8557, afin de répondre aux besoins de production et de recherche et développement compte tenu de la conjoncture très favorable et de l'étroitesse du site actuel.

La commune a confié au bureau *sd ingénierie SA* l'étude relative à l'analyse environnementale, à la gestion du trafic ainsi qu'à la définition des infrastructures et réseaux nécessaires au développement du projet d'extension de la zone artisanale et de petite industrie (ZAPI).

Il s'agit de traiter dans le présent rapport le volet trafic, et plus particulièrement la gestion des circulations prenant en considération les différentes possibilités de raccords entre le site de la ZAPI et les routes cantonales ainsi que l'impact du développement de la zone industrielle sur le trafic du réseau routier principal adjacent.

En détail, les objectifs visés par l'étude et définis d'entente avec le Service des Ponts et Chaussées lors d'une séance le 5 septembre 2018 sont les suivants :

- L'évaluation de l'offre en stationnement actuelle sur site, ainsi que l'estimation du besoin futur.
- L'estimation du trafic local actuel et la quantification du trafic supplémentaire induit par le projet d'extension. Ceci comprend l'évaluation de la capacité actuelle et future des différents carrefours de la zone d'étude, en fonction des différents plans de circulation proposés.
- L'analyse détaillée des paramètres de sécurité et de viabilité au niveau des carrefours et sur les différents tronçons. Le cas échéant, la génération et l'évaluation des mesures d'aménagements à mettre en œuvre pour tout type de mode, ainsi que la mise en conformité et/ou la modification des régimes de circulations existants.

1.2 Données de base

L'étude s'appuie sur les informations fournies par l'entreprise *Rollomatic SA* concernant le recensement de ses collaborateurs, leur potentiel de développement, le fonctionnement horaire de l'activité sur site et le cycle de production, ainsi que les plans d'affectations des bâtiments actuels et futurs.

Les charges de trafic sur les routes cantonales sont issues des statistiques publiques disponibles via le portail d'information géographique SITN.

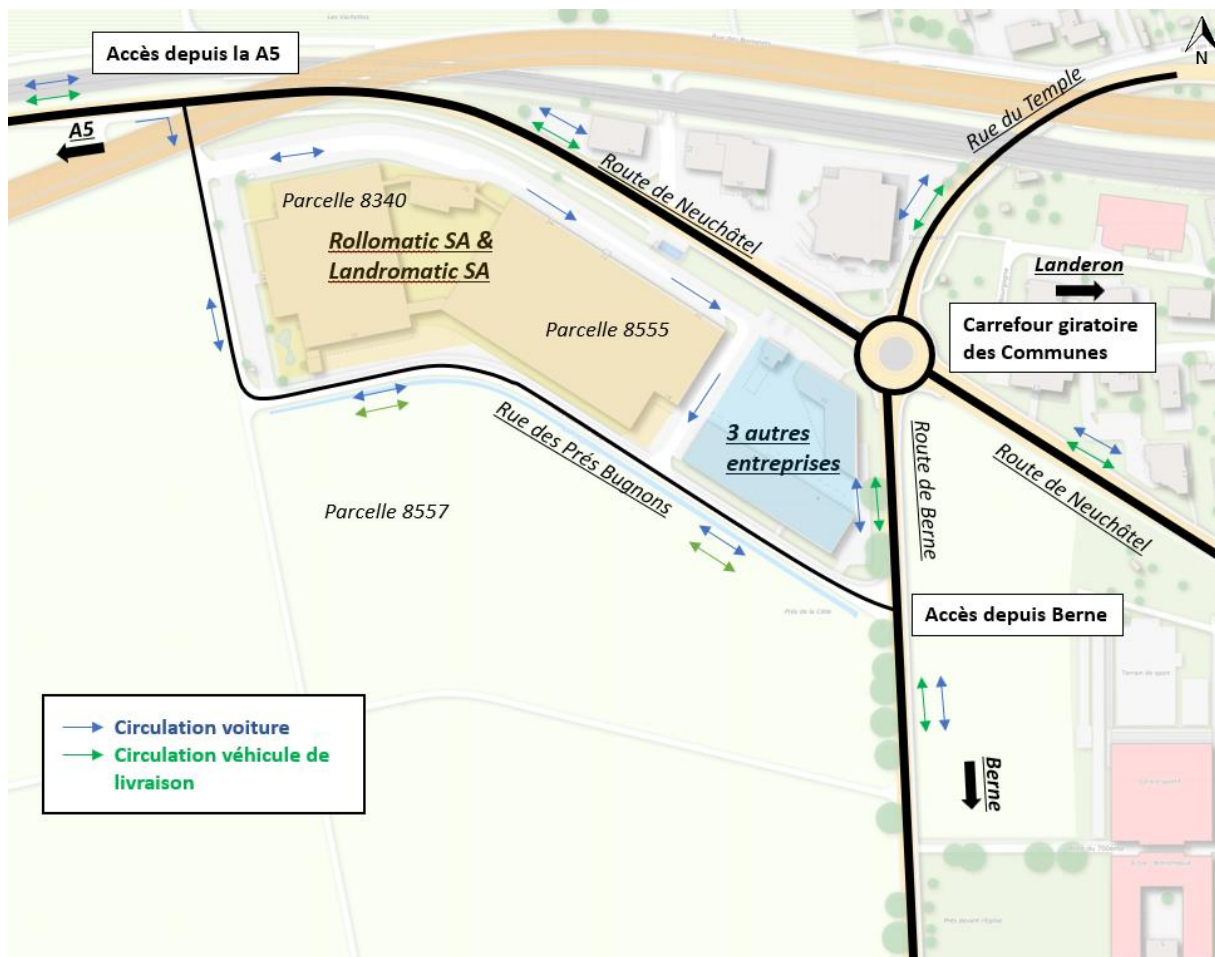
Les vérifications et recommandations se basent sur la réglementation des normes routières VSS en vigueur au mois de septembre 2018.

2. SITUATION

2.1 Description du site

La ZAPI est principalement desservie par la route de Neuchâtel, qui connecte le site avec l'autoroute A5, et par la route de Berne qui assure les liaisons avec le centre de la commune du Landeron via le carrefour giratoire des Communes.

La rue des Prés Bugnons sépare les bâtiments actuels de la parcelle 8557 dédiée aux futures affectations. Elle est à sens unique (entrant) au niveau de l'intersection avec la route de Neuchâtel en provenance de l'autoroute A5, et à double sens sur le tronçon qui permet les livraisons/expéditions des marchandises. Elle supporte actuellement majoritairement le trafic dédié à l'arrivée et départ des collaborateurs de la société *Rollomatic SA*, ainsi que celui relatif aux activités de l'entreprise. Elle possède deux accès. L'un au Nord-Ouest sur la route de Neuchâtel, dédié au trafic de véhicules légers en sens entrant uniquement en provenance de l'autoroute A5, et l'autre à l'Est sur la route de Berne dédié au trafic de véhicules légers et au trafic de livraison (poids-lourd) en double sens entrant/sortant.



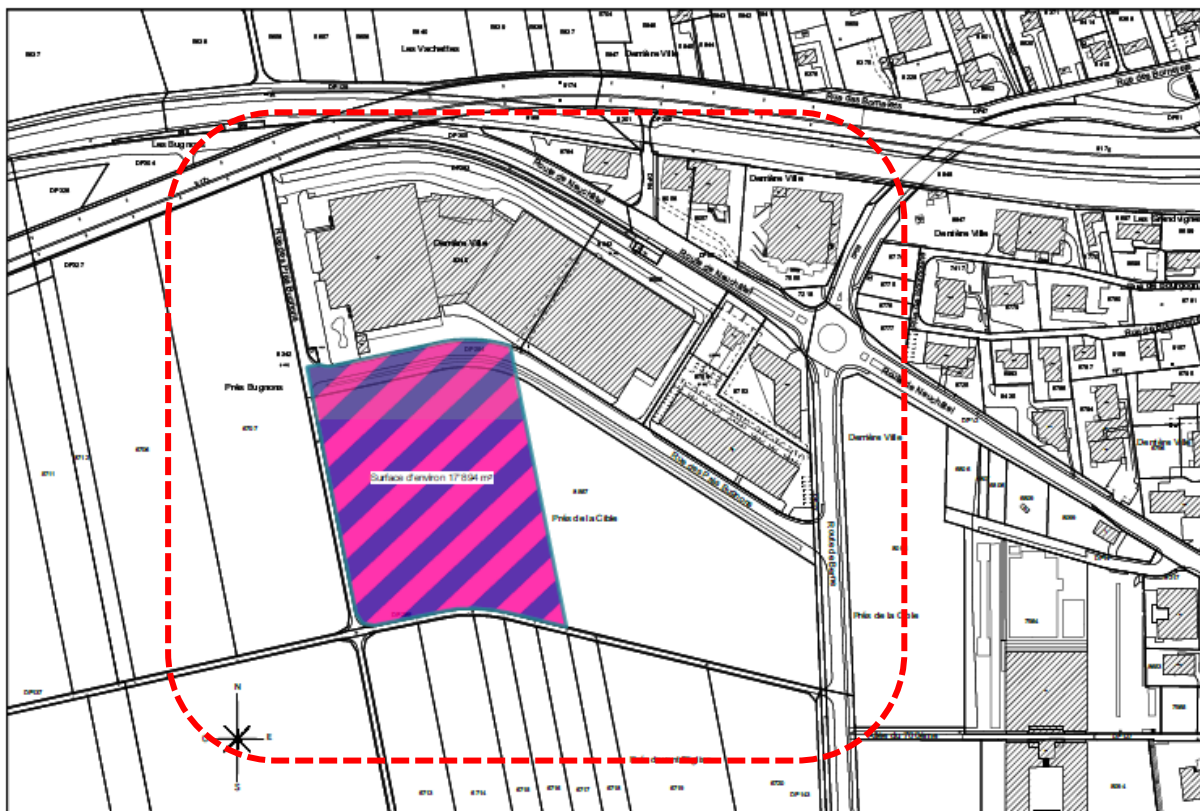
Une des conséquences majeures du point de vue de la circulation engendrée par la modification du périmètre de la ZAPI concerne la césure opérée sur la rue des Prés-Bugnons sur le tronçon compris entre les biens-fonds 8340 et 8557. Ce tronçon a en effet vocation à être déclassée, dans la mesure où une connexité des bâtiments de l'entreprise Rollomatic est nécessaire pour les besoins de la chaîne de production.

2.2 Périmètre d'étude

La zone d'étude est située dans le secteur Ouest de la commune du Landeron, et concerne les biens-fonds 8340 et 8555, ainsi que 8557 prévu pour l'extension.

Le périmètre est délimité par la route de Neuchâtel (RC) au Nord, la route de Berne (RC) côté Est, un chemin AF au Sud (DP 285) et la rue des Prés Bugnon (DP 284) côté Ouest permettant un accès direct au site depuis la route de Neuchâtel.

Les intersections avec le réseau routier cantonal font partie intégrante de l'étude, ainsi que le giratoire des Communes dont le fonctionnement et le niveau de service sont fortement influencés par le volume et la distribution du trafic générés par la ZAPI.



3. EVALUATION

3.1 Stationnement

3.1.1 Situation actuelle

Rollomatic SA & Landromatic SA – stationnement des véhicules légers

Il s'agit de déterminer si l'offre actuelle est en adéquation avec les recommandations de la norme VSS SN 640 281, qui estime le besoin en places de stationnement en fonction des affectations et de l'espace qui leur sont dédiées.

Offre en stationnement effective sur site :

- *Stationnement voiture :* 202 places (y compris 4 places pour PMR)
- *Stationnement 2 roues :* environ 25 places (vélos et motos confondus)

Recommandation de la norme en fonction des affectations :

- *Industries :*
 - *Personnel :* 1 case de stationnement par 100 m² SBP
 - *Visiteurs/clients :* 0.2 case de stationnement par 100 m² SBP

Sachant que la surface brute de planchers des bâtiments actuels est de 15'300 m² (6'200 m² pour PB1 + 8'200 m² pour PB2 + 900 m² pour PB3), l'offre normalisée en cases de stationnement est estimée à 183 places. La norme préconise toutefois de prendre en considération la qualité de desserte des transports publics, ainsi que le potentiel d'utilisation des modes doux dans les déplacements des utilisateurs afin de déterminer de manière pertinente le besoin effectif en cases de stationnement.

La zone est desservie par le bus 133 (car postal) à raison d'un passage par heure en heure de pointe du matin et du soir. La gare CFF de la commune se trouve à environ 700 – 750 m du site. Par conséquent elle est jugée hors portée (limite 500m selon norme) et n'entre pas en compte dans l'évaluation de la qualité de desserte.

La part des modes doux dans les déplacements est supposée inférieure à 25%. Celle-ci a pu être évaluée sur la base des informations fournies par l'entreprise *Rollomatic SA* concernant les lieux de résidence de ses collaborateurs. Effectivement, seulement 24 employés habitent dans la commune du Landeron, et 1 seul à Cressier sur les 282 travaillant sur le site.

La zone est donc assimilée à une qualité de desserte de type D, soit une réduction de l'offre en stationnement de 10% à 30% des besoins limites.

Zuordnung der Standort-Typen <i>Distinction des types de localisation</i>			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr <i>Part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne</i>	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit <i>Fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante</i>		
	≥ 4-mal pro Stunde <i>≥ 4 fois par heure</i>	1...4-mal pro Stunde <i>1...4 fois par heure</i>	Nicht mit ÖV erschlossen <i>Pas desservi par les TP</i>
> 50%	A	B	C
25...50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Figure 1 - Extrait de la norme VSS 640281 – Tab. 2 : part MD et fréquence TP

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 <i>Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1</i>		
Standort-Typ <i>Type de localisation</i>	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Figure 2 - Extrait de la norme VSS 640281 - Tab. 3 : pourcentage réduit

L'offre normalisée en cases stationnement est ainsi estimée dans une fourchette comprise entre 129 et 166 places.

L'entreprise a communiqué qu'elle reçoit environ 15 « clients » (1 « client » représente une délégation de 3 à 4 personnes) par semaine, soit un besoin en stationnement d'environ 8 places par jour. Sachant que la norme prévoit pour les clients 0.2 case de stationnement par 100m² SBP, soit 22 à 28 cases, ces 8 places sont garanties dans le dimensionnement.

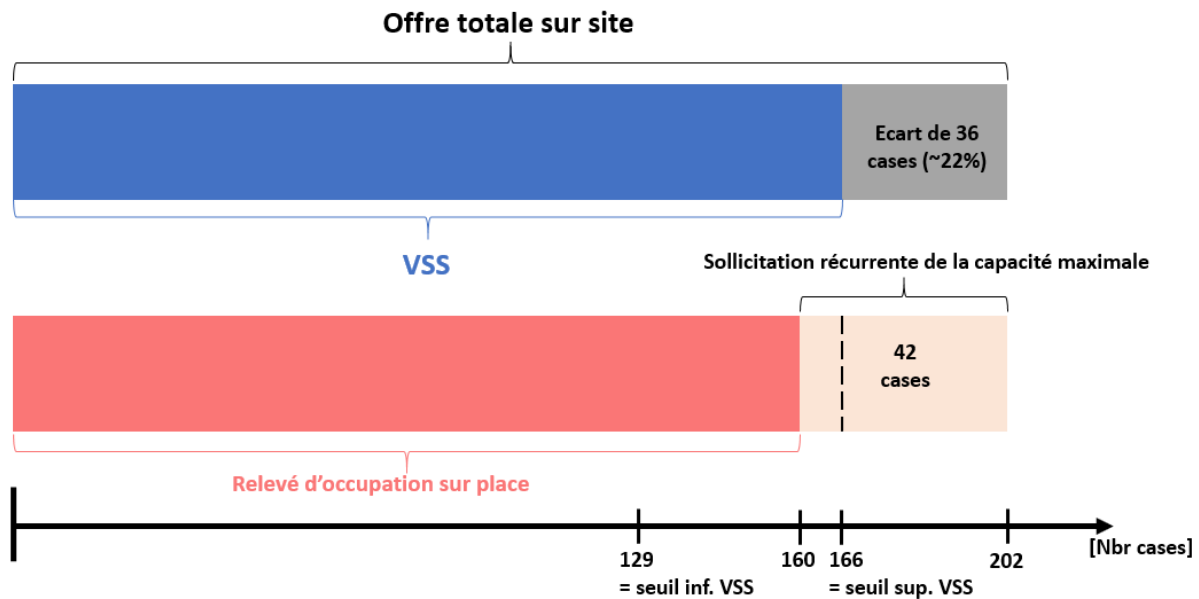
En comparaison des 202 cases de stationnement présentent actuellement sur le site, on constate un écart de 22% (36 cases) par rapport à la valeur haute issue des recommandations de la norme. Cependant, l'entreprise désire entre autres réaliser cette extension pour pouvoir déplacer une part de ses collaborateurs dans les nouveaux locaux, ces derniers étant à l'étroit dans les bâtiments actuels. La détermination de l'offre selon la norme sur la base des seules SBP doit donc être nuancée.

Un relevé sur place du taux d'occupation des cases de stationnement a été réalisé le jeudi 20 septembre à 8h20 du matin, indiquant le nombre de places non occupées comme suit :

- Visiteurs : 9 cases vacantes
- PMR : 3 cases vacantes
- Employés : 30 cases vacantes

Selon les informations reçues de l'entreprise, il n'est toutefois pas rare que les capacités de stationnement soient pleinement employées, et que certains véhicules doivent même stationner sur les cases publiques mises en place par la commune le long de la route des Prés-Bugnon.

A court terme, il est donc prudent de considérer le seuil supérieur issu du calcul selon la norme VSS pour le dimensionnement de l'offre en stationnement.



Rollomatic SA & Landromatic SA – Stationnement des deux roues

En ce qui concerne le stationnement 2 roues (vélos/cyclomoteurs), le taux d'occupation constaté lors du relevé est d'environ 75% (19 places occupées sur 25). **En se basant sur les recommandations de la norme VSS 640 065, qui évalue le besoin en cases de stationnement MD en fonction du nombre d'employés, de la topographie du site, du développement des infrastructures en faveur de la mobilité douce, ainsi que du taux d'utilisation des modes doux dans les habitudes de déplacements, les cases de stationnement nécessaires sont estimées à 20-35 places. Par conséquent l'offre présente sur le site (25 places) est jugée acceptable.**

Autres entreprises du site

Trois autres sociétés sont également présentes sur le site. À savoir une entreprise de carrosserie, une de sanitaire et une d'agro-mécanique.

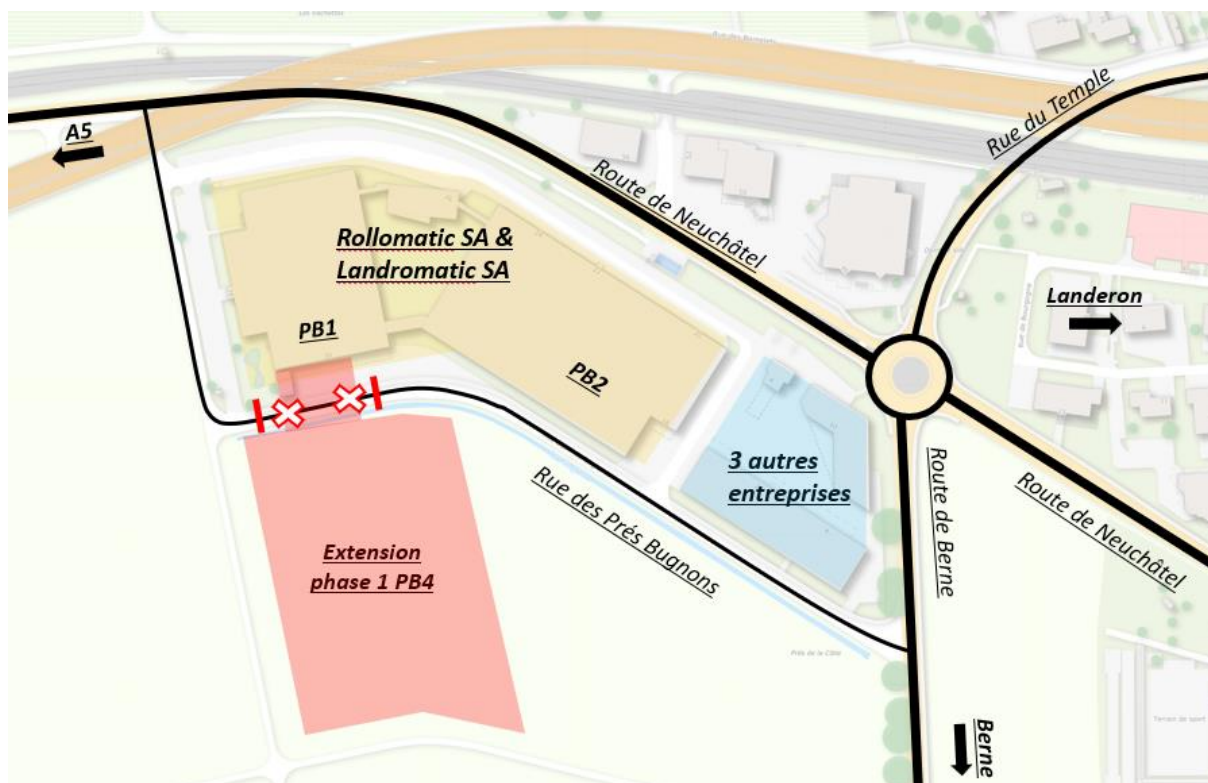
D'après les informations récoltées auprès des entreprises, la carrosserie compte 10 employés se déplaçant régulièrement en voiture, le centre d'agro-mécanique en a 5, et la société de sanitaire compte 2 collaborateurs motorisés et 4 camions de livraisons. En comptant également une part destinée aux visiteurs et clients, **le nombre de cases de stationnement pour ces entreprises est estimé à 35 places.** Les cases de stationnement retenues sont celles qui génèrent un trafic journalier non négligeable. Les places de parc de la carrosserie destinées aux véhicules faisant l'objet de réparations connaissent un taux de rotation très faible en comparaison (véhicules immobilisés plusieurs jours à plusieurs semaines), et ne sont pas prises en compte pour l'estimation du trafic journalier.

L'entreprise de carrosserie dispose également d'une station de lavage, qui peut générer un trafic ponctuellement important, engendrant des files d'attente qui peuvent régulièrement entraver la fluidité du trafic sortant du parking existant au Nord du bloc PB2, notamment en fin de journée. Il s'agira de tenir compte de ce conflit d'usage des voies de desserte interne dans le cadre de l'évaluation des variantes d'adaptation du plan de circulation lors des phases d'extensions successives du site industrielle.

3.1.2 Situation future : phase 1 (horizon +5ans)

Rollomatic SA & Landromatic SA – stationnement des véhicules légers

La phase 1 du plan d'extension concerne la réalisation du lot PB4. Ces nouveaux locaux doivent permettre à l'entreprise *Rollomatic SA* d'assurer sa croissance en termes de nombre d'employés, ainsi qu'en termes de prestations et services à proposer. Notamment à travers la création d'un centre de formation mondial pour le meulage, visant à faire croître son nombre de clients potentiels.



La société vise une croissance de 10% par an pour ses employés et espère doubler son nombre de clients dans les cinq prochaines années.

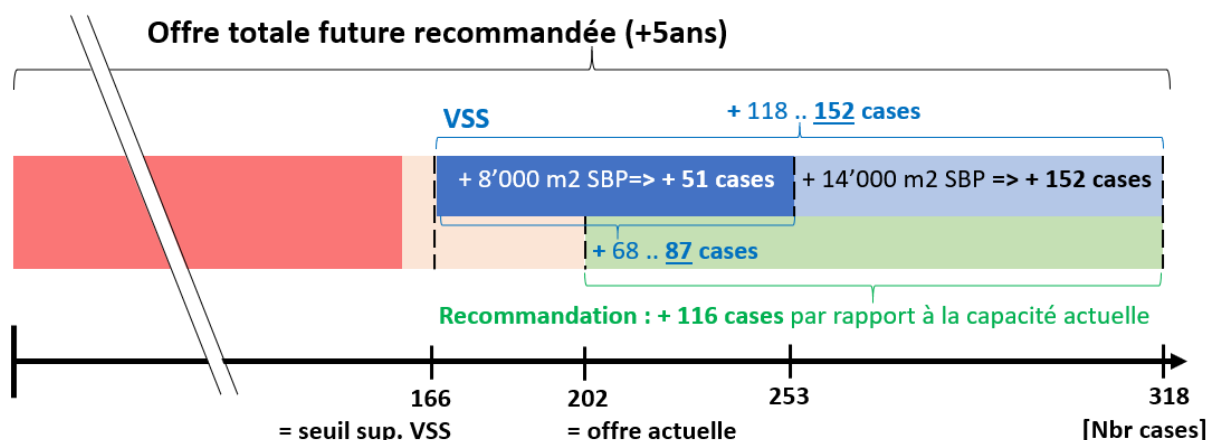
L'évaluation du besoin en stationnement met donc en relation l'extension en termes d'espace à disposition avec les objectifs de croissance visés pour un horizon de +5ans :

- Estimation du nombre d'employés futurs :
 - 455 collaborateurs, soit 173 de plus que l'année de référence 2018.
- Estimation du nombre de clients futurs :
 - 30 clients par semaine, représentant environ 120 personnes (soit 60 de plus que l'année de référence 2018).
- Estimation de l'espace dédié aux futurs locaux :
 - Potentiel d'extension de 8'000 m² à 14'000 m² de SBP supplémentaires au regard de l'augmentation des surfaces foncières affectées à l'activité industrielle dans cette phase.

En se basant sur les recommandations de la norme SN 640 281, le besoin de cases supplémentaires varie entre 68 et 87 cases dans l'hypothèse basse d'extension des SBP, respectivement de 118 à 152 cases dans l'hypothèse haute d'extension des SBP.

Parallèlement à ces considérations, **compte tenu de l'évolution pressentie du nombre de collaborateurs, et compte tenu de la fréquente atteinte de capacité des installations actuelles de stationnement, il semble judicieux de considérer d'emblée les 116 cases supplémentaires correspondant à la fourchette haute du dimensionnement conforme à la norme VSS SN 640 281, par rapport à l'offre actuelle dans un horizon de 5 ans.** Le besoin effectif pourra être réévalué plus finement en fonction des surfaces brutes de plancher effectives associées à la demande de permis de construire pour la première phase d'extension, mais on privilégiera de préférence les valeurs supérieures issues du dimensionnement VSS afin d'éviter les problématiques de stationnement illicite.

Le nombre de cases de stationnement supplémentaires nécessaire aux futurs clients est de 8 places. Sachant que la norme prévoit pour les clients 0.2 case de stationnement par 100m² SBP, soit 12 à 25 cases suivant les différentes combinaisons d'hypothèses, ces 8 places garanties dans le dimensionnement.



Rollomatic SA & Landromatic SA – Stationnement des deux roues

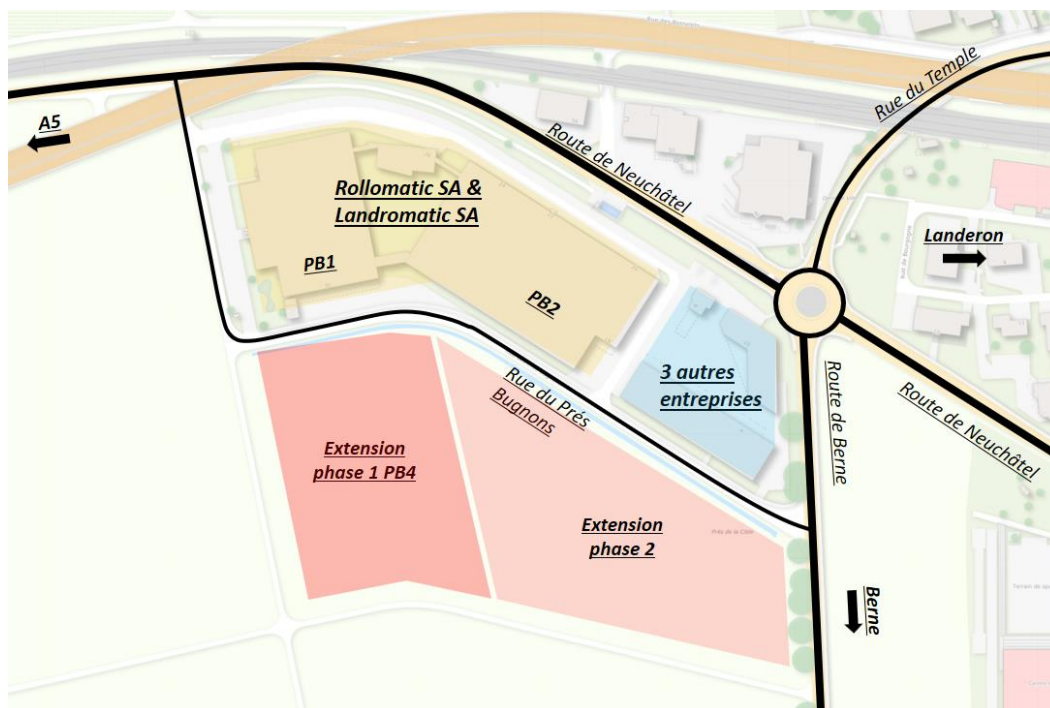
En se basant sur la norme SN 640 065 concernant le stationnement des deux-roues légers, ainsi que le potentiel de développement futur de l'entreprise, le besoin en stationnement est estimé à 40-55 places, soit une augmentation de 15 à 30 places par rapport à la situation actuelle.

Il est recommandé d'ajouter 25 cases de stationnement en faveur des deux-roues légers pour un total de 50 places.

3.1.3 Situation future : phase 2 (horizon 2040)

Rollomatic SA & Landromatic SA – stationnement des véhicules légers

La phase 2 concerne l'extension sur la partie Est de la parcelle 8557, avec la réalisation d'un lot de trois bâtiments (env. 10'700 m² de surface au sol). Ces hypothèses restent indicatives à ce stade de la planification. Il s'agit de les confronter au potentiel de développement effectif, et d'en conclure des bases de dimensionnement pour l'horizon de calcul de l'étude de trafic, fixé à 2040.

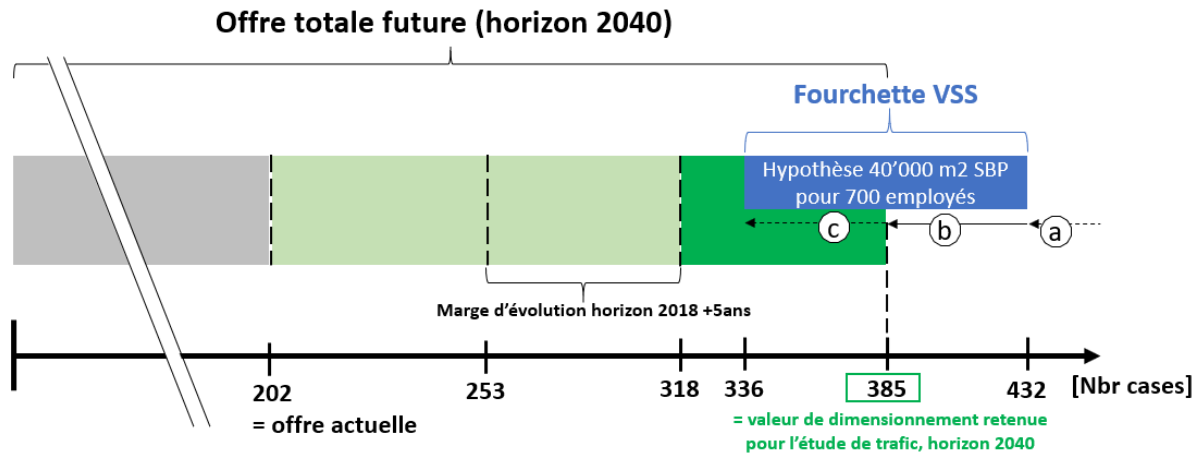


La société estime sa croissance en termes d'employés au prorata de la surface constructible supplémentaire.

	Surface parcellaire selon RF	SBP Rollomatic SA & Landromatic SA	Ratio SBP / surface RF
Etat existant (2018)	24'190 m ²	15'300 m ²	0.63
Extension phase 1 (+ 5 ans)	~42'400 m ²	↓ +8 à 14k 23'300 à 29'300 m ²	→ 0.55 à 0.69
Extension phase 2 (horizon de calcul 2040)	~58'000 m ²	31'200 à 40'000 m²	↓ Par analogie ← 0.55 à 0.69

On constate que les surfaces SBP maximales envisageables sur le site industriel après concrétisation de la 2^{ème} phase d'extension, soit env. 40'000 m², sont cohérentes avec l'hypothèse issue de la planification intentionnelle (3 nouveaux bâtiments). **Sur cette base, on peut estimer le nombre d'employés à futur à environ 700 collaborateurs, soit 418 de plus qu'actuellement.**

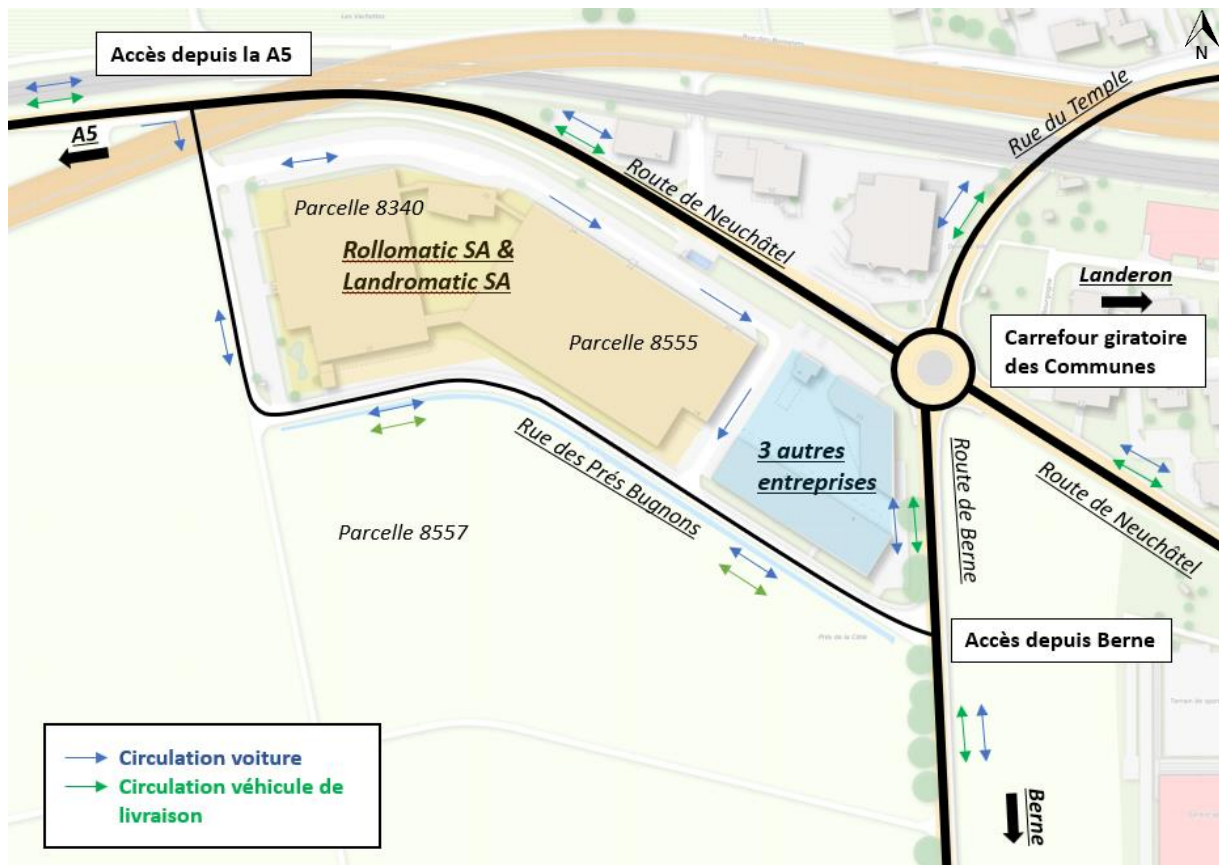
L'évaluation du besoin en stationnement met donc en relation l'extension en termes d'espace à disposition avec les objectifs de croissance visés pour un horizon de 2040. En se basant sur les seules recommandations de la norme VSS 640 281, **le besoin en cases de stationnement total pour 700 collaborateurs est compris entre 336 et 432 places. Nous retenons pour l'étude de trafic, la valeur médiane de 385 places. Cette hypothèse s'accorde avec la nécessité de favoriser à moyen et long terme - dans le cadre de la politique de mobilité des entreprises concernées - le report modal (modes doux et transports publics) et les pratiques de mobilité alternatives telles que le covoiturage (pratique naturellement favorisée par l'augmentation des effectifs sur un même site). Elle vise également à permettre une évaluation proportionnée des charges de trafic futures générées par le site industriel, en postulant que l'augmentation du nombre d'employés ne devrait pas se traduire par une augmentation linéaire du trafic individuel motorisé, tout en considérant un potentiel maximal de développement.**



Niveau d'exigence	Enjeux	Leviers d'action
(a)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement maîtrisé du besoin en stationnement (dimensionnement conforme). ▪ Prévention du risque de stationnement illicite. ▪ Prévention du risque de saturation du réseau routier structurant 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promotion du report modal ▪ Promotion du covoiturage ▪ Plan de mobilité d'entreprise ▪ Amélioration du réseau de mobilité douce (piétons, cycles) ▪ Mesures (graduelles) en faveur des transports collectifs (politique d'arrêt, voire politique de fréquences) <p>⇒ Voir également chapitre 4.3.6 pour des pistes de mesures</p>
(b)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement durable et proportionné ▪ Prévention du risque de surcharge du réseau routier structurant 	
(c)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Approche volontariste dans les objectifs de développement durable ▪ Degré de conciliation élevé entre développement économique et qualité de vie locale. 	

3.2 Fonctionnement actuel des accès routiers

L'accès au site sur la route de Neuchâtel est à sens unique entrant en provenance de l'autoroute A5. Tout le trafic sortant passe par l'accès sur la route de Berne. La circulation des poids-lourds (livraisons) se fait exclusivement par la route de Berne. Elle est interdite sur le tronçon de la route des Prés Bugnons proche de l'accès sur la route de Neuchâtel (Nord-Ouest). Il y a de ce fait un risque de conflit ou de gêne réciproque entre la circulation des véhicules légers et celles des poids-lourds sur la route des Prés Bugnons lors de manœuvres, traduisant une situation non optimale.



Afin de quantifier les volumes de trafic déterminants sur les différents tronçons permettant l'accès au site, plusieurs comptages ont été effectués. Trois carrefours ont été considérés, à savoir les deux intersections permettant l'accès direct au site ainsi que le carrefour giratoire faisant le lien entre la route de Neuchâtel et la route de Berne.

Les comptages ont été réalisés le jeudi 20.09.2018 aux heures de pointes du matin et du soir (HPM/HPS) :

- HPM :
 - Les deux accès au site : entre 7h et 7h30
 - Carrefour giratoire : entre 7h40 et 8h10
- HPS :
 - Les deux accès au site : entre 17h et 17h30
 - Carrefour giratoire : entre 17h40 et 18h10

Les comptages ont été réalisés sur un intervalle de temps de 30 min, et les charges de trafics ont ensuite été extrapolées sur une heure entière.

La période choisie pour le comptage (jeudi durant le mois de septembre, en période scolaire) est bien représentative de la circulation en jour ouvrable moyen compte tenu du groupe de variations annuelles du trafic caractérisant le type de routes concernées dans le périmètre d'étude.

Heure de pointe du matin (HPM) :

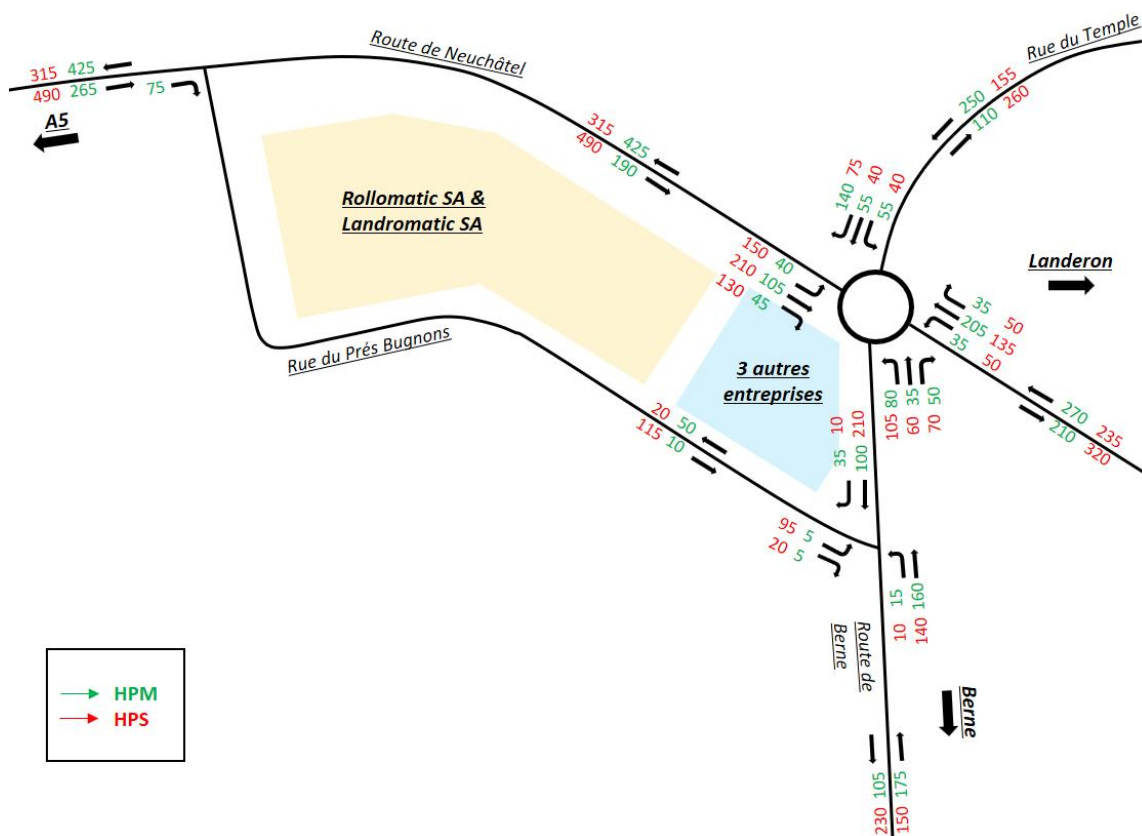
On constate qu'environ deux tiers du trafic entrant sur site proviennent de l'autoroute A5 par la route de Neuchâtel (Nord-Ouest), tandis que le trafic en provenance du Landeron représente environ le quart et celui venant du Sud (Berne) est plutôt faible. Le comptage a relevé un trafic quasi inexistant en rapport avec les livraisons et activités des autres entreprises (très peu de véhicules de livraison), à cette heure-là. Par conséquent ces charges de trafics concernent directement les collaborateurs des différentes sociétés, et nous renseignent donc sur leurs provenances et leurs itinéraires.

Concernant le trafic général sur les différents tronçons, on constate qu'un flux important est généré en direction de l'autoroute A5 en provenance de toutes les branches du giratoire, et plus particulièrement du Landeron et autres communes à l'Est du site. Un flux non négligeable est également à relever provenant de l'autoroute A5 en direction du Landeron sur la route de Neuchâtel. Par conséquent une attention particulière est à porter sur cet axe lors du diagnostic et de l'évaluation des capacités.

Heure de pointe du soir (HPS) :

Le site n'a actuellement qu'une seule sortie au niveau du carrefour sur la route de Berne, ce qui engendre un trafic plus important que celui relevé en HPM (2 accès entrants). Le trafic est majoritairement dirigé vers le Nord sur la route de Neuchâtel en direction du Landeron et de l'autoroute A5. Ceci rejoint les résultats observés pour le comptage HPM. Tout comme pour le HPM, très peu de véhicules de livraisons ont été relevés à cette heure-là.

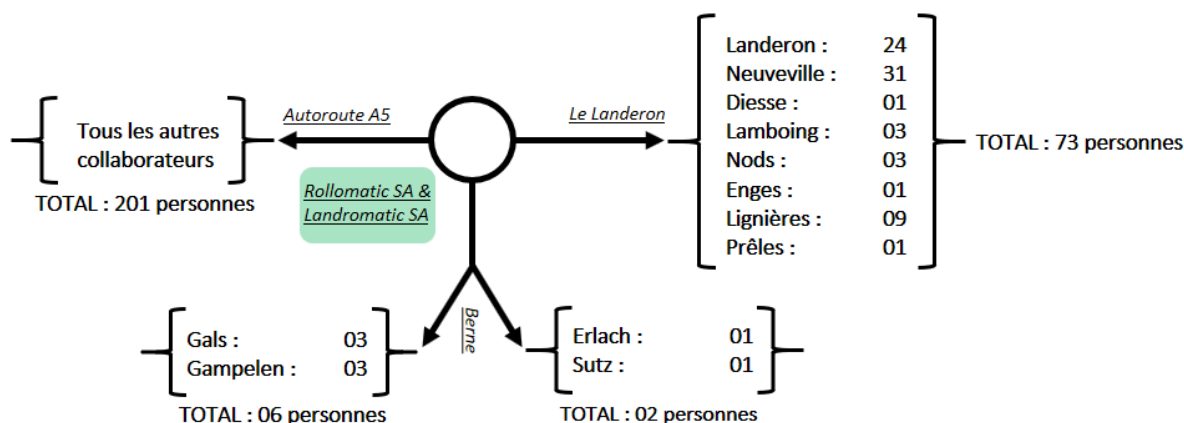
On observe de manière générale une tendance inverse pour les directions des flux de trafic comparé à l'HPM, mais une importance proportionnelle en termes de charges de trafic. L'axe le plus circulé est également la route de Neuchâtel.



3.3 Itinéraires des collaborateurs

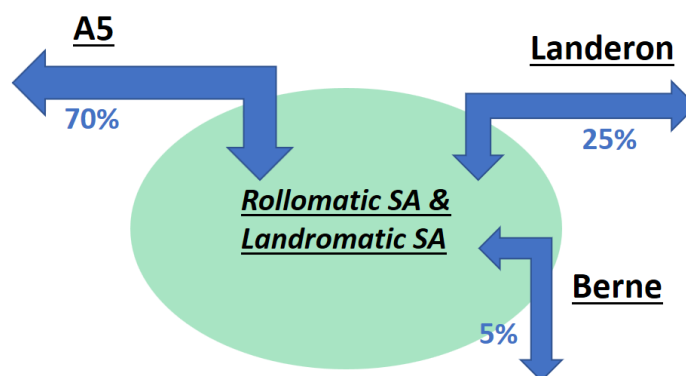
Les sociétés *Rollomatic SA* et *Landromatic SA* ont communiqué les informations concernant les lieux de résidence de leurs collaborateurs, ainsi que leurs fréquences de déplacement. Ceci permet d'estimer la génération et la distribution du trafic sur les différents tronçons qui desservent le site, et de mettre en relation les charges de trafic relevées lors des comptages.

Trois directions principales sont considérées, sur lesquels les différents itinéraires potentiels des 282 collaborateurs sont déterminés en fonction de la situation des communes par rapport au site :



3 - schéma de répartition des collaborateurs en fonction de leurs lieux de domicile

On constate que les communes limitrophes à l'Est du site regroupent une partie non négligeable des collaborateurs, tandis que celles au Sud (Seeland) concernent une part plutôt faible. Il est estimé que les autres collaborateurs provenant des communes plus éloignées viennent via l'autoroute A5.



Cette distribution se reflète notamment dans le comptage HPM réalisé, avec des proportions plutôt similaires en termes de flux de trafic entrant sur site observées sur les différents tronçons. La part des collaborateurs provenant de l'Est concerne majoritairement les communes du Landeron et de la Neuveville, communes desservies idéalement par la route de Neuchâtel. Ceci se reflète également dans le comptage HPM en termes d'importance des charges de trafic sur les différents axes.

3.4 Réceptions / expéditions des marchandises

Expéditions des machines (Sud PB1) :

Les expéditions de machines produites par l'entreprise se font par semi-remorques. Dans les jours d'activités les plus chargés, l'entreprise expédie près de 20 machines, nécessitant 10 véhicules poids-lourds par jour.

Expéditions des pièces (Est PB2) :

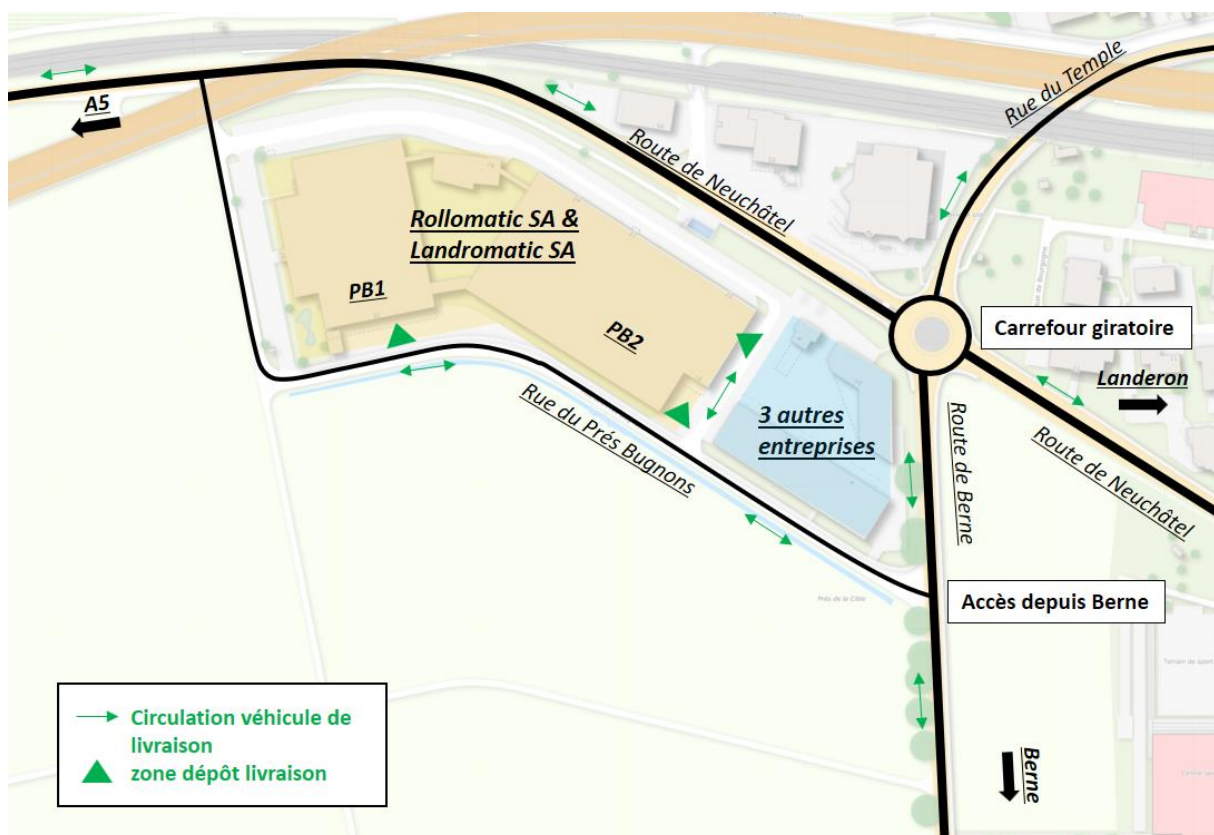
L'entreprise estime qu'elle procède à environ 5 – 10 expéditions par camionnette en une journée. On retient l'hypothèse haute de 10 véhicules légers par jour.

Réceptions de marchandises (Sud-Est PB2) :

L'entreprise reçoit en moyenne 15 à 25 livraisons par jour. Les deux tiers se font par véhicules légers, et le tiers restant par semi-remorques. On retient l'hypothèse haute de 25 véhicules par jour.

Distribution des charges de trafic de livraisons :

Concernant les hypothèses de distribution du trafic, il est admis que les livraisons par poids-lourds se font via l'autoroute A5. 20% des livraisons par véhicules légers se font également via l'autoroute A5, 40% par la route de Neuchâtel en direction de la commune du Landeron et les 40% restant par la route de Berne en direction de Berne.

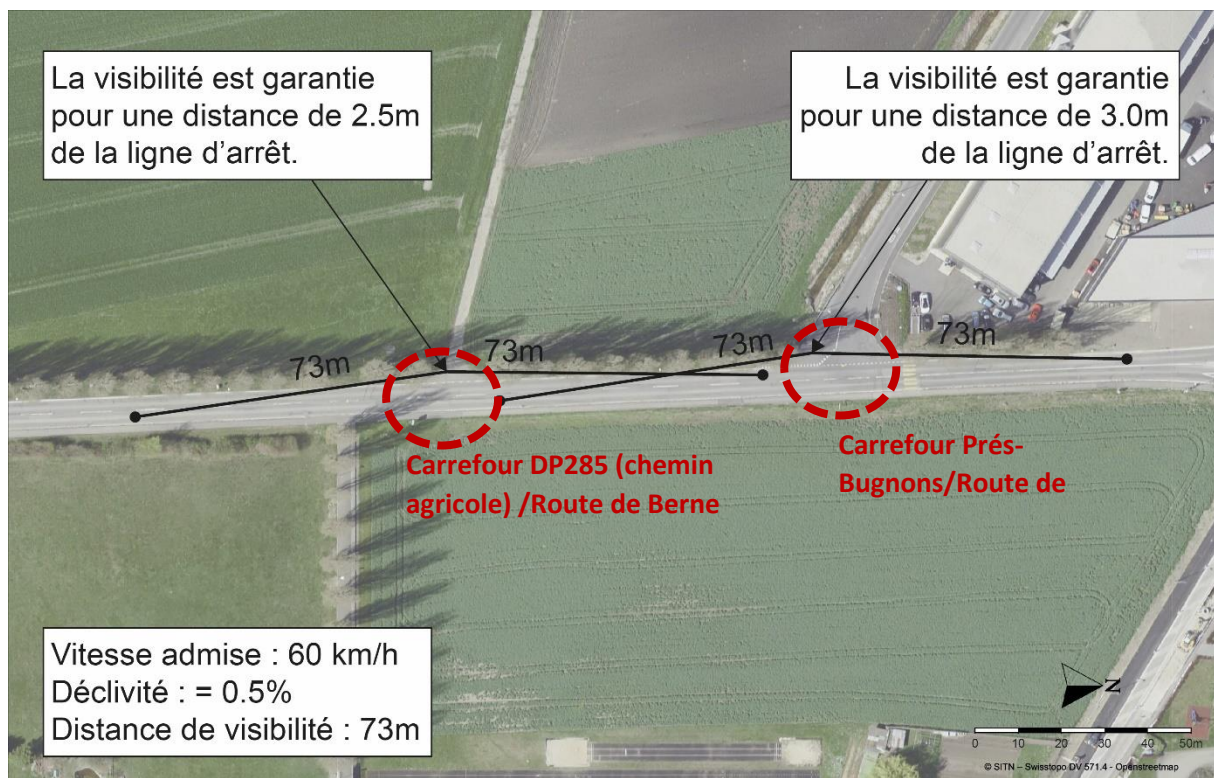


3.5 Sécurité aux débouchés de la ZAPI

3.5.1 Route de Berne (RC 1162)

Le carrefour Prés-Bugnon / Route de Berne (à droite sur le schéma ci-dessous) est conforme selon SN 640 273a du point de vue de la visibilité, en admettant toutefois une distance d'observation en retrait de 3.0 m (et non de 5.0 m comme exigé hors des localités) par rapport au bord de la chaussée prioritaire (60 km/h). Cela revient à assimiler cette intersection à un carrefour en localité, hypothèse raisonnable dans l'optique de la viabilisation de la parcelle 8557 (extension de la ZAPI) ainsi qu'à terme, de la zone d'utilité publique « Prés-de-la-Cible » située de l'autre côté de la route de Berne.

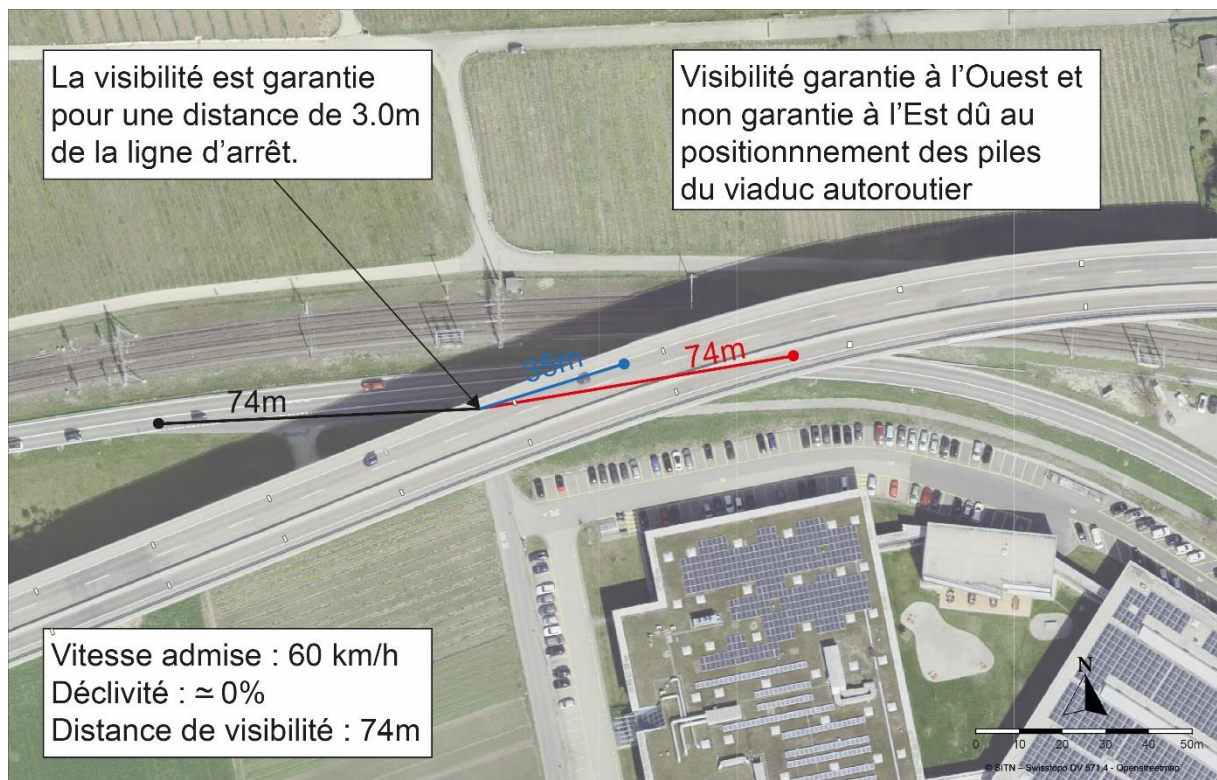
Le carrefour DP285 / Route de Berne vérifie les distances de visibilité seulement en considérant un retrait de 2.50 m (valeur réduite selon SN 640 273a). La viabilisation du carrefour pour un trafic autre qu'agricole suppose donc a minima de prévoir des mesures de modération des vitesses sur l'axe prioritaire, afin de relever le niveau de sécurité. Ces mesures seraient de plus bienvenues pour accroître la sécurité des traversées piétonnes le long de cet axe et apaiser un tronçon emprunté par les piétons (notamment les plus jeunes) pour rejoindre l'arrêt de bus situé au droit du giratoire des Communes depuis le Centre des Deux Thielles, et réciproquement.



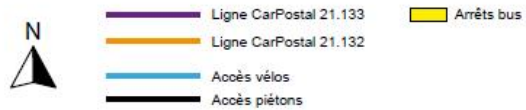
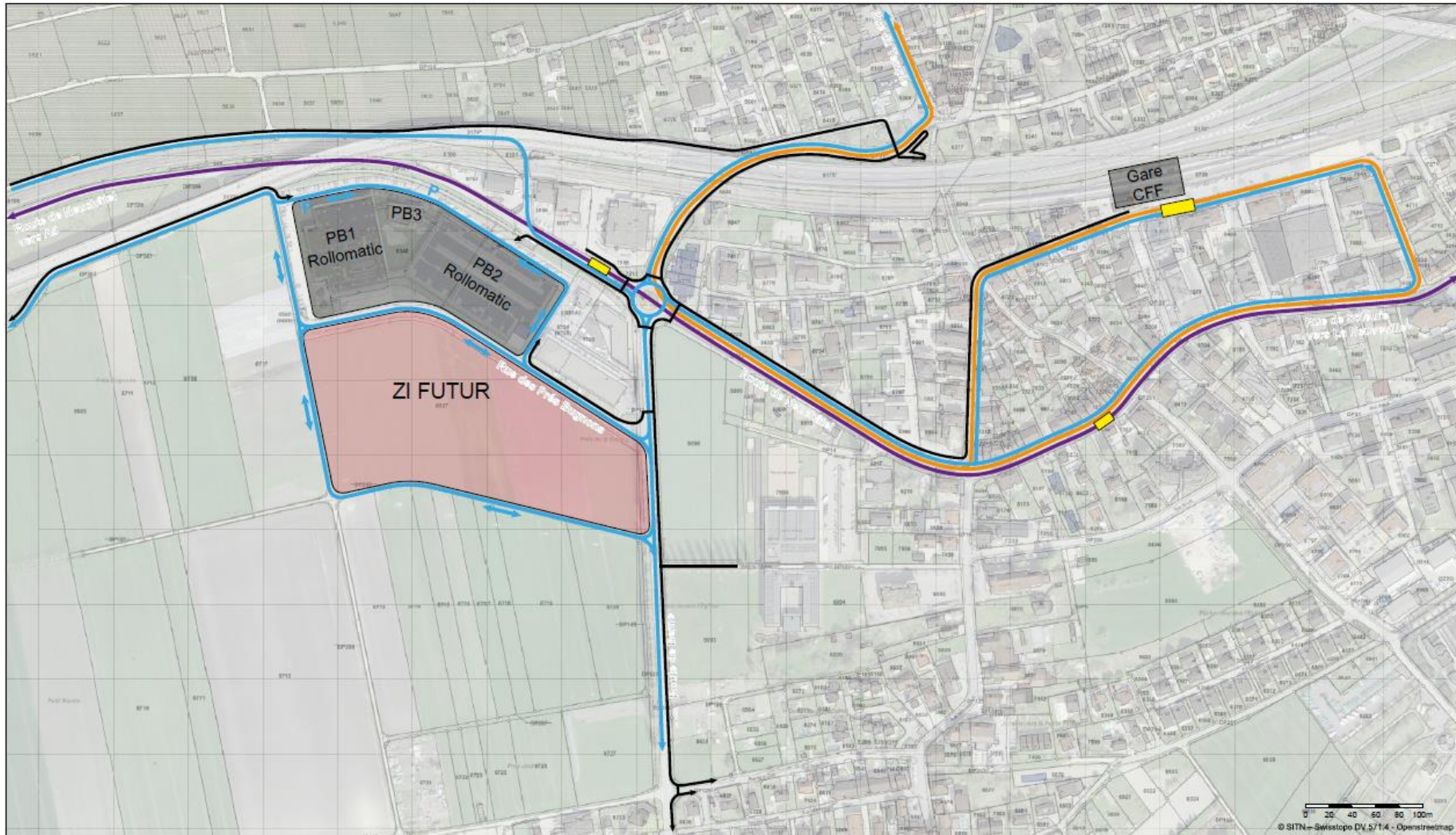
3.5.2 Route de Neuchâtel (RC5)

Aucun débouché n'est actuellement possible depuis la ZAPI sur la route de Neuchâtel pour le trafic individuel motorisé. Dans le cadre de l'étude des variantes de plan de circulation à futur, et vu l'importance des flux orientés vers l'autoroute A5, il apparaît opportun d'évaluer les conditions de visibilité pour un hypothétique débouché à aménager au droit de l'emplacement de la voie d'accès directe existante vers la zone industrielle.

L'analyse montre que les piles du viaduc autoroutier sont susceptibles de constituer une entrave visuelle au trafic provenant de la droite, c'est-à-dire pour un éventuel mouvement de tourner-à-gauche en sortant de la zone industrielle. Bien que la visibilité ne soit que partiellement altérée (voir illustration ci-contre), l'aménagement d'une aide à l'insertion constituerait une mesure fortement recommandée pour sécuriser une insertion de véhicules en direction de Cressier (et de l'autoroute A5), tant du point de vue de la sécurité que de la capacité d'écoulement.



3.6 Accessibilité par modes doux et transports publics – état existant



4. CONCEPTS D'ACCESSIBILITE FUTURE :

4.1 Variantes de gestion du trafic individuel motorisé (TIM) :

4 variantes d'accessibilité au site sont évaluées. Chacune comporte une sous-variante B, qui implique le courant « tourner à droite » sur l'intersection entre la route de Neuchâtel et la rue du Prés Bugnons (Nord-Ouest).

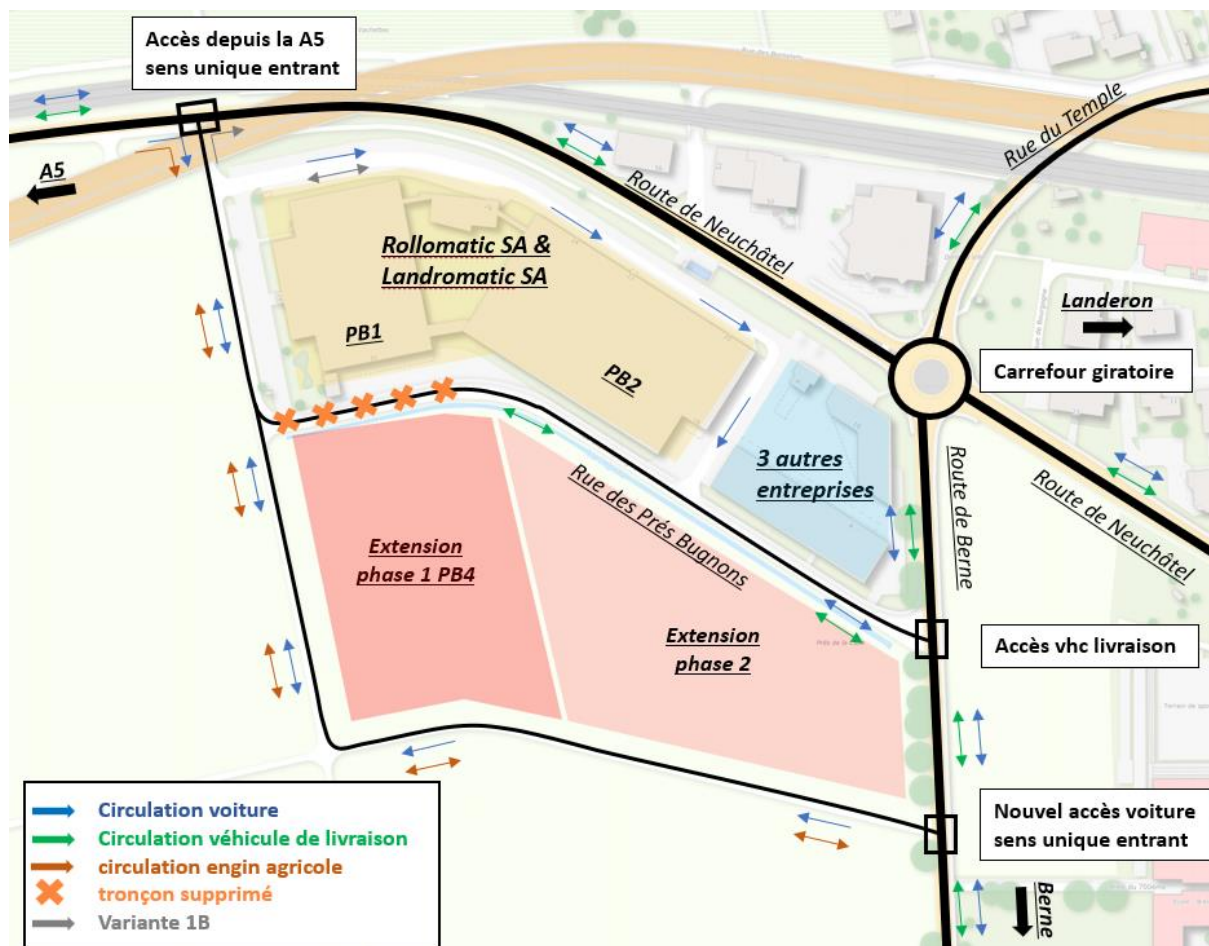
La circulation des véhicules de livraisons est la même pour toutes les variantes, avec le carrefour entre la route de Berne et la rue des Prés Bugnons comme seul accès au site. Ceci car les zones de dépôts actuelles et futures se trouvent toutes sur la rue des Prés Bugnons.

Le tronçon sur la rue des Prés Bugnons entre PB1 et PB4 (phase 1) est supprimé, dû à la future extension.

La circulation des engins agricoles est la même pour toutes les variantes, et se fait par le chemin AF au sud de la parcelle 8557. Seule la variante 3 diffère des autres au niveau de l'accès sur la route de Berne (voir variante 3 ci-dessous). Les engins agricoles sont également pris en compte dans les sous-variantes B pour le courant « tourner à droite ».

4.1.1 Variante 1A / 1B :

La variante 1 propose 3 accès au site. L'accès au niveau de l'intersection entre la route de Neuchâtel et la rue des Prés Bugnons (Nord-Ouest) est à sens entrant uniquement en provenance de l'autoroute A5 (Ouest). Cet accès est autorisé aux véhicules légers et engins agricoles.

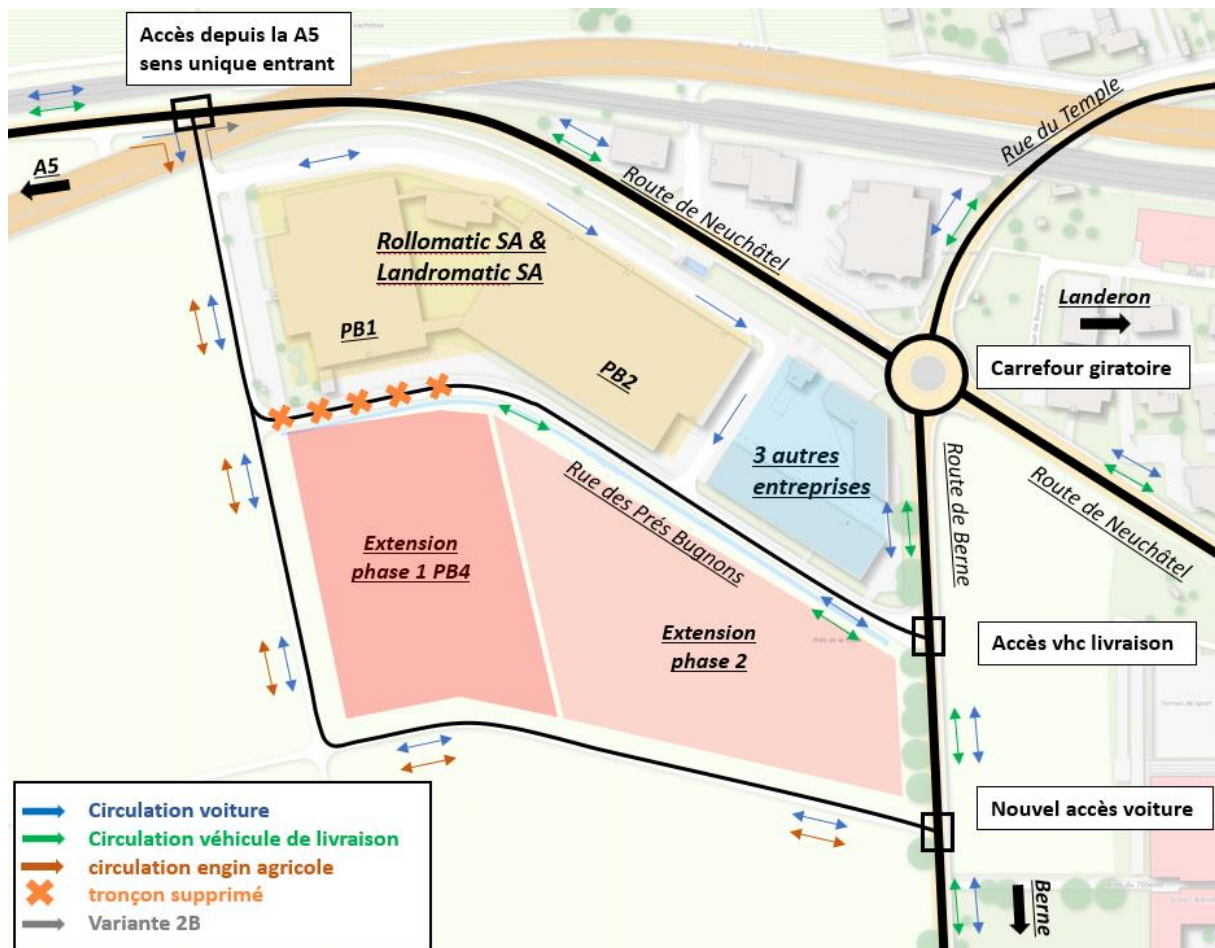


L'accès au niveau de l'intersection entre la route de Berne et la rue des Prés Bugnons est à double sens entrant/sortant. Toutefois, le sens entrant n'est admis que sur le tronçon de la rue du Prés Bugnons longeant les 3 autres entreprises présentes sur site, ce qui permet à leurs collaborateurs et clients d'éviter de faire le tour complet du site. Le tronçon de la rue des Prés Bugnons longeant PB2 est exclusivement dédié aux véhicules de livraison. Le courant « tourner à gauche » en provenance de Berne est interdit sur cet accès. Il est considéré que ce courant engendre des charges négligeables sur ce carrefour, car il est déjà permis sur le nouveau carrefour au Sud. Ceux qui désirent emprunter ce carrefour doivent par conséquent faire le demi-tour sur le giratoire. La circulation sur le parking au Nord des bâtiments PB1 et PB2 est à sens unique vers l'Est, car les voitures ne peuvent sortir du site que par le carrefour rue des Prés Bugnons – route de Berne.

Un nouvel accès est proposé sur la route de Berne au niveau du chemin AF au sud de la parcelle 8557. Il est en sens unique entrant pour les voitures et à double sens pour les engins agricoles. Ceci implique l'aménagement et l'élargissement du tracé. La circulation sur le tronçon du chemin AF à l'Ouest longeant PB4 est à double sens pour les voitures car la future zone de stationnement sera potentiellement réalisée sur la partie sud de PB4.

4.1.2 Variante 2A / 2B :

La variante 2 propose également 3 accès au site. Elle reprend les mêmes points que la variante 1, mis-à-part pour le nouvel accès faisant l'intersection entre la route de Berne et le chemin AF au sud de la parcelle 8557. Cet accès est à double sens pour les engins agricoles et les voitures. L'autorisation du sens sortant sur ce nouvel accès procure au site deux points de sortie, et soulage en termes de charges de trafic le carrefour plus au Nord sur la route de Berne. Il est également proposé de mettre la circulation sur le parking au Nord-Ouest des bâtiments PB1 et PB2 en double sens pour permettre aux utilisateurs d'emprunter cette nouvelle sortie.



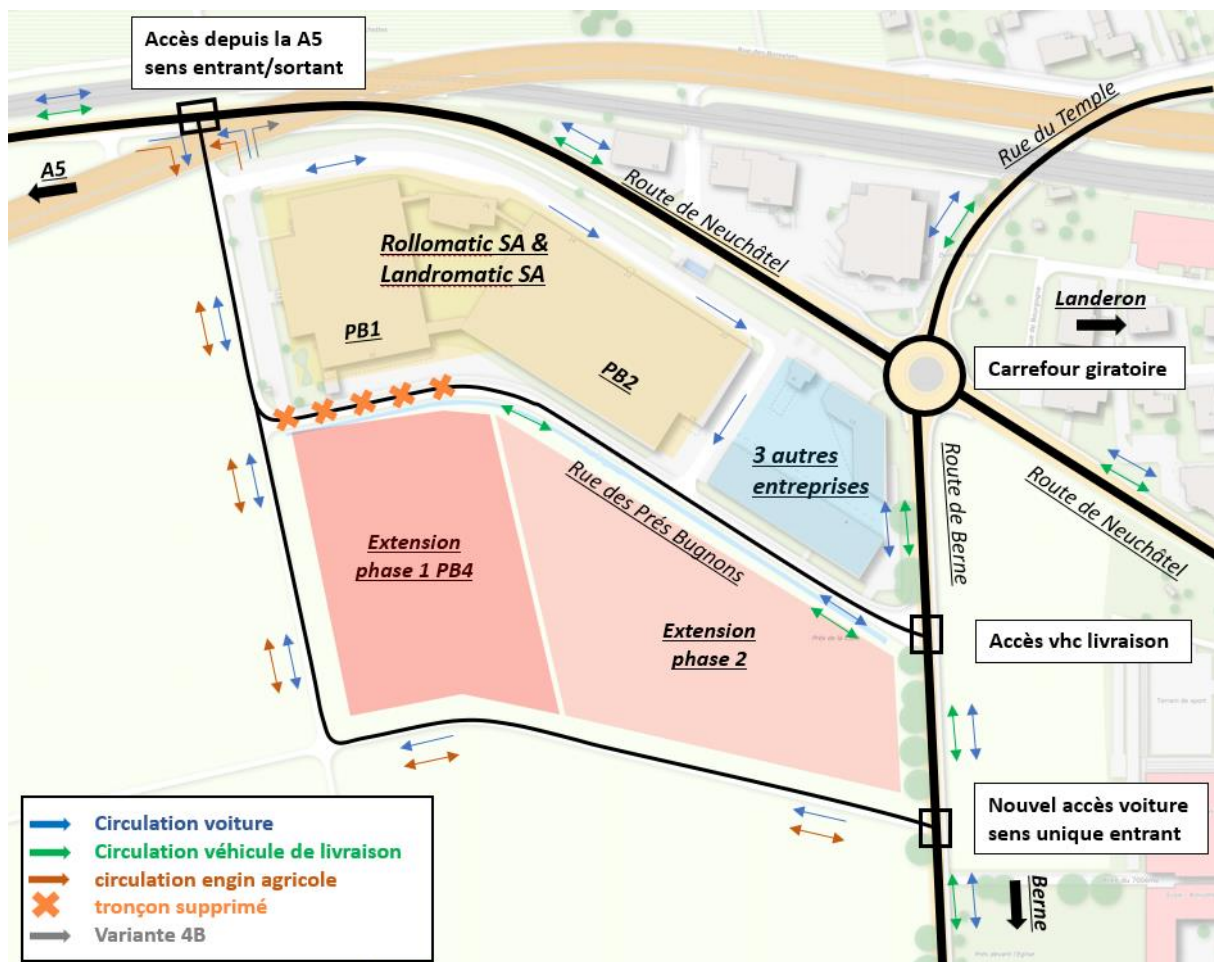
4.1.4 Variante 4A / 4B :

La variante 4 propose 3 accès au site. Elle reprend les mêmes points que la variante 1, mis-à-part pour l'accès faisant l'intersection entre la route de Neuchâtel et la rue du Prés Bugnons. Cette variante étudie la mise en place du courant « tourner à gauche » en sortant du site direction l'autoroute A5.

Une attention particulière est à porter à l'évaluation de ce carrefour en termes de sécurité et possibilité d'aménagement, dû au gabarit à disposition et aux contraintes du site. Notamment les piles du pont routier se trouvant au-dessus, ainsi que les parcelles agricoles avoisinantes.

La création de ce courant peut considérablement alléger les charges de trafics pour le nouvel accès (Sud) sur la route de Berne et sur le giratoire. Ceci car la majorité du trafic en relation avec le site provient de l'autoroute A5.

Pour les deux accès sur la route de Berne ainsi que la circulation sur les autres axes, cette variante reprend les mêmes points que la variante 1. Notamment avec le sens unique entrant sur le chemin AF (Sud parcelle 8557), ainsi que l'interdiction du courant « tourner à gauche » en provenance de Berne sur le carrefour route de Berne – rue des Prés Bugnons.

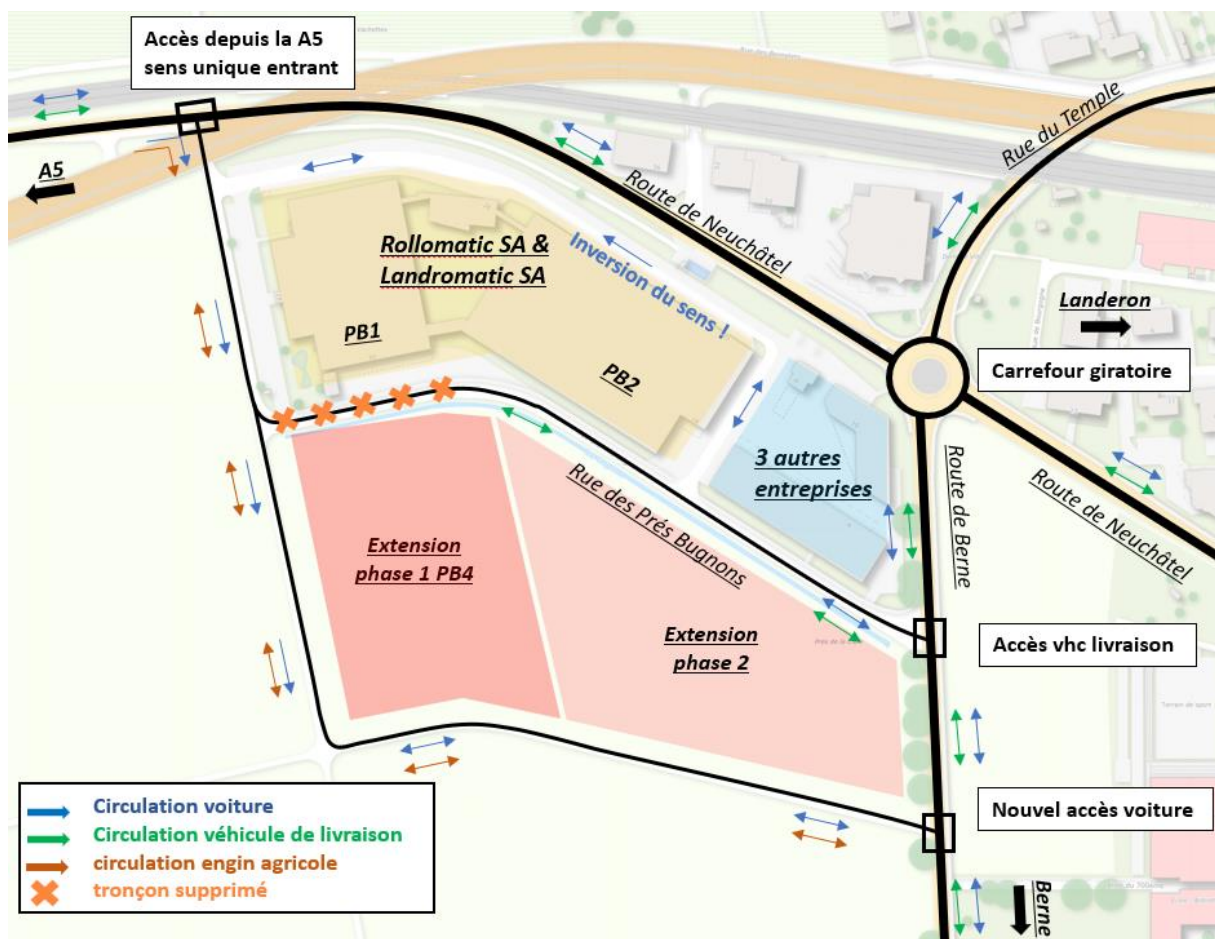


4.1.5 Variante 5

La variante 5 propose 3 accès au site. Elle reprend les mêmes points que la variante 2, à l'exception de la possibilité de tourner-à-gauche depuis la route de Berne vers les Prés-Bugnon qui est maintenue. C'est le plan de circulation interne qui diffère, puisqu'il s'agit de ne proposer qu'un sens unique Nord – Sud pour le trafic de véhicules légers sur la voie longeant le site par l'Ouest. Le nouvel accès créé sur la route de Berne ne dessert de ce fait que les zones d'extension de la ZAPI dans le sens entrant. En conséquence, une inversion du sens de circulation le long du parking jouxtant le bloc PB2 existant est préconisée, au risque d'imposer des détours importants pour les utilisateurs du parking en provenance du Landeron et du Seeland (rebroussement au giratoire de la jonction du Landeron puis entrée par la RC5).

Cette solution a pour avantage de minimiser les besoins d'intervention à très court terme (essentiellement en prévision de la phase 1), puisque l'élargissement du DP284 le long du bloc PB4 ne serait plus un prérequis.

Compte tenu du plan de circulation à l'intérieur du site, aucune sous-variante avec aménagement d'une sortie en tourner-à-droite n'a été étudiée pour cette variante (=> pas de variante 5B).

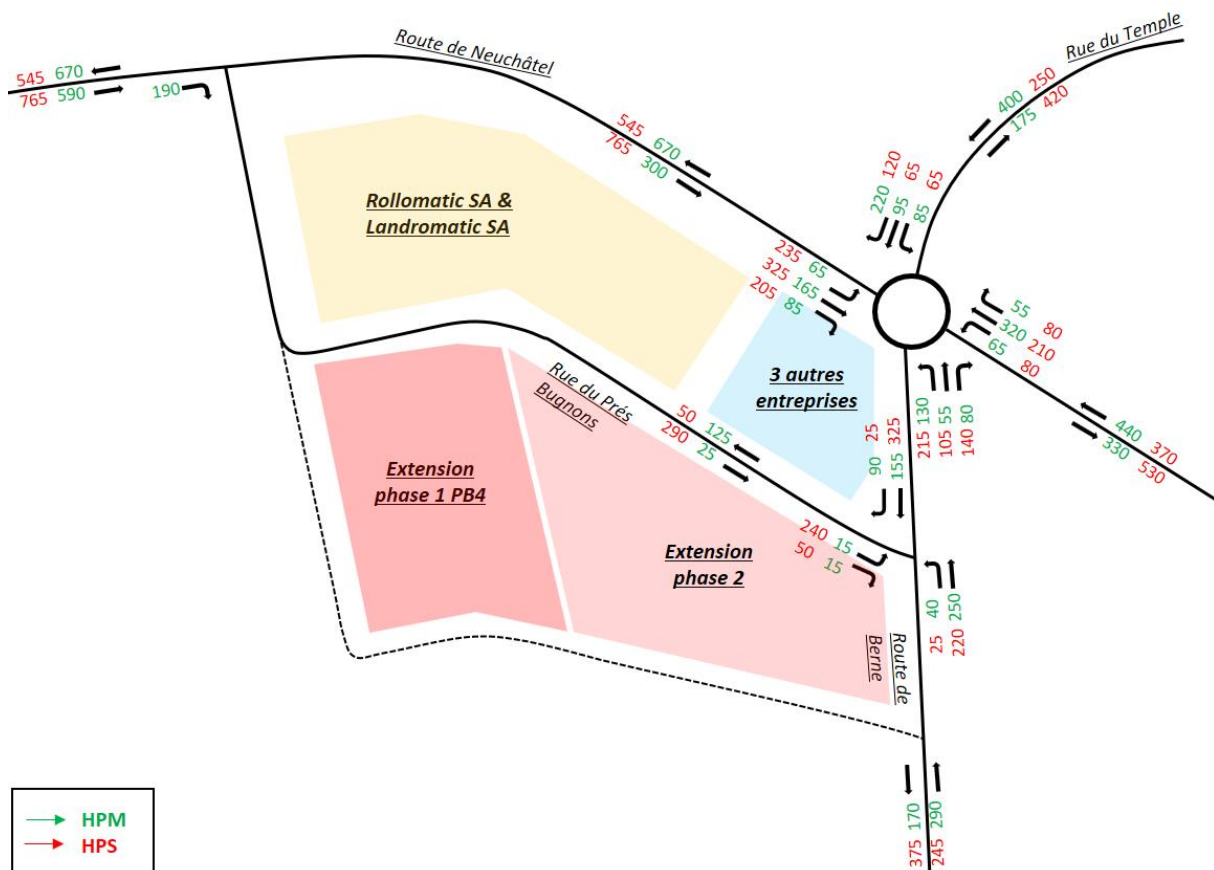


4.2 Analyse du trafic selon les variantes

L'analyse du trafic est réalisée sur le long terme en considérant l'horizon 2040 (phases 1 et 2). Les hypothèses de croissance des charges de trafic pour cet horizon se réfèrent aux objectifs fixés par l'entreprise *Rollomatic SA* concernant ses collaborateurs, ses clients et son activité, ainsi qu'à l'estimation du potentiel d'évolution des autres entreprises sur site et du trafic général sur les axes principaux :

- Croissance des employés :
 - +10% par an jusqu'à 5 ans, puis au prorata de la surface constructible.
- Croissance des clients :
 - Doublée en 5ans
- Croissance de l'activité :
 - +10% par an
- Croissance des 3 autres entreprises :
 - +5% par an
- Croissance générale du trafic :
 - +1.5% par an. Pourcentage basé sur la croissance des charges de trafic TJOM sur une période de 5 ans au niveau du poste de comptage automatique CSACR n°218 (A5) à Cressier.

La génération et distribution des charges de trafic ci-dessous représentent l'évolution à l'horizon 2040 avec la disposition actuelle de la circulation sur les différents accès et axes desservant le site. Bien que purement théorique car irréaliste, cette projection sur le plan de circulation actuel permet de comparer par la suite de manière pertinente l'impact des différentes variantes sur le trafic.



L'étude des différentes variantes est effectuée sur l'heure de pointe du soir (HPS), qui est la tranche horaire déterminante pour les niveaux de services. L'analyse porte sur les différents carrefours simples (non-régulés) permettant l'accès au site, ainsi que le carrefour giratoire des Communes.

L'évaluation de la capacité et du niveau de service des carrefours simples se fait selon les recommandations de la norme VSS SN 640 022. Le carrefour giratoire est évalué selon les recommandations de la norme VSS SN 640 024a ainsi que la méthode préconisée par le guide suisse des giratoires.

Le diagnostic de l'état de circulation au niveau des différents carrefours se fait selon les appréciations suivantes du niveau de service :

- A : très bon
 - B : très bon
 - C : Bon
 - D : Suffisant
 - E : Critique
 - F : Saturation
- } Réserve de capacité suffisante
- Etat proche de la saturation
- Etat saturé

4.2.1 Evaluation du fonctionnement des carrefours simples (non régulés) en fonction des variantes

Variante 1A

Le site n'ayant qu'un seul point de sortie (carrefour 2, sur route de Berne), des charges importantes se répercutent sur le courant « tourner à gauche » en sortant du site, du fait des volumes de trafic importants orientés en direction du giratoire des Communes. Toutefois, le niveau de service de ce carrefour est satisfaisant. La formation de files de longueur modeste n'est pas à exclure, mais les temps d'attente probables restent tout à fait acceptables.

Le carrefour 3 présente un niveau de service excellent, malgré l'absence de présélection pour les flux de tourner-à-gauche depuis l'axe prioritaire en provenance du Sud. La probabilité de formation de bouchons (accumulation de véhicules) est très faible, et dans cette hypothèse, la visibilité est optimale et donc le risque résiduel d'accident très faible.

Une attention particulière devra être portée sur l'aménagement du carrefour afin d'accroître sa perceptibilité.

Le carrefour 1 ne comporte aucun courant conflictuel.

Evaluation HPS:

- 1

Aucun courant problématique, **niveau de service excellent (A)**
- 2

- Courants déterminants :
 - tourner à gauche sortant
 - tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **55%**
 - Temps d'attente moyen : **15 sec.**
 - Niveau de service: **B/C**
- 3

- Courants déterminants :
 - tourner à gauche depuis la route principale
 - Probabilité de formation d'un bouchon: **4%**
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **27%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**



Variante 1B

La proposition d'une nouvelle sortie sur le carrefour 1 soulage le carrefour 2 en termes de charges de trafic pour le courant « tourner gauche » sortant du site.

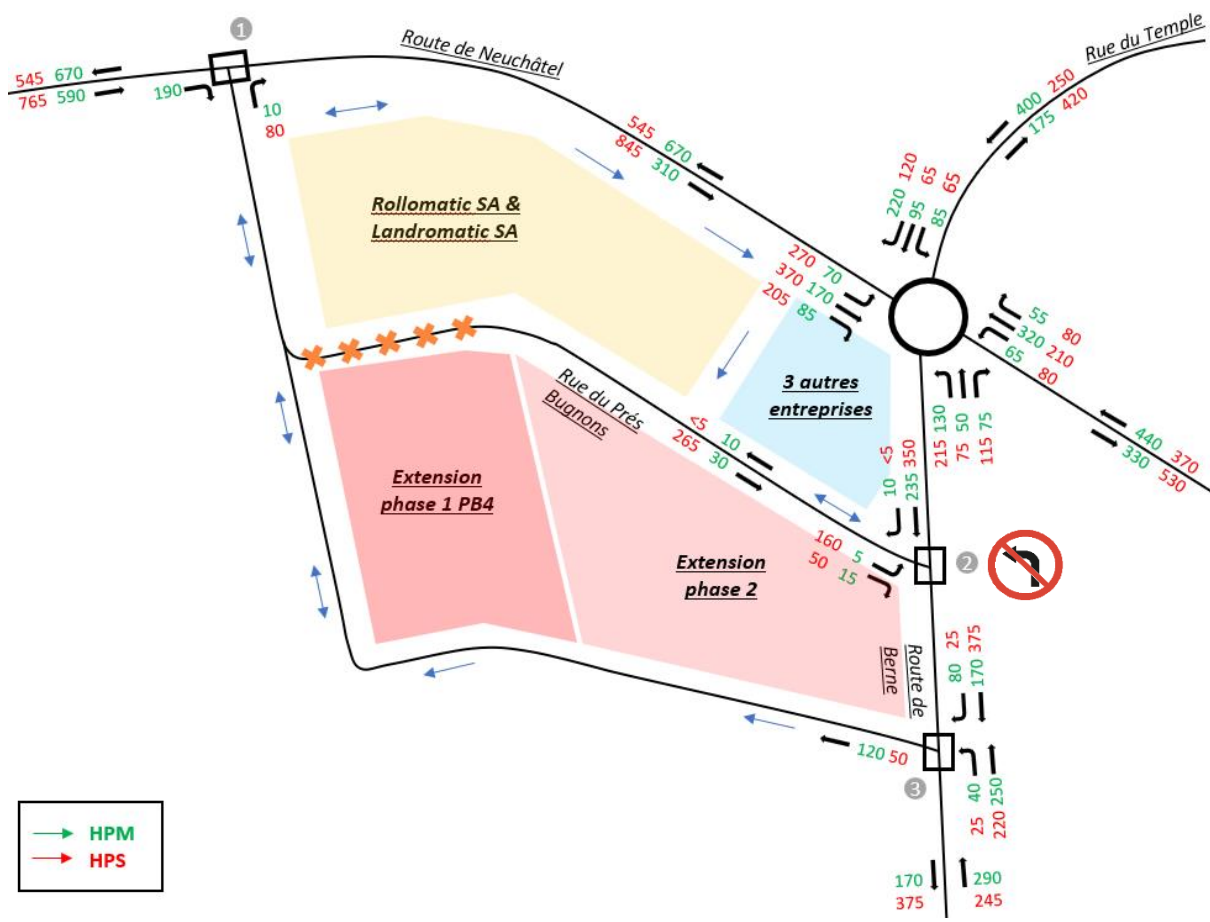
Le niveau de service du carrefour 2 est optimisé et les temps d'attentes sont légèrement meilleurs.

L'introduction de la sortie au carrefour 1 sur un axe considérablement chargé (route de Neuchâtel) occasionne un courant non prioritaire sur cette intersection (courant de « tourner à droite »). Les files formées à l'intersection demeurent tout à fait acceptables.

Le carrefour 3 présente le même niveau de service que dans la variante 1A.

Evaluation HPS:

- Courant déterminant:
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **20%**
 - Temps d'attente moyen : **15 sec.**
 - Niveau de service: **B/C**
- Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche sortant
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **45%**
 - Temps d'attente moyen : **13 sec.**
 - Niveau de service: **B**
- Courant déterminants :
 - ↳ tourner à gauche depuis la route principale
 - Probabilité de formation d'un bouchon: **4%**
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **27%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**



Variante 2A

L'introduction d'une nouvelle sortie au niveau du carrefour 3 sur le chemin AF au sud de la parcelle dédiée à la future extension soulage fortement le carrefour 2. Les charges de trafic sont réparties de manière plus ou moins égale entre les 2 carrefours.

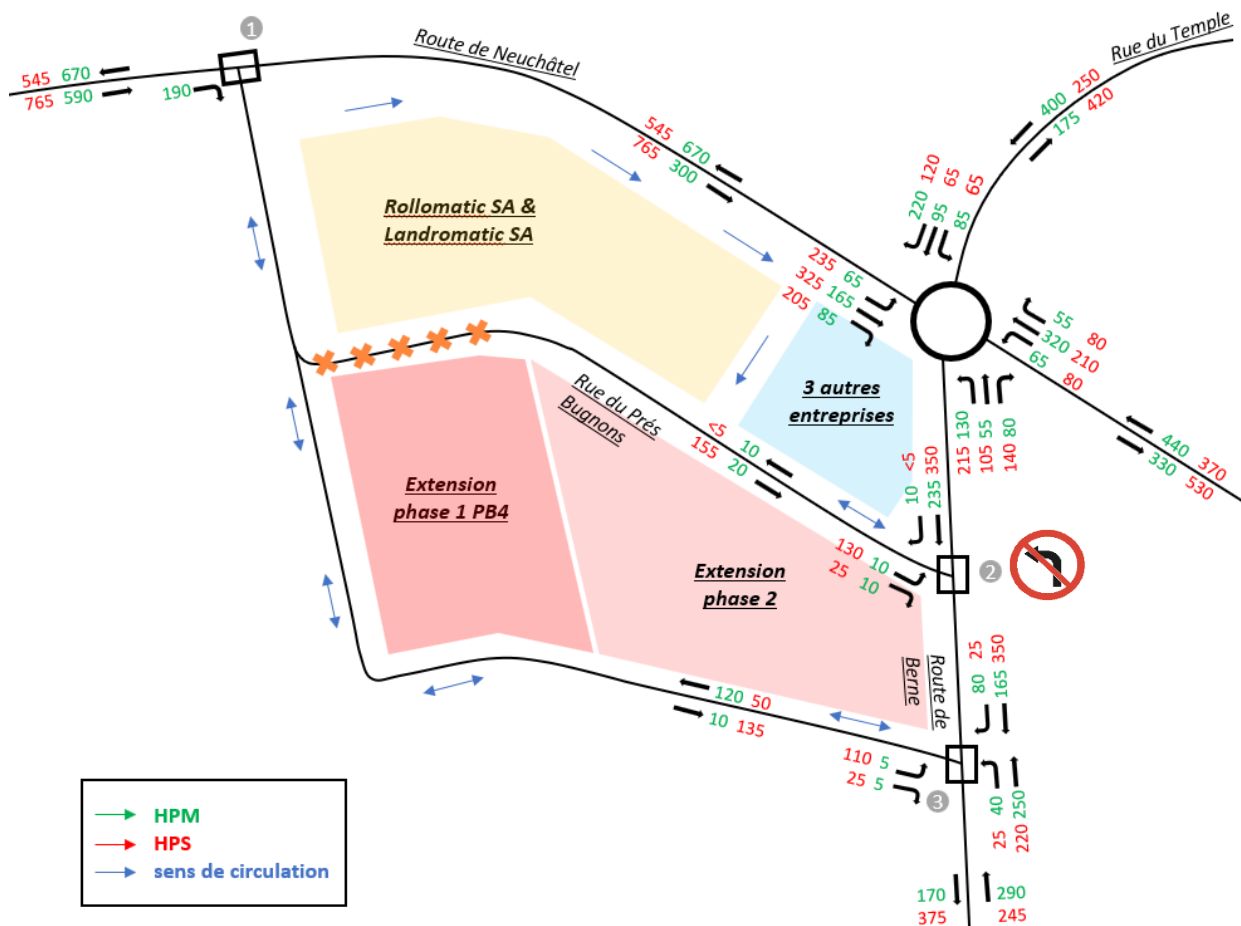
Le carrefour 2 présente un degré d'utilisation plus faible que pour la variante 1A. Les conditions de circulation sont bonnes et les temps d'attente sont tolérables.

Le courant de « tourner à gauche » venant de la route principale (route de Berne) n'entrave pas la bonne circulation au niveau du carrefour 3. Ce dernier présente un très bon niveau de service.

Le carrefour 1 ne comporte aucun courant conflictuel.

Evaluation HPS:

1. Aucun courant problématique, **niveau de service excellent (A)**
2.
 - Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche entrant
 - ↳ tourner à droite entrant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **37%**
 - Temps d'attente moyen : **12 sec.**
 - Niveau de service: **B**
3.
 - Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche entrant
 - ↳ tourner à droite entrant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **27%**
 - Temps d'attente moyen : **11 sec.**
 - Niveau de service: **B**



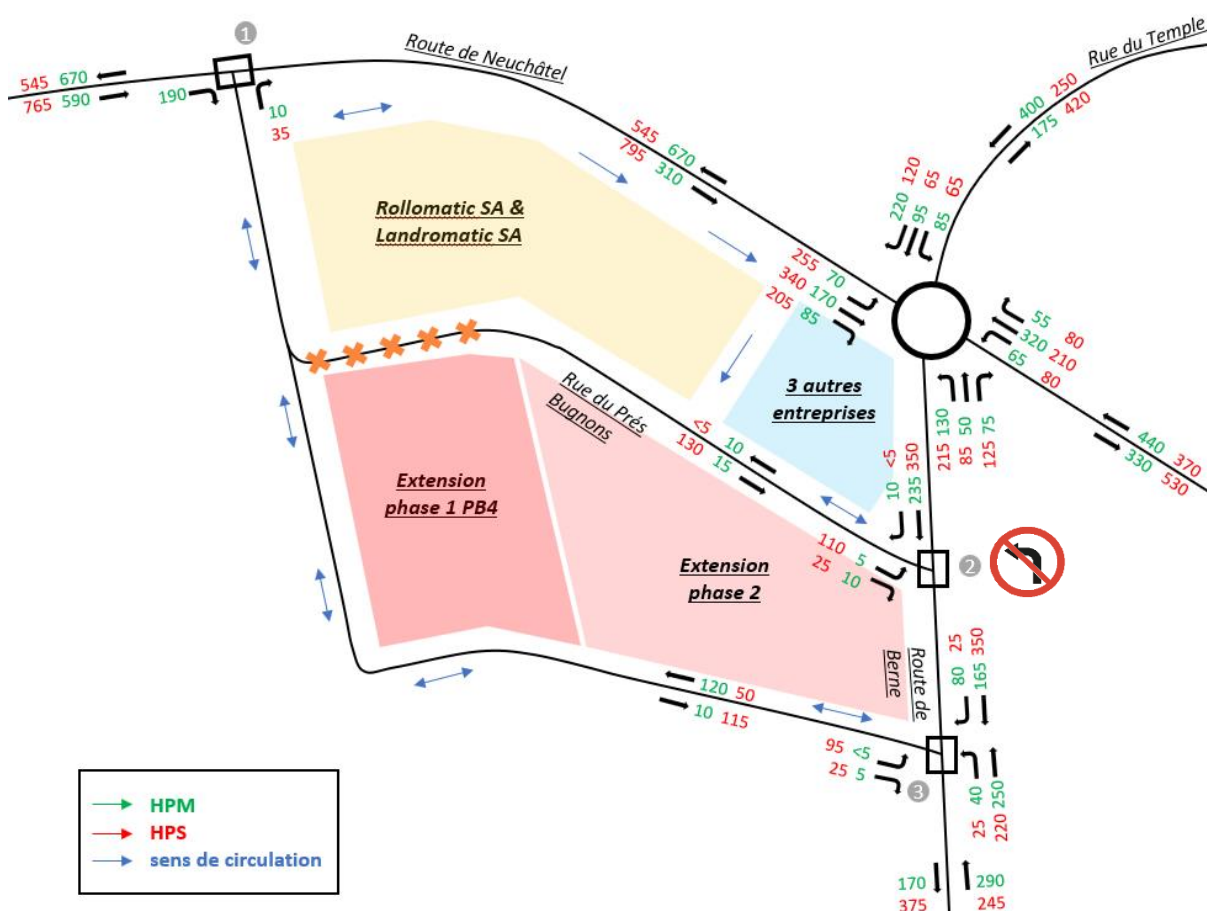
Variante 2B

L'introduction du courant « tourner à gauche » sortant du site au niveau du carrefour 1 aide à l'amélioration des conditions de circulation des 2 autres carrefours. Toutefois les carrefours 2 et 3 présentent déjà un niveau de service excellent pour la variante 2A.

Par conséquent la proposition d'une troisième sortie sur le carrefour 1 pour cette variante n'apporte pas de plus-value déterminante en termes de capacités.

Evaluation HPS:

- 1
 - Courant déterminant: tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **12%**
 - Temps d'attente moyen : **13 sec.**
 - Niveau de service: **B**
- 2
 - Courants déterminants : tourner à gauche sortant
 tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **32%**
 - Temps d'attente moyen : **12 sec.**
 - Niveau de service: **B**
- 3
 - Courants déterminants : tourner à gauche entrant
 tourner à droite entrant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **25%**
 - Temps d'attente moyen : **10 sec.**
 - Niveau de service: **A/B**



Variante 3A – 3B

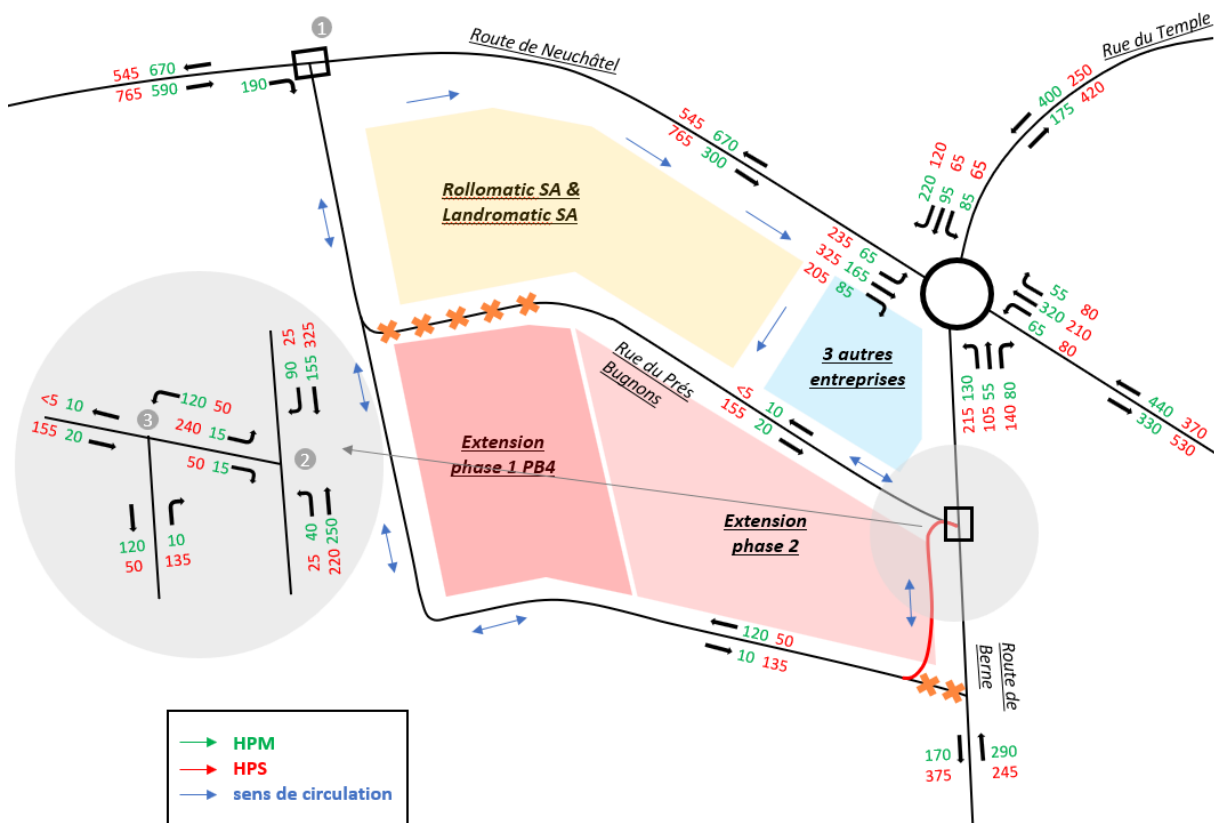
Les variantes 3A et 3B sont très similaires en termes de charges générées au niveau de l'accès sur la route de Berne. Le schéma et les résultats suivants concernent uniquement la variante 3A, puisque le carrefour 1 de la variante 3B présente les mêmes résultats de capacité que la variante 1B.

En termes de capacité, le débouché sur la route de Berne affiche un bon niveau de service.

Cependant, le gabarit routier à disposition au niveau de l'accès pour l'introduction du nouveau tronçon peut être problématique pour certains courants et types de véhicule. Effectivement, les engins agricoles venant de la route de Berne peuvent rencontrer des difficultés pour rejoindre le chemin AF par le nouveau tronçon, le gabarit n'étant pas suffisant pour permettre ce mouvement. La longueur du tronçon entre les intersections 2 et 3 est trop faible, et la distance entre deux courants successifs n'est pas suffisante. En conséquence, la viabilisation d'une telle configuration suppose des interventions et des emprises conséquentes.

Evaluation HPS:

1. Aucun courant problématique, **niveau de service excellent (A)**
2.
 - Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche sortant
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **55%**
 - Temps d'attente moyen : **15 sec.**
 - Niveau de service: **B/C**
3.
 - Courant déterminant :
 - ↳ tourner à droite venant en venant du nouveau tronçon
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **13%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**



Variante 4A

La proposition d'un courant « tourner à gauche » en sortant du site sur le carrefour 1 permet une sortie directe du site en direction de l'autoroute A5, sans devoir passer par le carrefour giratoire. Sachant que cette destination concerne une part non négligeable des collaborateurs sur le site, ceci engendre des charges de trafic importantes pour ce courant. Le niveau de service est suffisant, mais proche de la capacité admissible. Le risque de formation de bouchons augmente sur le courant non prioritaire.

On notera que l'ajout d'une aide à l'insertion, préconisée pour des questions de visibilité (voir chapitre 4.3.4) améliore considérablement le niveau de service. C'est cette disposition qui est retenue par la suite pour l'évaluation globale des variantes.

1

- Courant déterminant: tourner à gauche sortant **+ aide à l'insertion**
- Degré d'utilisation (voie mixte): **32%**
- Temps d'attente moyen : **14 sec.**
- Niveau de service: **B**

Evaluation HPS:

1

- Courant déterminant: tourner à gauche sortant
- Degré d'utilisation (voie mixte): **62%**
- Temps d'attente moyen : **35 sec.**
- Niveau de service: **D**

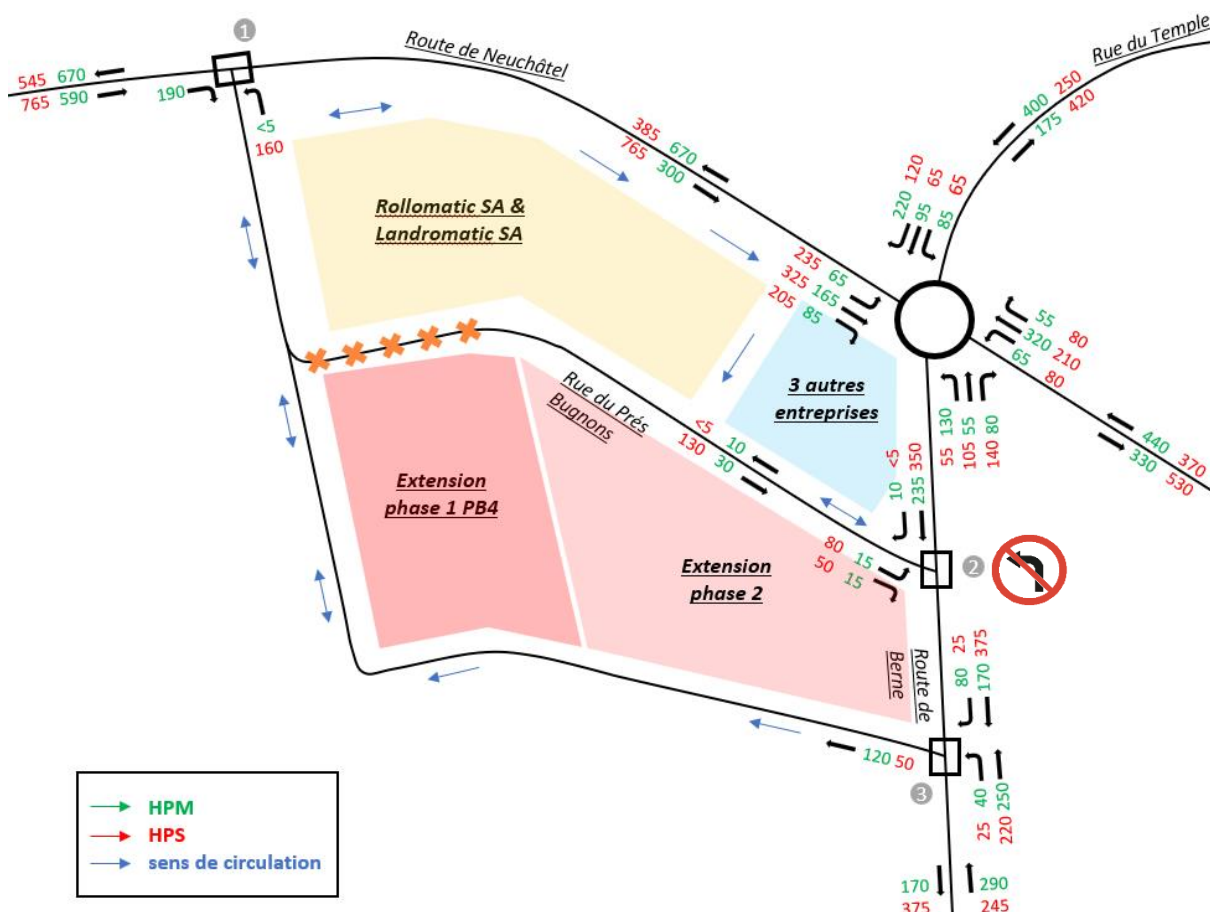
2

- Courants déterminants : tourner à gauche sortant tourner à droite sortant
- Degré d'utilisation (voie mixte): **24%**
- Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
- Niveau de service: **A**

3

- Courant déterminant : tourner à gauche depuis la route principale
- Probabilité de formation d'un bouchon: **4%**
- Degré d'utilisation (voie mixte): **27%**
- Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
- Niveau de service: **A**

De plus, l'incidence sur le carrefour 2 est favorable puisque le temps d'attente devient très faible.



Variante 4B

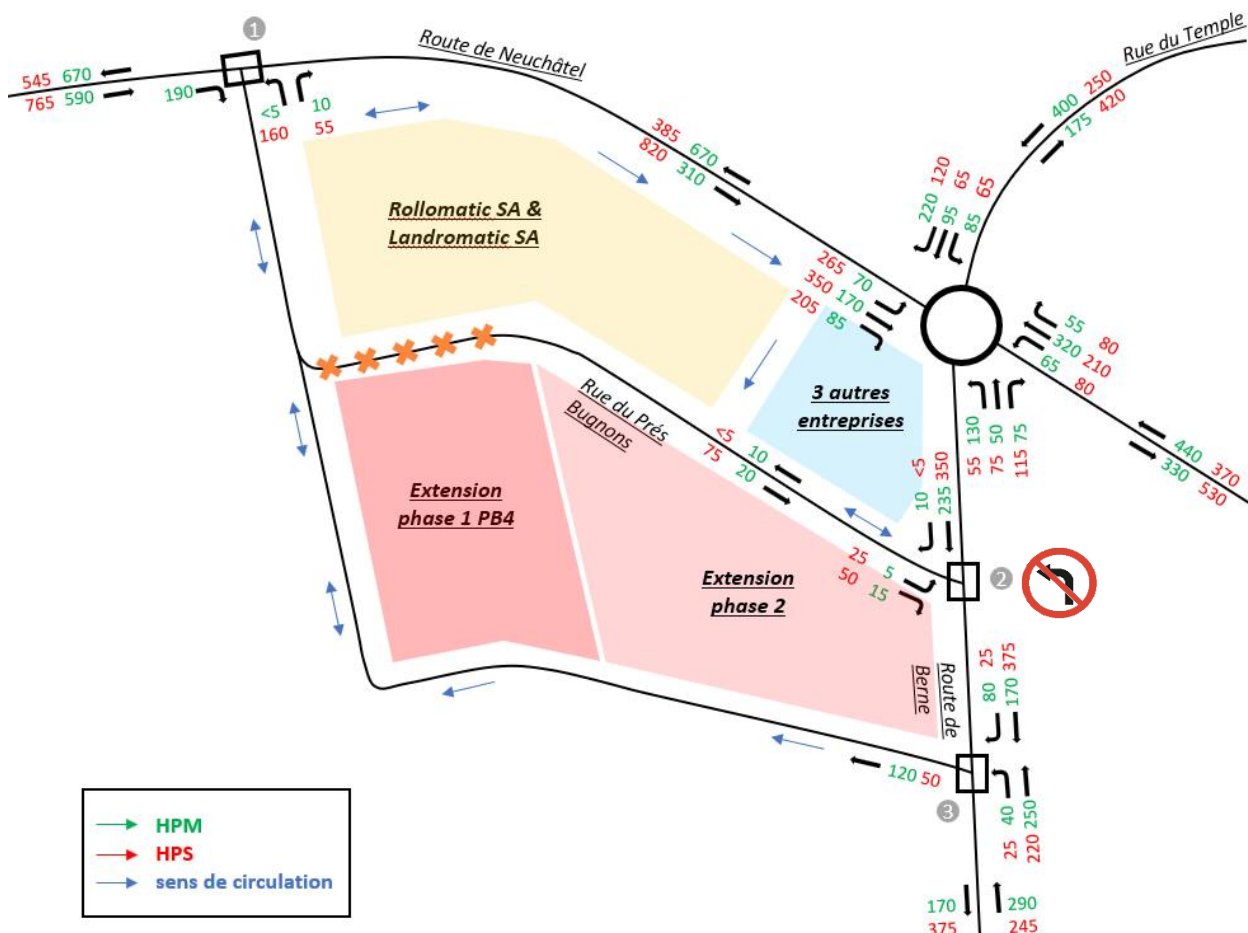
L'introduction du courant « tourner à droite » en sortant du site sur le carrefour 1, en plus du « tourner à gauche » rend l'état de circulation moins fluide. Le niveau de service tend à devenir critique. De petites augmentations de débits de circulation génèrent des temps d'attente et des files de véhicules croissantes. La circulation peine à s'écouler, et la sécurité diminue en conséquence fortement.

On constate une diminution du degré d'utilisation du carrefour 2. Cependant ce carrefour présente déjà un niveau de service excellent pour la variante 4A.

Par conséquent la variante 4B n'apporte pas de résultats positifs en termes de qualité, fluidité, et sécurité.

Evaluation HPS:

- Courant déterminant:
 - ↳ tourner à gauche sortant
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **73%**
 - Temps d'attente moyen : **45 sec.**
 - Niveau de service: **D/E**
- Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche sortant
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **12%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**
- Courant déterminant :
 - ↳ tourner à gauche depuis la route principale
 - Probabilité de formation d'un bouchon: **4%**
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **27%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**



Variante 5

L'introduction d'une nouvelle sortie au niveau du carrefour 3 sur le chemin AF au sud de la parcelle dédiée à la future extension soulage fortement le carrefour 2. Les charges de trafic sont réparties de manière plus ou moins égale entre les 2 carrefours.

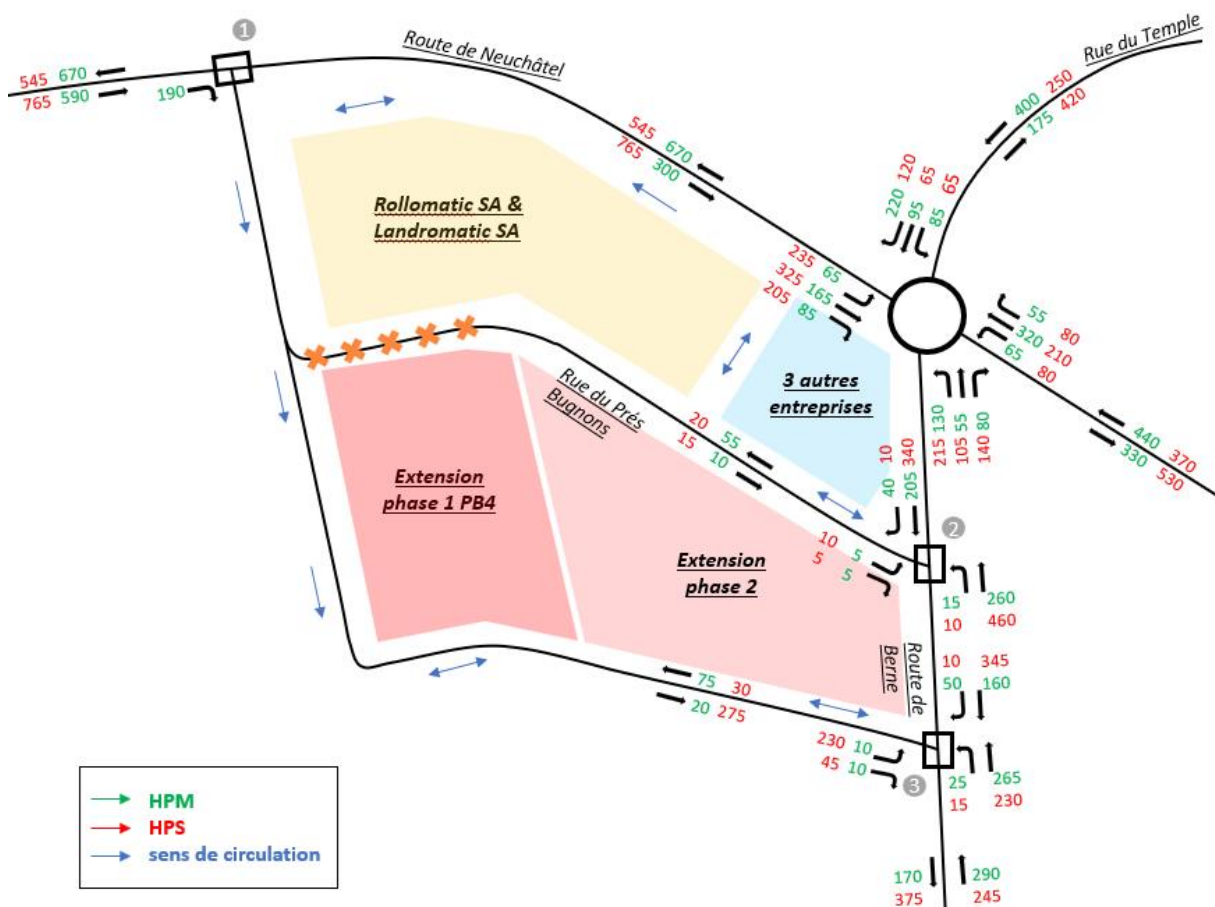
En raison du plan de circulation imposé par les considérations de facilité d'accès au site, la distribution des charges entre les 2 carrefours est toutefois déséquilibrée, puisque le carrefour 3 présente un taux d'utilisation plus élevé.

Le courant de « tourner à gauche » venant de la route principale (route de Berne) n'entrave pas la bonne circulation au niveau des carrefours 2 et 3. Ce dernier présente un très bon niveau de service.

Le carrefour 1 ne comporte aucun courant conflictuel.

Evaluation HPS:

1. Aucun courant problématique, **niveau de service excellent (A)**
2.
 - Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche depuis la route principale
 - Probabilité de formation d'un bouchon: **3%**
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **47%**
 - Temps d'attente moyen : **<10 sec.**
 - Niveau de service: **A**
3.
 - Courants déterminants :
 - ↳ tourner à gauche sortant
 - ↳ tourner à droite sortant
 - Degré d'utilisation (voie mixte): **55%**
 - Temps d'attente moyen : **15 sec.**
 - Niveau de service: **B/C**



4.2.2 Evaluation du fonctionnement du carrefour giratoire des Communes en fonction des variantes

L'évaluation des carrefours giratoire se fait selon la norme VSS SN 640 024a et la méthode du Guide suisse des giratoires, comme suit :

60%	Taux de capacité utilisée de l'entrée, en %	} VSS SN 640024a
42m	Longueur de file résultante, en m	
23s	Retard moyen résultant, en secondes	} Méthode selon guide suisse des giratoires
C	Niveau de service	
53%	Taux de capacité utilisée au point de conflit, en %	} Méthode selon guide suisse des giratoires

Les variantes 1A, 2A, 3A et 5 génèrent globalement les mêmes charges de trafic sur le giratoire. Les résultats des variantes 1B, 2B et 3B sont très proches. Seule la variante 1B est présentée, car elle est déterminante. Les variantes 4A et 4B sont présentées en comparaison des autres familles de variantes.

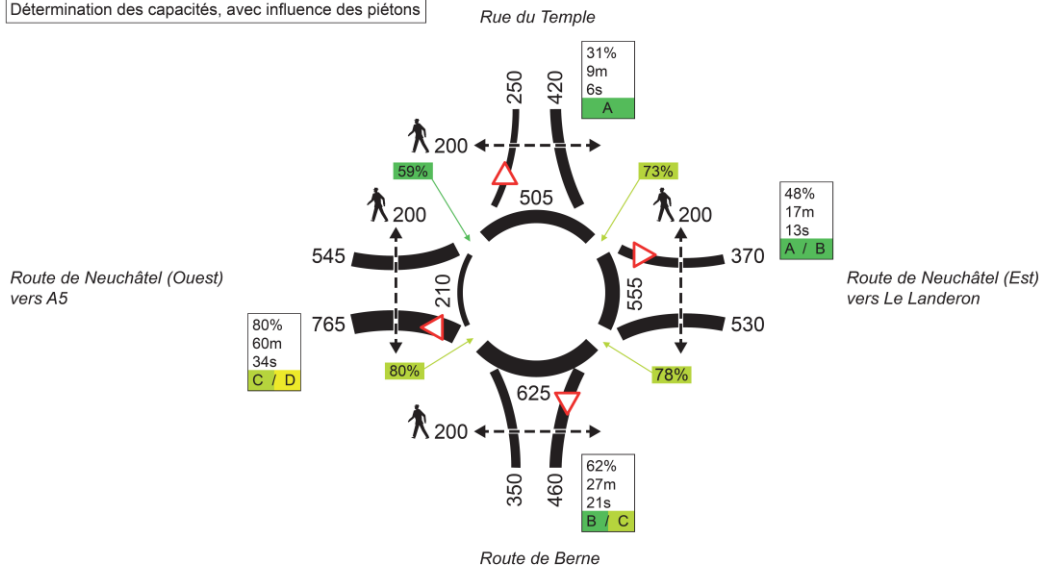
Concernant le trafic piétonnier au droit du giratoire (traversées prioritaires), les valeurs indiquées constituent une hypothèse sécuritaire à l'horizon de planification, en cohérence avec les hypothèses de répartition modale liées aux déplacements produits par la ZAPI et compte tenu de la présence d'un arrêt de bus susceptible d'être utilisé par des scolaires.

Variantes 1A – 2A – 3A – 5

La branche Ouest de la route de Neuchâtel en provenance de l'autoroute A5 a le taux de capacité utilisée le plus élevé avec 80%. Ceci se traduit par des temps d'attente un peu plus élevés que sur les autres branches, avec des files d'attente qui demeurent acceptables et aptes à se résorber. La branche donnant sur la route de Berne présente un bon taux de capacité, avec des temps d'attente très acceptables et de petites files d'attente. Les deux autres branches présentent une circulation fluide, avec des temps d'attente très limités sur la branche Est de la route de Neuchâtel.

Les taux de capacités utilisés aux points de conflits sont acceptables et n'engendrent pas de problèmes de sécurité puisque le niveau de service minimal (D - suffisant) est vérifié.

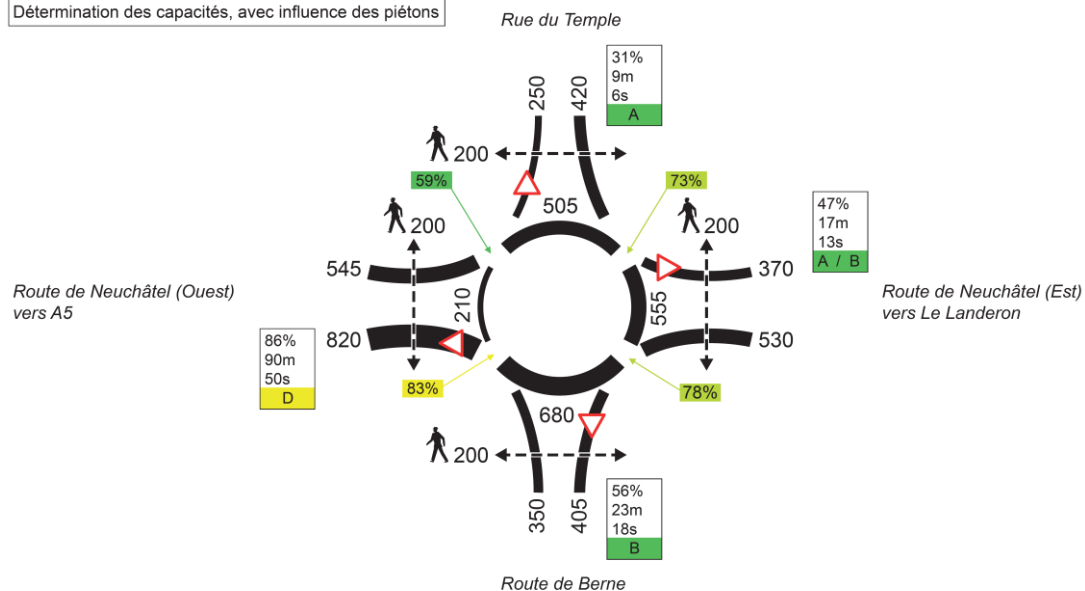
Détermination des capacités, avec influence des piétons



Variante 1B

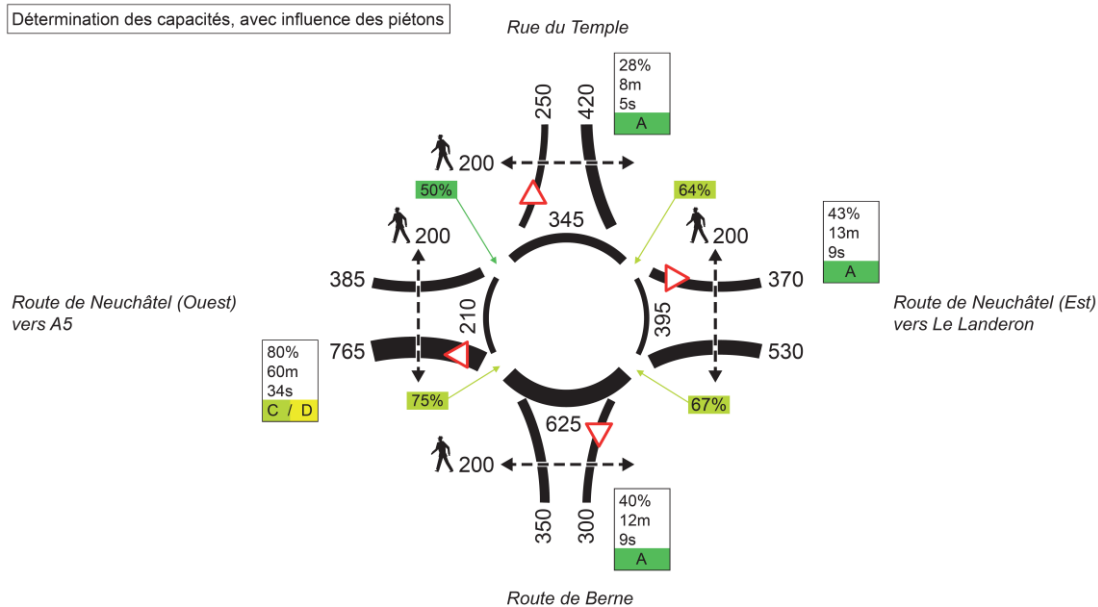
Dans cette variante, le nouvel accès sur le site permettant une sortie sur le route de Neuchâtel (Ouest) provoque une légère diminution du taux de capacité utilisée à l'entrée de la branche Sud (trafic provenant de la route de Berne), mais augmente celui de la branche sur la route de Neuchâtel (Ouest). C'est un effet **a priori** non-désirable étant donné que l'on surcharge la branche la plus critique. La file d'attente devient plus longue, **mais les temps d'attente probables prévisionnels demeurent néanmoins acceptables (inférieurs à la minute). Le niveau de service D est conforme aux exigences de sécurité et de qualité du trafic, et les files formées ne péjore le fonctionnement d'aucun carrefour adjacent.**

Détermination des capacités, avec influence des piétons



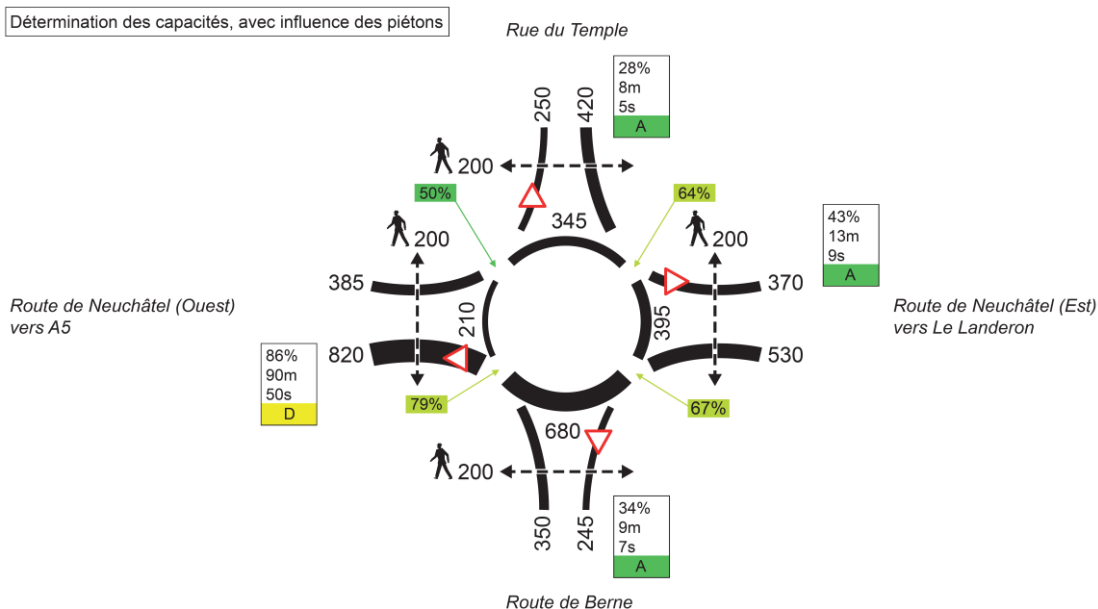
Variante 4A

Cette variante provoque une diminution conséquente du taux de capacité sur la branche en provenance de la route de Berne, rendant le niveau de service excellent. Ceci se traduit également sur la branche de la route de Neuchâtel (Est). Il n'y a pas de différence notable sur la branche Ouest de la route de Neuchâtel. Toutefois le risque de conflit à l'entrée de cette dernière diminue.



Variante 4B

Le taux de capacité utilisée à l'entrée de la branche sur la route de Berne diminue légèrement, mais augmente sur la branche Ouest de la route de Neuchâtel.



On remarquera que les variantes « B » n'apportent pas de résultats pertinents en termes de capacité et de sécurité du point de vue du giratoire des Communes, car elles déchargent une branche présentant déjà un bon niveau de service pour surcharger la branche la plus critique du carrefour.

4.3 Mesures d'aménagement nécessaires selon les variantes

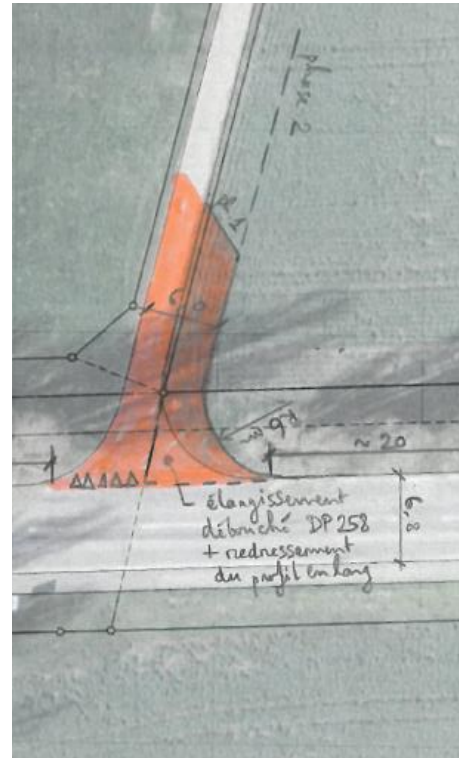
4.3.1 Variante 1A/1B

Les mesures suivantes sont nécessaires indépendamment des sous-variantes A ou B :

- Elargissement côté Nord du débouché du chemin agricole DP285 sur Route de Berne (*voir ci-contre*). L'élargissement est préconisé même avec le sens unique rentrant, car le trafic agricole est autorisé dans le sens sortant.
- Création de places d'évitement pour le trafic agricole en contresens.
- Elargissement du DP284 longeant l'extension phase 1 côté Ouest, a minima entre le raccordement sur les Prés-Bugnon et l'accès au futur parking.

En sus pour la variante 1B uniquement :

- Correction du bord du débouché sous viaduc autoroutier pour permettre le mouvement de tourner-à-droite ($R = 6\text{ m}$), y compris adaptation du système de retenue à proximité de la pile.



4.3.2 Variante 2A/2B

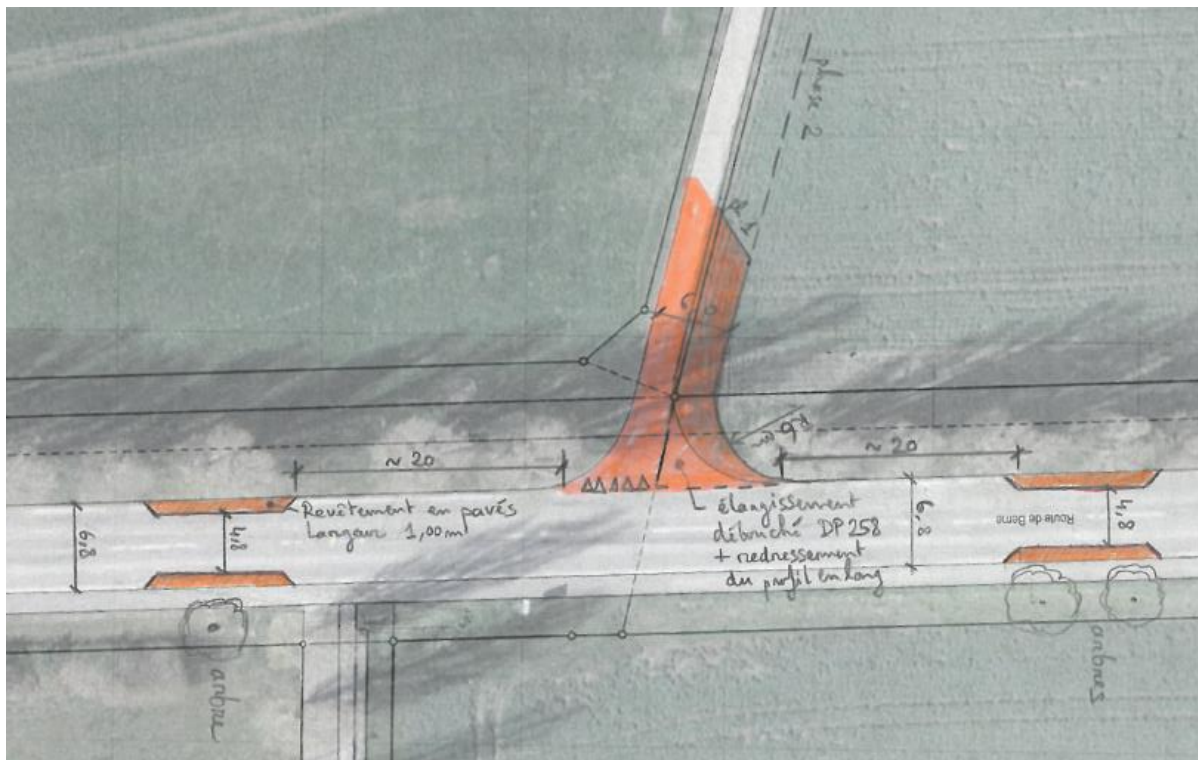
Les mesures suivantes sont nécessaires indépendamment des sous-variantes A ou B :

- Elargissement souhaitable côté Nord du chemin agricole DP285, y compris débouché sur route de Berne. *Voir croquis ci-après.*
A défaut d'élargissement complet, notamment en phase 1, des places d'évitement pour croisement doivent être créées. Cette mesure est proportionnée au besoin, puisque, le matin l'utilisation du DP285 se fera essentiellement dans le sens Est-Ouest (entrée dans la zone industrielle), et le soir essentiellement dans le sens Ouest-Est (sortie de la zone industrielle). Par la suite, la pertinence d'un élargissement complet dépendra de la présence ou non d'installations de stationnement le long de la zone d'extension phase 2. Si l'extension des capacités de stationnement devait se faire exclusivement par adjonction de niveaux sur le nouveau parking réalisé dans le cadre de la phase 1, les places d'évitements suffiraient à répondre aux besoins de croisements occasionnels. Cette considération mise à part, il serait néanmoins judicieux, à terme, d'envisager une augmentation du gabarit de base du chemin AF existant, et le déclenchement des travaux d'extension de la phase 2 doit naturellement être considéré comme une opportunité pour mettre en œuvre cet élargissement.
- Elargissement du DP284 longeant l'extension phase 1 côté Ouest, a minima entre le raccordement sur les Prés-Bugnon et l'accès au futur parking. Le déclenchement des travaux d'extension de la phase 1 doit être considéré comme une opportunité pour réaliser cet élargissement.

- Mesures de modération des vitesses au Sud du débouché du DP285 (aménagement de type « porte d'entrée » avec éventuellement un abaissement de la vitesse à 50 km/h contre 60 actuellement). *Voir également croquis ci-après.*
- Mesures pour améliorer la visibilité du débouché (abattage d'arbres d'alignement de part et d'autre de l'intersection, ou uniquement du côté Nord si seul le mouvement de tourner-à-droite est admis (concernerait le cas échéant uniquement la variante 2B)).

En sus pour la variante 2B uniquement :

- Correction du bord du débouché sous viaduc autoroutier pour permettre le mouvement de tourner-à-droite pour les véhicules légers ($R = 6\text{ m}$), y compris adaptation du système de retenue à proximité de la pile.
- Il est préconisé d'interdire le mouvement de tourner-à-gauche dans cette variante dans l'optique de rationaliser les points de conflits en conséquence des possibilités offertes par le plan de circulation).



4.3.3 Variante 3A/3B

Les mesures suivantes sont nécessaires indépendamment des sous-variantes A ou B :

- Réaménagement du débouché existant sur route de Berne de façon à intégrer une voie d'accès au DP285 en vue de desservir l'extension de la ZAPI (voir solution minimale sur 1^{er} croquis ci-après ; le régime de priorité entre Prés-Bugnon et nouvelle voie de desserte doit être analysé). L'aménagement doit tenir compte des exigences de viabilité et de sécurité, ce qui implique des emprises importantes (surtout au détriment des surfaces potentielles d'extension de la zone industrielle en phase 2) et des coûts de réalisation conséquents (carrefour + nouvelle route de desserte parallèle à la route cantonale sur une centaine de mètres).

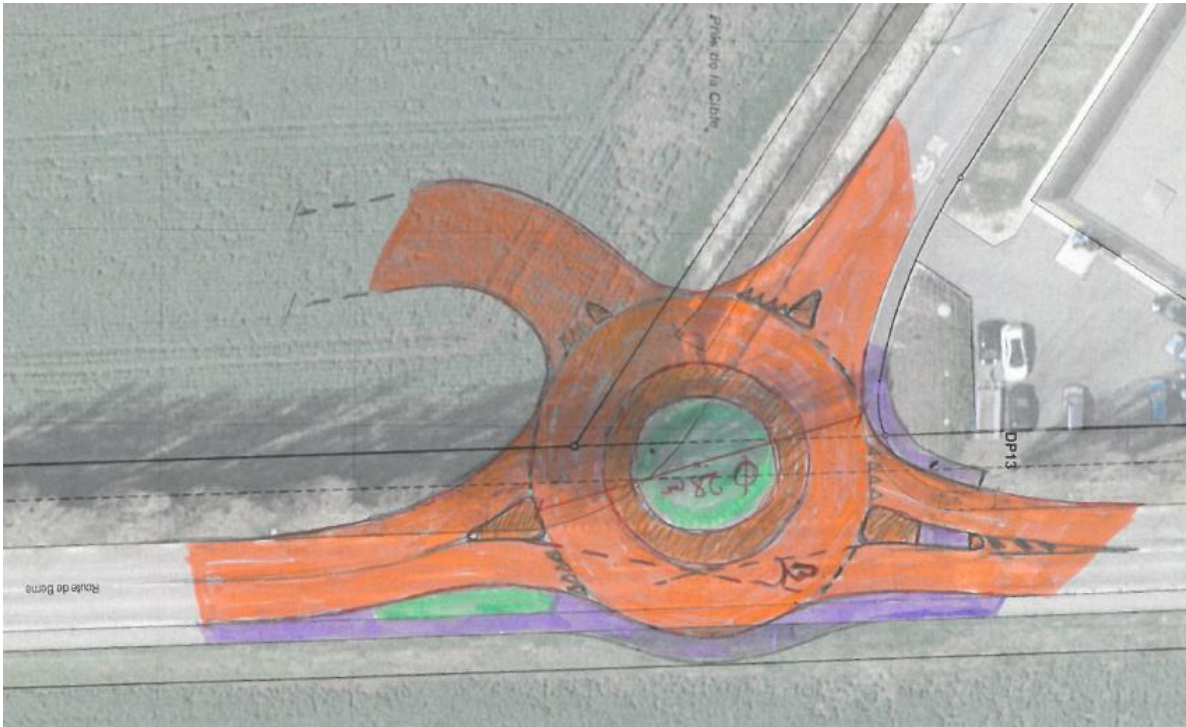
L'implémentation d'une solution avec carrefour giratoire (voir 2^{ème} croquis ci-après) est rendue difficile par la configuration du carrefour dont toutes les 4 branches se déploient sur un angle développé de 180°. En particulier, la déflexion minimale pour le trafic circulant sur route de Berne dans le sens Sud > Nord n'est pas garantie, ce qui peut occasionner des problèmes de sécurité.

- Suivant les contraintes du trafic agricole, un autre inconvénient associé à la concrétisation de cette variante est de devoir maintenir le débouché existant sur DP285 pour le seul trafic agricole, au risque que celui-ci soit utilisé par le trafic normal (notamment pour les mouvements en direction de la route de Berne Sud) et au risque de rendre la lisibilité du plan de circulation moins bonne.

En sus pour la variante 3B uniquement :

- Correction du bord du débouché sous viaduc autoroutier pour permettre le mouvement de tourner-à-droite (R = 6 m), y compris adaptation du système de retenue à proximité de la pile





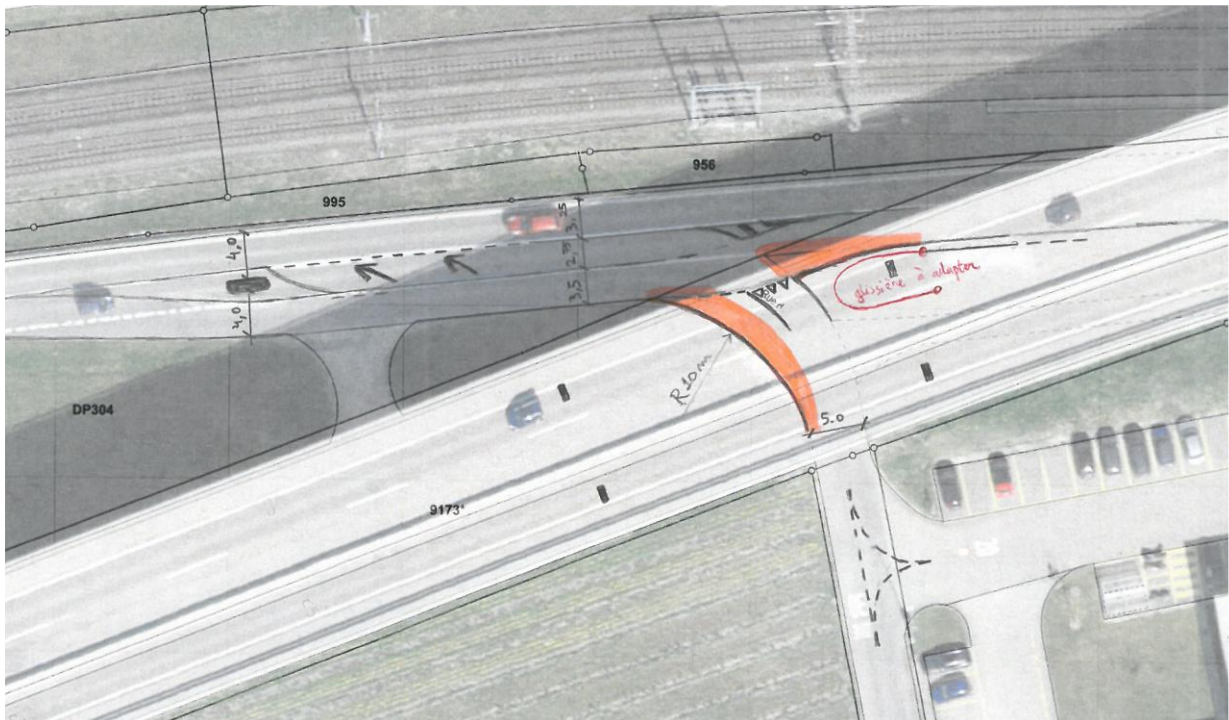
4.3.4 Variante 4A/(4B)

Les mesures suivantes sont nécessaires indépendamment des sous-variantes A ou B :

- Elargissement côté Nord du débouché du chemin agricole DP285 sur Route de Berne + création de places d'évitement pour le trafic agricole en contresens
- Elargissement DP284 longeant l'extension phase 1 côté Ouest
- Viabilisation du débouché sur route de Neuchâtel pour le trafic bidirectionnel de véhicules légers (*voir croquis ci-après*).
- Aménagement d'une aide à l'insertion sur RC5 pour le trafic tournant à gauche en provenance de la zone industrielle, du fait de la visibilité à droite entravée par une pile de pont. La voie de présélection pour tourner à droite pourrait être réaffectée au trafic RC5 Ouest > Est, et la voie centrale réaffectée comme aide à l'insertion avec un aménagement d'îlot en fin de voie comme élément de porte d'entrée en localité (*voir croquis ci-après*).

A noter que cette disposition améliore considérablement le niveau de service pour le trafic sortant de la ZAPI se dirigeant vers l'A5.

Dans cette configuration, la possibilité d'aménager un mouvement de tourner-à-droite en direction du giratoire des Communes est compromise par les exigences de protection de la pile adjacente au droit de l'intersection. En effet, contrairement aux variantes 1B, 2B et 3B, le trafic prioritaire Ouest > Est est ici dévié dans l'axe de la pile avant d'être rabattu sur la chaussée existante, et une distance de protection suffisante doit donc être maintenue entre le système de retenue et celle-ci. **La variante 4B se heurte donc à une incompatibilité technique dont il est pris acte dans l'évaluation globale.**



4.3.5 Variante 5

Les mesures suivantes sont nécessaires :

- Elargissement côté Nord du chemin agricole DP285 (y compris débouché sur route de Berne). A défaut d'élargissement complet en phase 1, des places d'évitement pour croisement doivent être créées (*voir également croquis var. 2A, mesure analogue*)
- Mesures de modération des vitesses au Sud du débouché du DP285 (aménagement de type « porte d'entrée » avec éventuellement un abaissement de la vitesse à 50 km/h contre 60 actuellement).
- **Abattage d'arbres pour amélioration de la visibilité (idem variante 2).**
- Inversion du sens de circulation sur parking en vis-à-vis du bloc existant PB2.

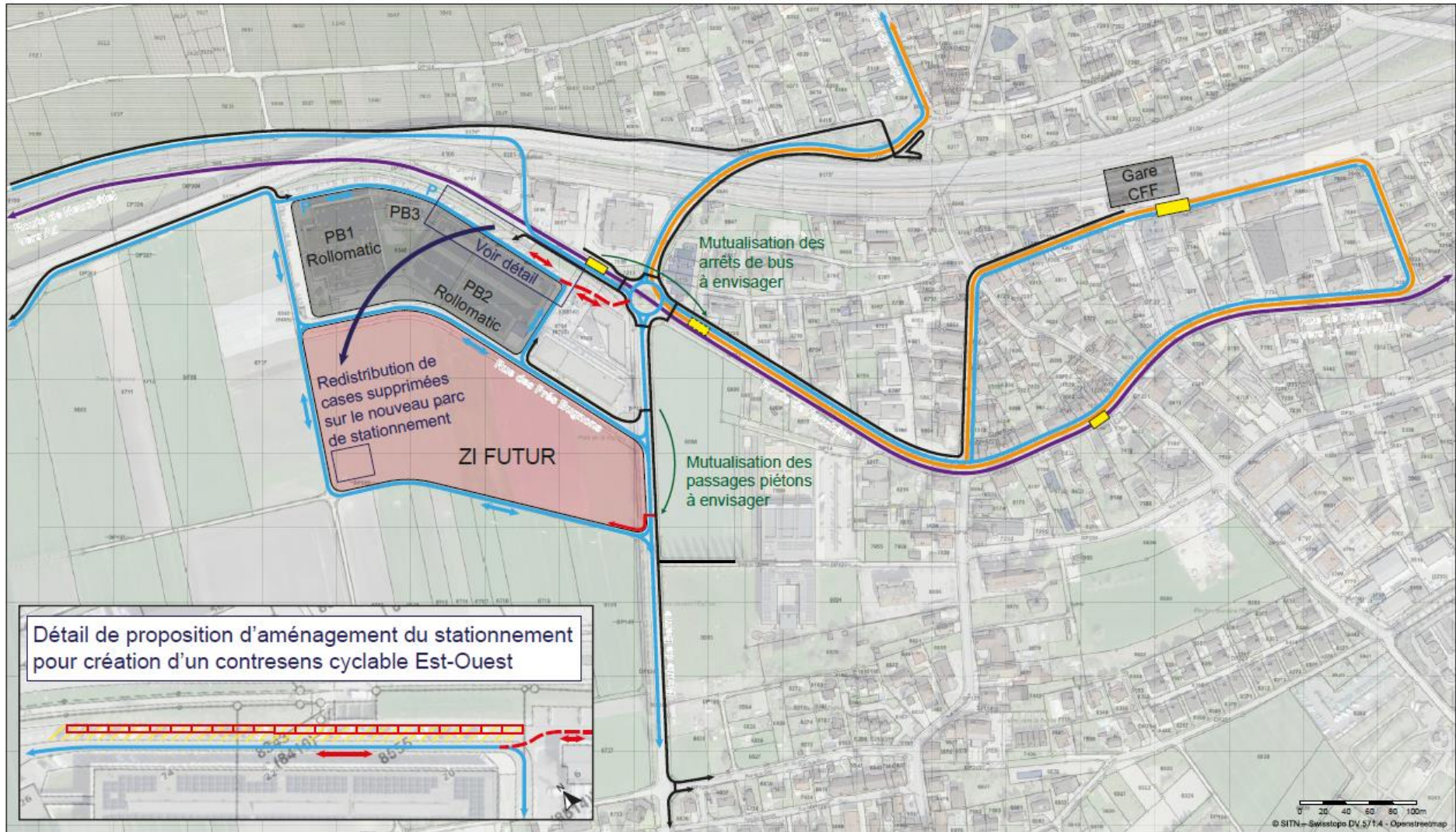
4.3.6 Mesures indépendantes des variantes, en faveur de la mobilité douce et des transports publics

La planche de synthèse ci-après présente les mesures recommandées pour favoriser l'accessibilité au site par les modes doux et par les transports publics.

Parmi ces mesures, on notera :

- L'aménagement d'une rampe pour cyclistes depuis le giratoire des Communes combinée à la création d'un contresens cyclable à travers le parking existant au Nord du bloc PB2 (moyennant la réorganisation d'une des deux rangées de stationnements en épi).
- La réévaluation de la position du passage pour piétons situé sur route de Berne au droit de l'intersection avec la rue des Prés-Bugnon. Un emplacement au droit de l'intersection du DP285 semble à terme plus opportune pour assurer une bonne distribution des flux piétons depuis les provenances Nord et Sud.
- Evaluer la faisabilité de l'aménagement d'un arrêt de bus pour la ligne 132 à proximité du giratoire des Communes afin d'améliorer l'accessibilité en transports publics depuis La Neuveville, la gare du Landeron ou encore depuis Lignières. La ligne 132 bénéficie en effet d'une desserte à la demi-heure aux heures d'arrivée des collaborateurs et d'une desserte horaire en pointe du soir avec une synchronisation optimale en gare du Landeron pour les trains de et vers Bienne dans le sens de pointe. Cette desserte est complémentaire du point de vue du positionnement horaire à celle de la ligne 133 qui outre la gare du Landeron, relie également la zone industrielle aux communes de Cressier, Cornaux, La Tène et Saint-Blaise.

Remarque : La création de cheminements internes au périmètre de la zone industrielle n'est pas étudiée ici, mais devra être étudiée attentivement dans le cadre des projets de détails pour l'extension du site industriel.



Détail de proposition d'aménagement du stationnement pour création d'un contresens cyclable Est-Ouest

- | | | | | | |
|--|------------------------|--|---------------------|--|---|
| | Ligne CarPostal 21.133 | | Arrêts bus existant | | Aménagements piétons futurs |
| | Ligne CarPostal 21.132 | | Arrêts bus nouveau | | Aménagements vélos futurs |
| | Accès vélos | | | | Modification du sens de circulation vélos |
| | Accès piétons | | | | Stationnements modifiés |

5. EVALUATION GLOBALE ET RECOMMANDATIONS

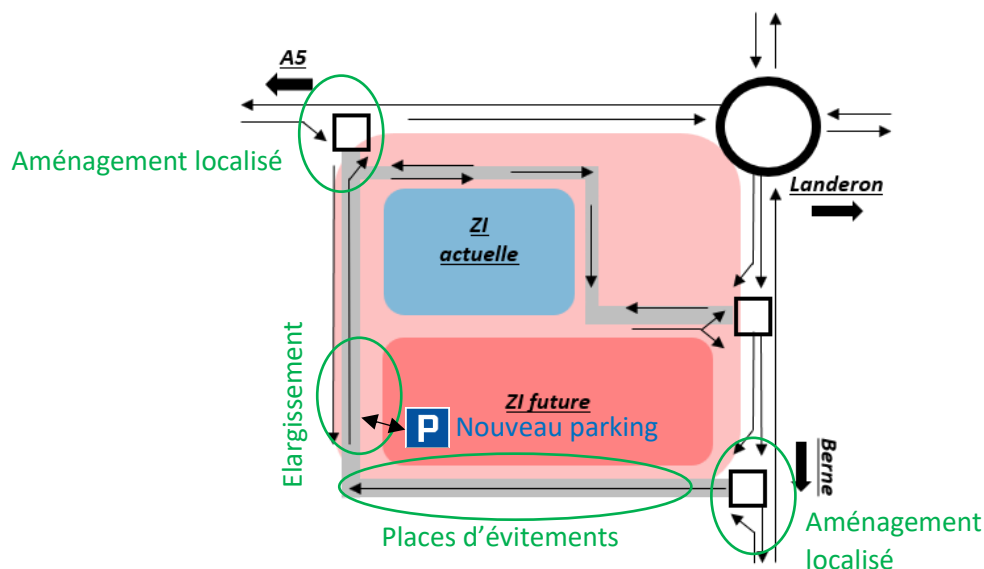
Le tableau de synthèse annexé au rapport présente l'évaluation qualitative des variantes en fonction des critères suivants :

- Nombre de points de conflits sur le réseau routier cantonal
- Sécurité du trafic
- Qualité du trafic (fluidité, lisibilité, adéquation du plan de circulation avec la demande)
- Faisabilité technique et facilité de mise en œuvre (fonction notamment de la nécessité d'intervenir en-dehors du seul DP communal).
- Modification de servitudes existantes (plan de circulation impliquant le passage sur des parcelles privées).
- Coûts de réalisation (avec estimation très sommaire des mesures en fonction du type de localisation)
- Opportunités induites par la variante (délestage de routes principales, modération de vitesses)

Les critères ayant trait à la sécurité du trafic et aux risques d'accidents induits (tels que le nombre de mouvements conflictuel sur réseau routier cantonal inhérents au plan de circulation, ou encore au niveau de service des carrefours), sont prépondérant dans l'évaluation globale.

L'évaluation globale conclut à la recommandation suivante :

Pour la **phase 1 de l'extension de la ZAPI**, c'est-à-dire à **court terme**, privilégier la **variante 1B**. Elle nécessite une étude approfondie de l'aménagement du carrefour sous le viaduc A5. Il y a lieu de noter que seuls les véhicules légers seraient autorisés sur ce débouché, ce qui facilitera la viabilisation de ce nouveau courant (rayon de bord R=6 m suffisant, et a priori compatible avec les emprises disponibles et les points durs en place).



Pour la phase 2, dans l'optique d'une intensification de la demande en lien avec le potentiel d'extension de la ZAPI à **long terme**, il est préconisé, en fonction des besoins de desserte fine sur la frange Sud de la zone d'extension, de procéder à l'élargissement systématique du chemin agricole Sud DP285 (harmonisation du gabarit).

Pour autant que l'extension phase 2 se concrétise par une extension de la zone de production Rollomatic, il serait opportun d'autoriser uniquement la sortie en tourner-à-droite sur route de Berne depuis le DP285. Cela revient à considérer la variante 2B comme la mieux adaptée aux attentes de la Commune, de l'utilisateur, tout en tenant compte de la nécessaire rationalisation des points de conflits sur le réseau routier cantonal.

Compte tenu des diverses solutions envisageables au terme de l'évaluation globale, les avantages suivants sont déterminants dans la recommandation de la variante 1B :

- Le trafic de véhicules légers constitué par les déplacements motorisés des employés du site industriel Rollomatic) venant du Sud ou de l'Est accède au site industriel par le chemin AF DP 285, indépendamment du parking de destination.
Celui venant de l'autoroute A5 ou de l'Ouest rejoint le site par l'entrée existante sur route de Neuchâtel, indépendamment du parking de destination.
L'entrée depuis route de Berne sur la rue des Pré-Bugnon devient réservée au trafic de livraison et à la desserte des autres entreprises non rattachées à Rollomatic, et domiciliées dans la partie Nord-Est de la zone industrielle, ce qui justifie l'interdiction de tourner-à-gauche depuis la route de Berne en venant du Sud (les rares camions et quelques véhicules particuliers venant du Sud de la route de Berne faisant dès lors demi-tour au giratoire des Communes). Le niveau de sécurité globale est ainsi amélioré sur ce carrefour, et la restriction de mouvement demeure compatible avec les charges de trafic au niveau du giratoire des Communes, puisque les flux de livraisons ne sont pas concomitants avec les heures de pointe.
Ce principe de circulation est clair et simple à identifier pour l'utilisateur.
- Les élargissements des chemins AF requis par les besoins de gestion des flux de circulation peuvent être opportunément coordonnés avec les différentes phases de réalisation des extensions du site industriel.
- Aucune modification de servitude n'est nécessaire pour la gestion des circulations sur le parking existant au Nord de la zone industrielle.
- Les coûts d'aménagements restent raisonnables, et les mesures aux interfaces avec le réseau routier cantonal demeurent limitées et globalement profitables à la modération des vitesses (route de Berne + éventuellement RC5 dans l'optique de la création d'une porte d'entrée dans l'emprise routière existante à l'approche du débouché).

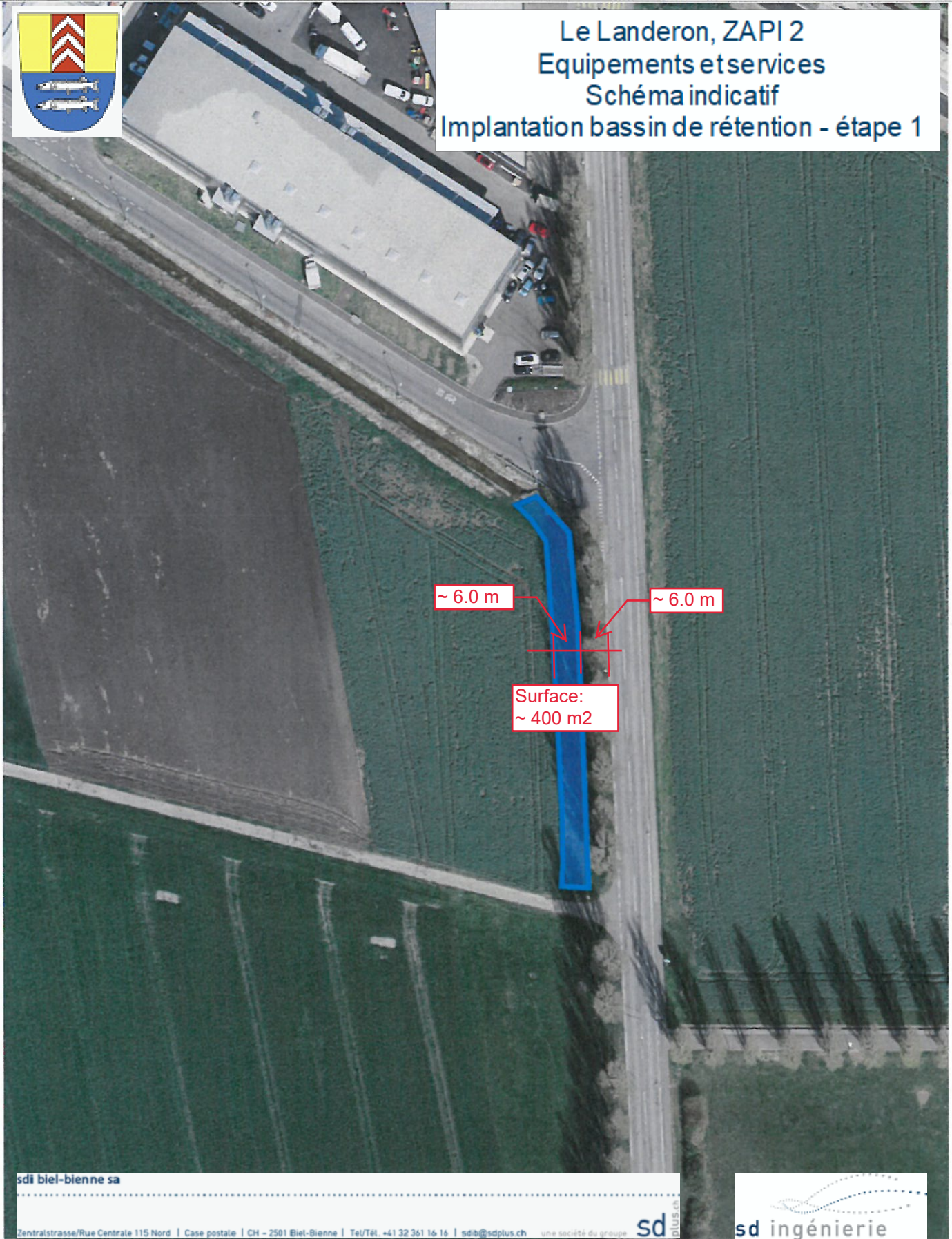
On notera qu'en phase 2, la concrétisation de la **variante 2B**, consistant en l'ajout d'une sortie à droite sur la route de Berne, pourrait également être envisagée dans l'optique de limiter le trafic sortant sur la route de Berne et éviter ainsi un report de trafic à travers le parking Nord existant. Elle nécessite d'améliorer la visibilité sur le trafic circulant du Nord au Sud sur la route de Berne.

Cette solution devra être réévaluée en temps utile dès lors que la matérialisation de l'extension de l'activité industrielle sera plus précisément définie et qu'un bilan de la provenance des collaborateurs et du fonctionnement des accès en entrée et en sortie aura été établi après l'arrivée à maturité de la première phase d'extension. A défaut, la **variante 1B** constitue également une solution viable.

Enfin, indépendamment du choix des variantes, la concrétisation des mesures en faveur de la mobilité douce et des transports publics selon les recommandations du chapitre 4.3.6 est vivement recommandée.



Le Landeron, ZAPI 2
Equipements et services
Schéma indicatif
Implantation bassin de rétention - étape 1



sdi biel-bienne sa

Zentralstrasse/Rue Centrale 115 Nord | Case postale | CH - 2501 Biel-Bienne | Tel/Tél. +41 32 361 16 16 | sdb@sdplus.ch

sd plus.ch



Échelle 1:1000





Le Landeron – ZAPI 2 Equipements et services



Les différents services

- État actuel
- **Projet**

Swisscom

Electricité basse tension (BT) - téléseaux

Electricité moyenne tension (MT)

Eaux usées (EU)

Eau potable – défense incendie (EP - DI)

Eaux claires – rétention (EC) + Circulation



Hors service

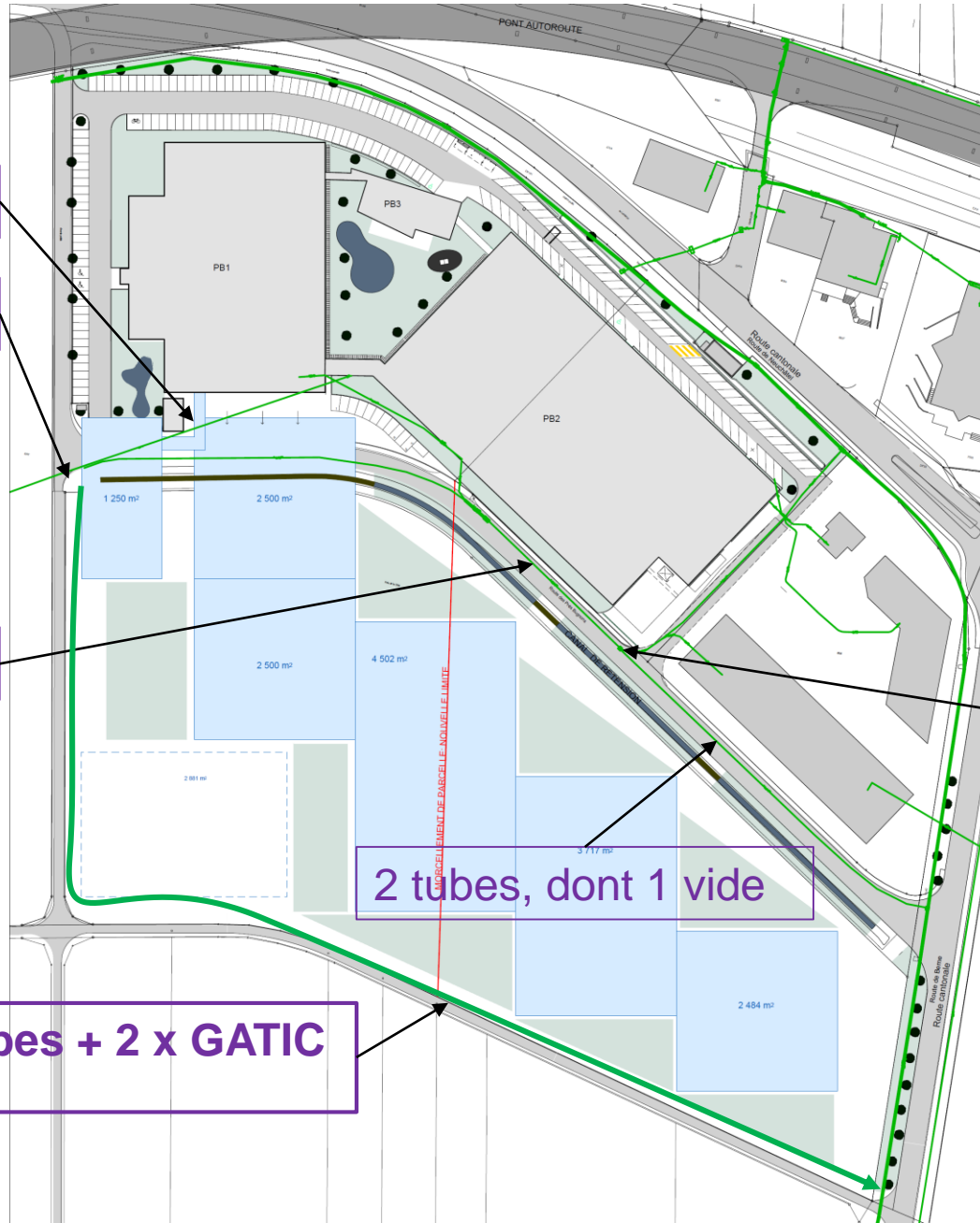
2 tubes en attente

4 tubes, dont 2 vides

2 tubes, dont 1 vide

Liaison-bouclage 2 tubes + 2 x GATIC
(à étudier)

Chambres existantes accessibles





Station ZAPI 1
(Coaxial, ss FO)

Alimentation
Rollo PB1 : BT
et Télé

Station transfo
MT-BT Nord

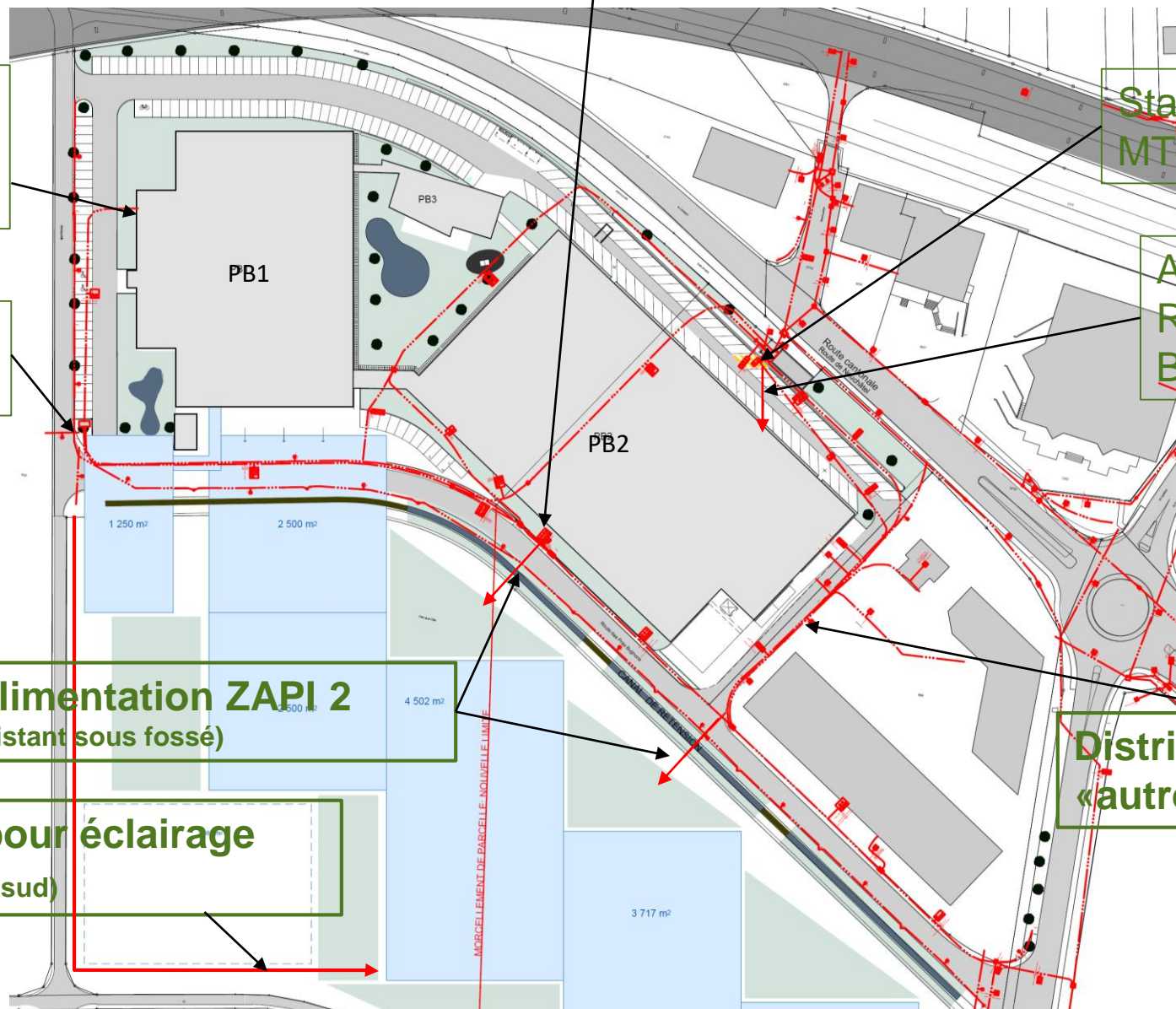
Station transfo
MT-BT Ouest

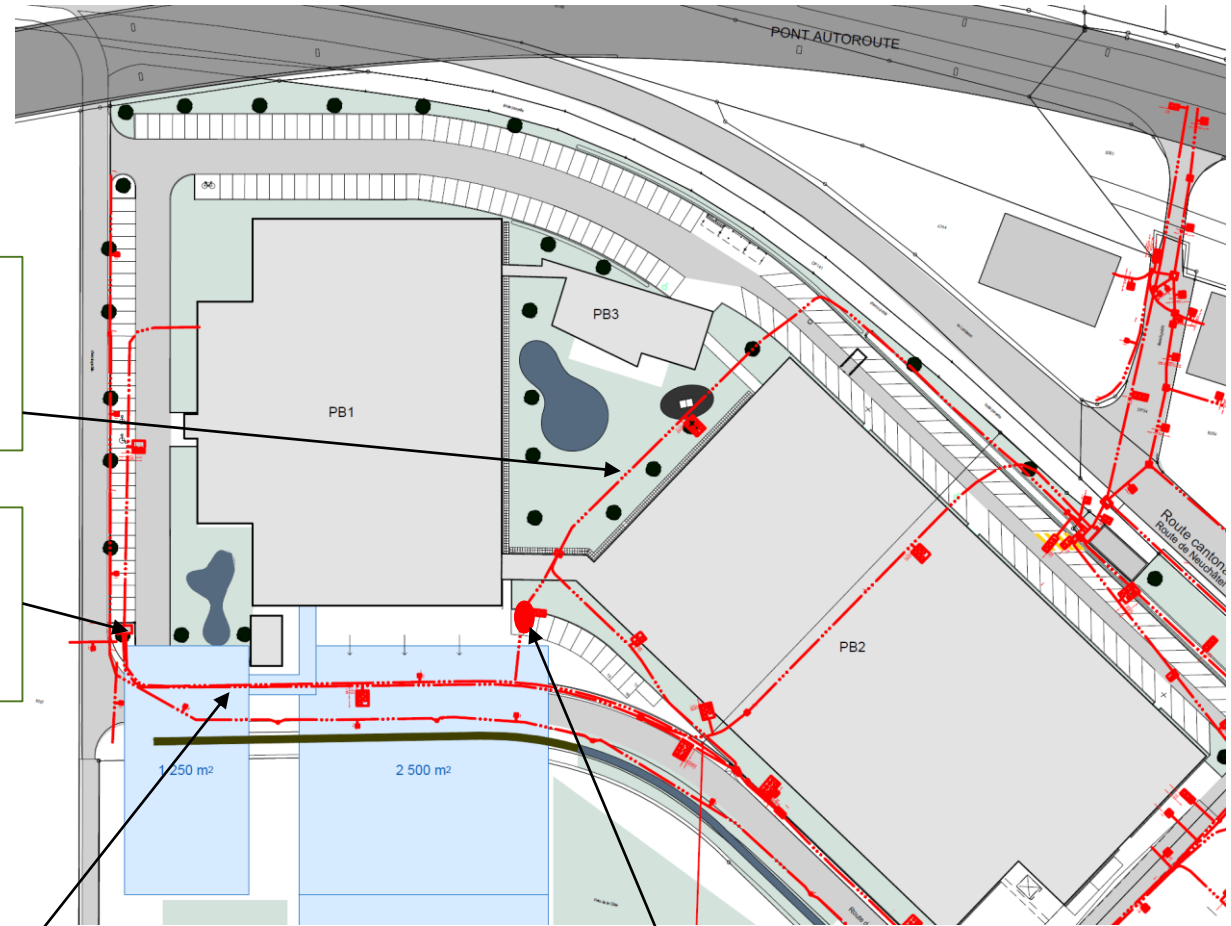
Alimentation
Rollo PB2 :
BT et FO

Future alimentation ZAPI 2
(fourreau existant sous fossé)

Distribution vers
«autres clients»

Prévoir alim. pour éclairage
public (le long rte sud)





Alimentation
MT depuis
station Nord

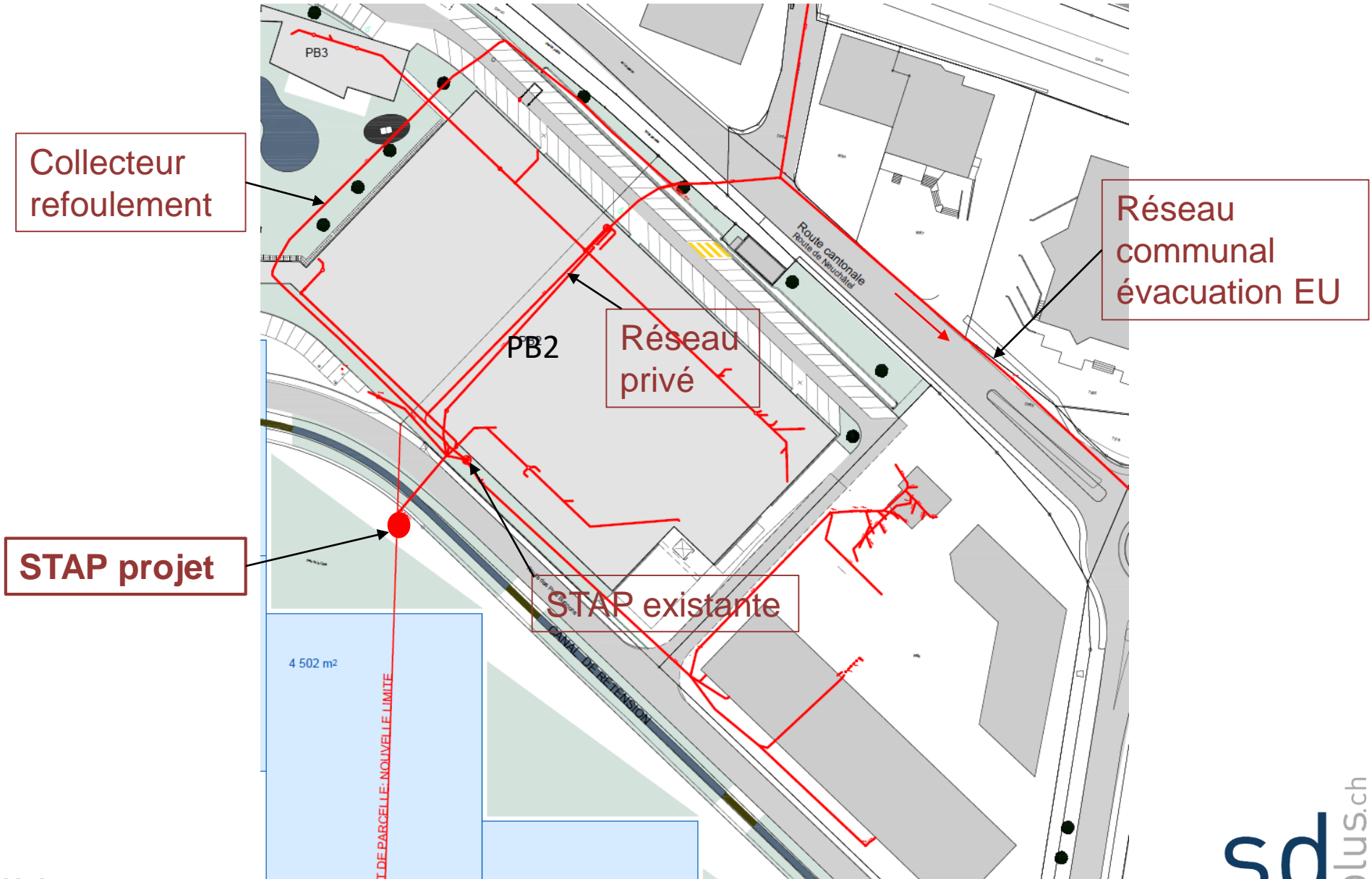
Station transfo MT – BT
Ouest (propriété Groupe E)
Réserve ~350KVA en BT

Pas possible d'enterrer le câble 18 (kV)
existant sous la future traversée PB1 – PB4
(nécessité de prévoir un vide sanitaire)

Emplacement
potentiel pour future
station MT-BT



Eaux usées (EU)





Var. 3
Alim. future PB1
(DN réduit depuis nouvelle BH)

Alimentation
actuelle

BH existante

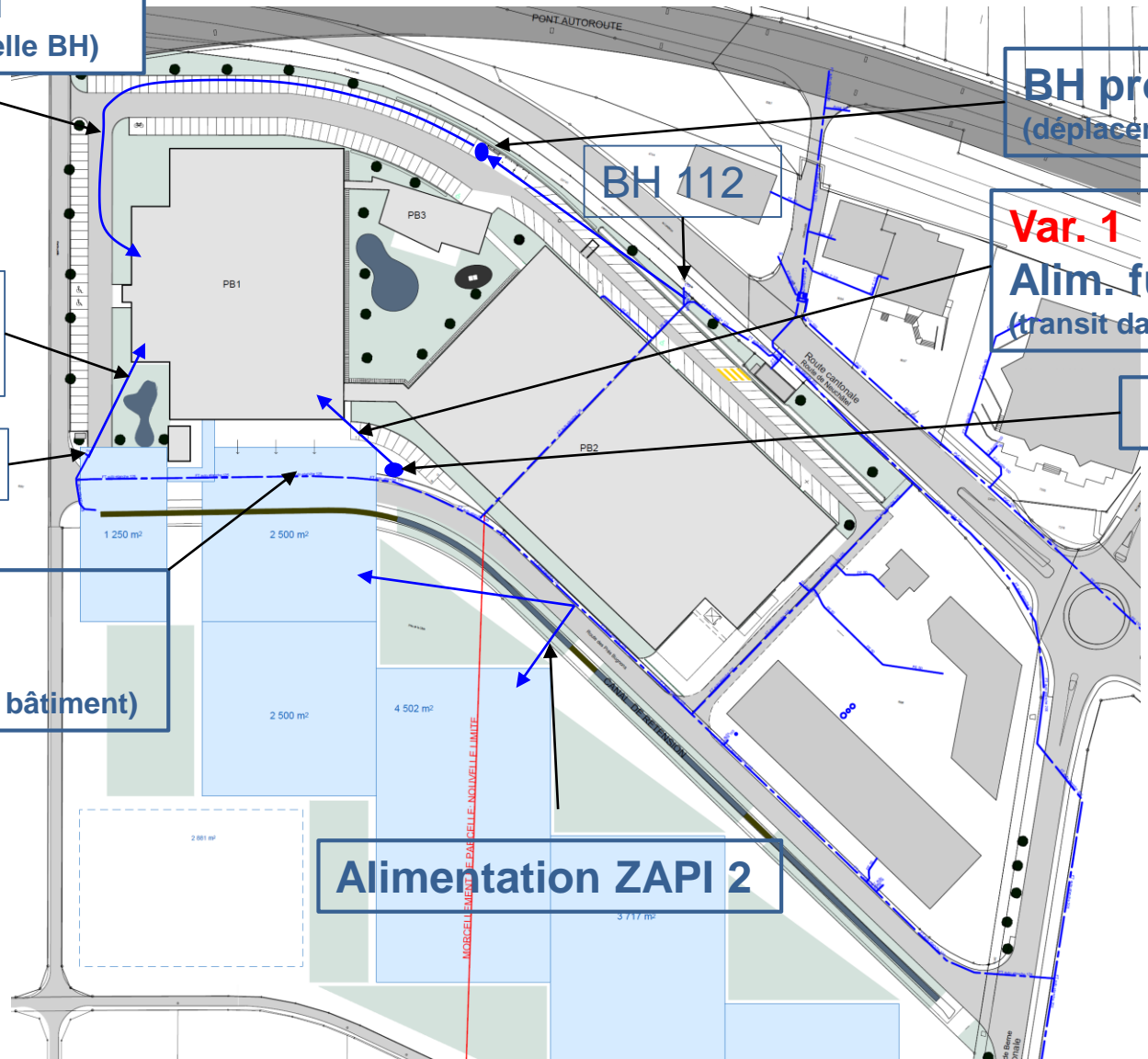
Var. 2
Alim. future PB1
(conduite ss le nouveau bâtiment)

Alimentation ZAPI 2

BH projet
(déplacement BH 112)

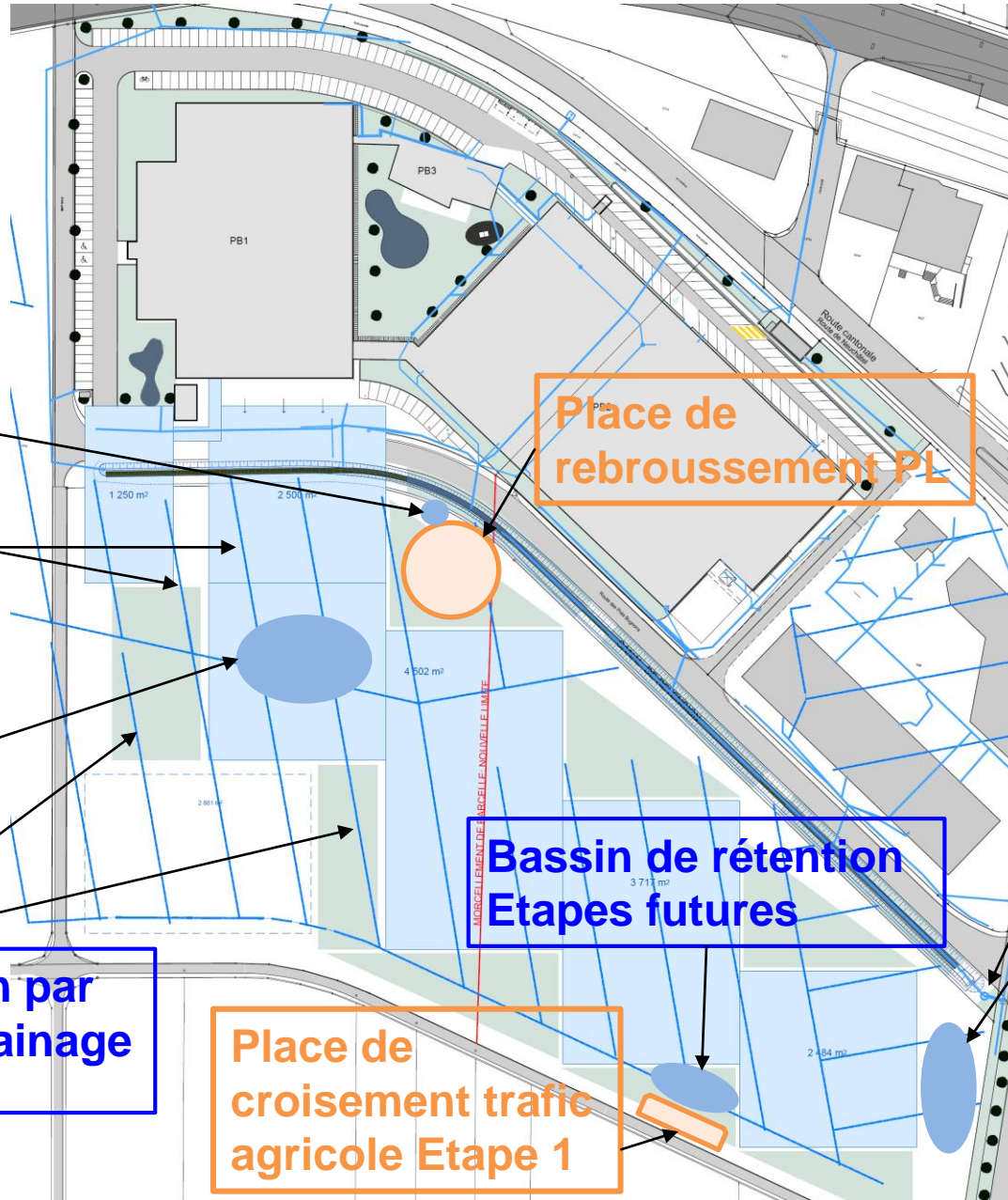
Var. 1
Alim. future PB1
(transit dans bâtiment actuel)

BH projet





Eaux claires (EC) - Circulation



Evacuation vers
BR existant

Drainage

Rétention
en toiture

Place de
rebroussement PL

STAP
existante

Bassin de
rétention
Etape 1

Bassin de rétention
Etapes futures

Possibilité infiltration par
aménag. ext. vers drainage
(à étudier)

Place de
croisement trafic
agricole Etape 1



Conclusions

- Les réseaux ne nécessitent pas de développement au sud
- La chaussée sud peut conserver un développement limité
- Tenir compte du calendrier et des contraintes politiques (acceptabilité)



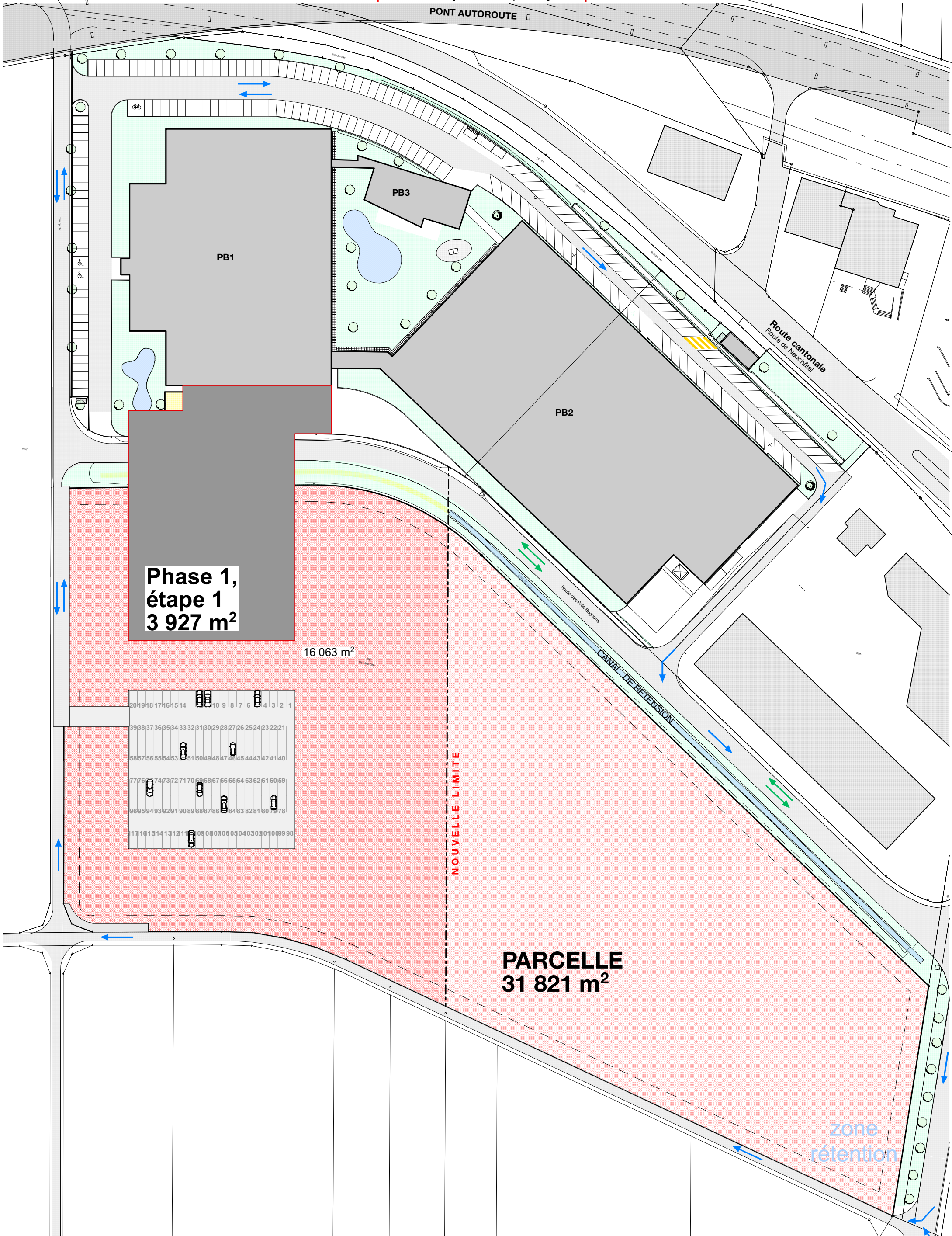
Le Landeron, ZAPI 2
Equipements et services



Nous vous remercions de votre attention !

PROJET

01.005.1 | Schéma phase 1, étape 1 | 1:1000



**Phase 1,
étape 1
3 927 m²**

16 063 m²

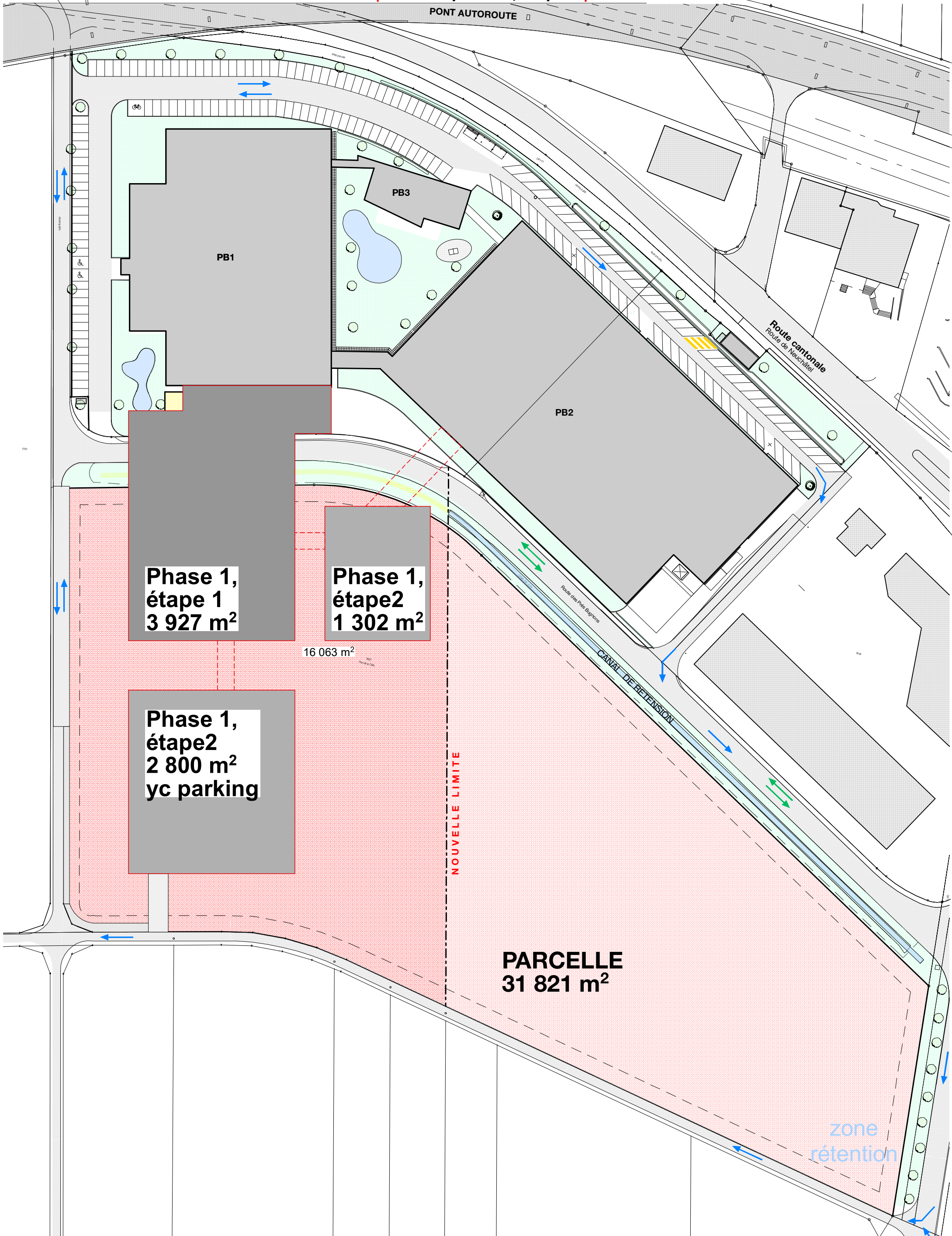
20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	
58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	
77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	
96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	
17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	9	9

**PARCELLE
31 821 m²**

zone
rétention

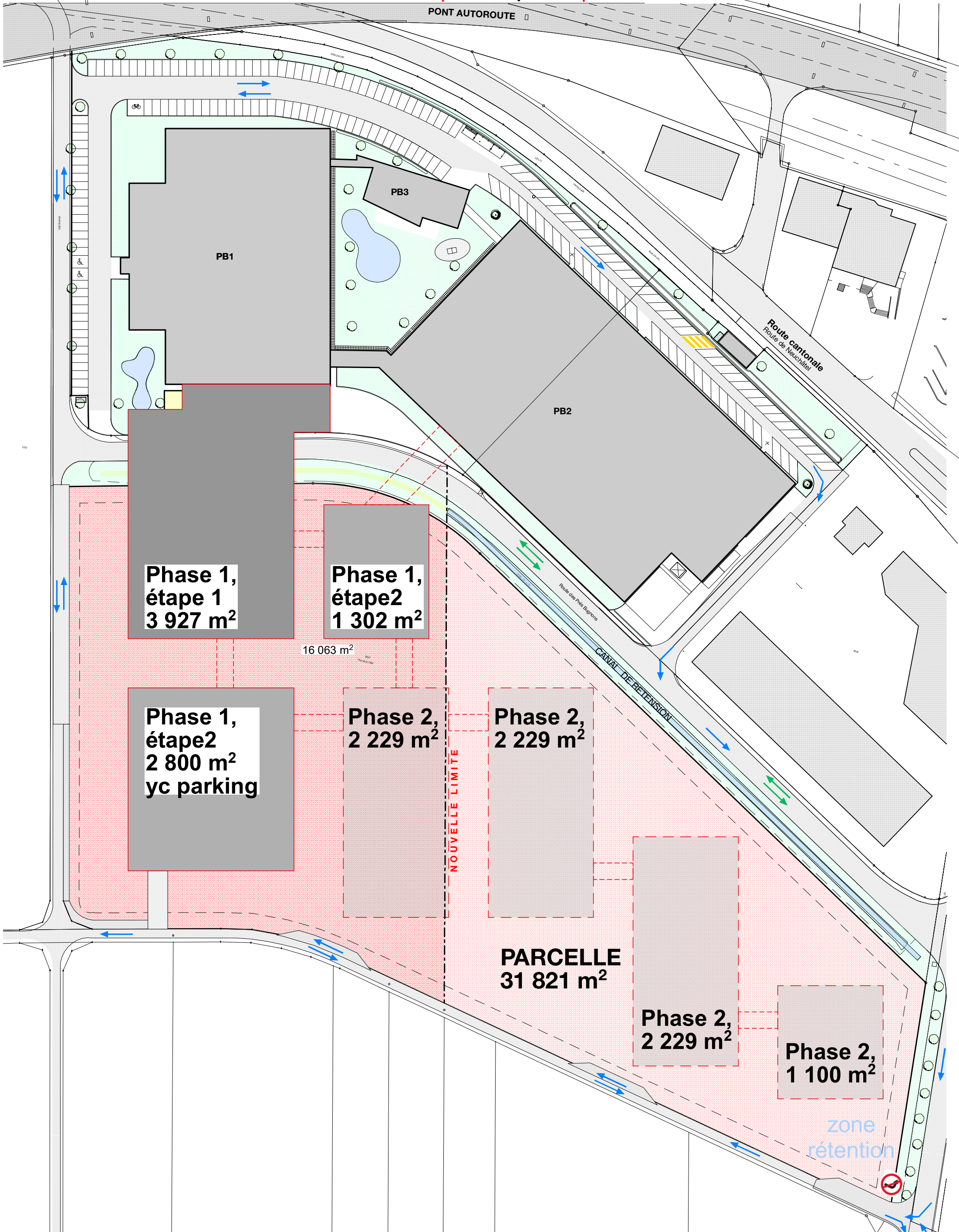
PROJET

01.005.2 | Schéma phase 1, étape 2 | 1:1000



PROJET

01.005.3 | Schéma phase 2 | 1:1000





COMMUNE DU LANDERON

Plan d'alignement communal

Secteur des Prés-Bugnons

Rapport justificatif selon art. 47 OAT

 **ATELIER NORTH**
Aménagement du territoire et urbanisme
Chemin de Fresens 2
2024 Saint-Aubin-Sauges
tél. 032 835 10 19
yolande.north@bluewin.ch

 **AWA** Agence Wenker Architecture
Aménagement du territoire et urbanisme
Route de Morat 3
1595 Faoug
tél. 026.665.38.43
info@awarchitecture.ch

Février 2019

1. EXPOSE DU PROBLEME

L'entreprise Rollomatic SA au Landeron est l'une des principales entreprises de la région. Bénéficiant d'une conjoncture favorable, elle connaît une croissance rapide. De ce fait, elle est à l'étroit sur son site actuel, au lieu-dit Prés-Bugnons, en zone artisanale et de petite industrie (ZAPI). Elle souhaite donc pouvoir s'étendre sur le bien-fonds 8557, propriété de la Commune et situé au Sud de l'usine actuelle.

La Commune est favorable à cette extension et disposée à céder à Rollomatic la surface dont elle a besoin. L'extension nécessite toutefois une modification partielle du plan d'aménagement (PAL), le bien-fonds 8557 étant affecté en zone horticole (ZHort), dans laquelle la construction d'une usine n'est pas possible. L'Etat est entré en matière pour ce changement d'affectation, qui se fera en 2 phases. La 1^{ère} phase devrait être réalisée dans un délai rapide (Rollomatic souhaite obtenir un permis de construire pour l'été 2019). Dans cette phase, destinée à répondre aux besoins immédiats de Rollomatic, le changement d'affectation portera sur une surface d'environ 17'900 m², soit environ 16'100 m² en ZHort et environ 1'800 m² sur le DP 284. La cession à Rollomatic de la partie Ouest de ce DP (rue des Prés-Bugnons) est rendue indispensable par le fait que les bâtiments actuels de l'usine devront obligatoirement être reliés aux futurs bâtiments, pour permettre le déplacement à l'intérieur de l'usine de machines pesant plusieurs tonnes. La 2^{ème} phase, soit le changement d'affectation de ZHort en ZAPI du solde du bien-fonds 8557, se fera dans le cadre de la révision générale du plan d'aménagement local.

Lors des séances de travail portant sur la modification partielle du PAL et l'avant-projet d'extension de l'usine (établi en parallèle) et réunissant les acteurs concernés (représentants de la Commune, de l'Etat, de Rollomatic ainsi que les mandataires), il est apparu qu'à terme, la création d'un nouvel accès au site par le Sud, soit par le DP 285, sera indispensable. L'accès actuel à Rollomatic se fait principalement par la route de Berne et la rue des Prés-Bugnons. C'est en particulier l'accès utilisé par les camions. Les voitures peuvent accéder au parking situé au Nord et à l'Ouest des bâtiments existants (environ 200 places) directement par la route de Neuchâtel, au Nord-Ouest du site. Le système actuel d'accès au site et de circulation à l'intérieur n'est, aujourd'hui déjà, pas satisfaisant, les voies d'accès et les dessertes intérieures étant saturées aux heures de pointe.

Dans le cadre du dossier de modification partielle du PAL, une étude de circulation, élaborée par le bureau d'ingénieurs mandaté, présente et évalue 5 variantes d'accessibilité au site. La variante recommandée par l'étude en 1^{ère} phase de l'extension est la variante 1B.

Cette variante prévoit que lors de cette 1^{ère} phase, soit dans le cadre de la modification partielle du PAL, le système actuel d'accès au site sera complété par la possibilité d'utiliser les routes existantes à l'Ouest et au Sud du bien-fonds 8557, pour permettre aux véhicules légers d'accéder aux bâtiments et au parking à réaliser dans cette phase. L'accès à ces futures constructions pourra également se faire par la route de Berne, en sens unique entrant sur la desserte Sud toutefois. Pour des raisons de sécurité du trafic, la sortie des véhicules sur la route de Berne n'est pas prévue, sauf pour les véhicules agricoles.

La variante 1B prévoit la possibilité de créer une sortie sur la route de Neuchâtel, réservées aux véhicules légers et avec « tourner à droite » obligatoire.

Dans un 1^{er} temps, le gabarit de la nouvelle desserte au Sud, à sens unique entrant, pourrait être maintenu, le croisement avec des véhicules agricoles étant rendu possible par l'aménagement de places d'évitement. La nouvelle desserte Ouest sera par contre à double sens pour permettre l'accès au futur parking à créer à l'angle Sud-Ouest du bien-fonds 8557. Elle devra donc être élargie en conséquence.

A terme, soit dans le cadre de la 2^{ème} phase de l'extension, la création d'une sortie pour les véhicules légers par la desserte Sud sur la route de Berne pourrait être envisagée en fonction de l'importance du développement des activités industrielles, avec toutefois interdiction du « tourner à gauche » (variante 2B restreinte).

L'accès pour les véhicules lourds par la rue des Prés-Bugnons sera maintenu.

Afin de permettre l'utilisation, pour la desserte de la ZAPI, de routes qui ne sont actuellement que des dessertes agricoles, et pour permettre leur élargissement et leur réaménagement dans le cadre de la 2^{ème} phase de l'extension, voire plus tôt si le besoin s'en fait sentir, **un plan d'alignement doit être élaboré parallèlement au dossier de modification partielle du PAL**. Conformément à l'article 72 alinéa 1LCAT, un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle voie de communication, ainsi que pour l'élargissement et le déplacement d'une voie existante, au-delà des alignements.

Le présent plan d'alignement est en cohérence avec l'étude de circulation susmentionnée (annexe 1 du rapport justificatif 47 OAT du dossier de modification partielle du PAL dans le secteur des Prés-Bugnons), en particulier avec les variantes 1B (1^{ère} phase) et 2B restreinte (2^{ème} phase) recommandées par cette étude.

Les deux dossiers suivront la procédure d'adoption en parallèle (principe de concordance des procédures).

2. QU'EST-CE QU'UN PLAN D'ALIGNEMENT ?

2.1 Définition, bases légales et buts du plan d'alignement

Le plan d'alignement, en tant que **plan d'affectation**, définit les droits et obligations des propriétaires en matière d'utilisation du sol. **Il est contraignant pour les autorités et pour les particuliers**, c'est-à-dire qu'il est "opposable aux tiers". Il doit donc faire l'objet d'une mise à l'enquête publique.

Les plans d'alignement sont régis par les articles 71 à 78 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire de 1991 (LCAT).

Selon la LCAT, le plan d'alignement vise plusieurs buts :

- **permettre la réalisation de voies de communication publiques** (routes, voies ferrées, voies cyclables, chemins pour piétons, places publiques), en tenant compte de la sécurité et des besoins de tous les usagers ;
- **préserver l'avenir en permettant l'élargissement éventuel ou le réaménagement de ces voies de communication** (création de trottoirs, de places de stationnement sur voirie, d'allées d'arbres, d'éléments de modération du trafic, etc.) ;
- **structurer l'espace** ;
- **prendre en considération les intérêts de l'environnement bâti et non bâti.**

2.2 Types d'alignement

Selon l'article 74 LCAT, qui fixe le contenu des plans d'alignement, ceux-ci doivent **obligatoirement indiquer** :

- la limite des constructions en bordure d'une voie de communication.

Mais selon ce même article, les communes ont également la possibilité d'imposer d'**autres types d'alignement** :

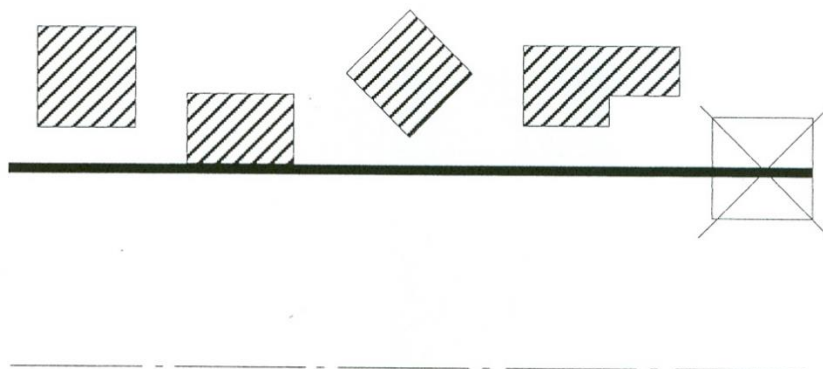
- le front d'implantation obligatoire
- la bande d'implantation obligatoire
- la limite secondaire.

Dans le présent plan d'alignement, qui porte sur un secteur de la localité d'urbanisation récente, encore largement non construit et dans lequel l'ordre non contigu est exigé par le règlement d'aménagement, seule la **limite de construction** est utilisée.

Limite des constructions en bordure des voies de communication :

Cette limite de construction fixe simplement l'avancée maximale des bâtiments par rapport à une voie ou place publique, les bâtiments pouvant toutefois se situer en retrait de la limite.

LIMITE DE CONSTRUCTION



Conformément aux directives en matière d'application de la législation sur l'aménagement du territoire, cette limite des constructions est représentée sur le plan par trois types d'indications :

- alignement sanctionné maintenu (trait continu bleu)
- alignement nouveau (trait continu rouge)
- alignement supprimé (trait continu jaune).

Conformément à la pratique dans le canton, **les alignements cantonaux sont reportés sur le plan d'alignement communal, mais se distinguent des alignements communaux par un trait plus épais.**

2.3 Effets du plan d'alignement

Les effets d'un plan d'alignement sont décrits aux articles 75 à 78 LCAT. Ces effets sont différents selon qu'il s'agit de constructions nouvelles ou de constructions existantes.

- **Constructions nouvelles :**

Toute construction nouvelle est bien sûr **interdite sur les surfaces situées dans un alignement.**

- **Constructions existantes :**

Les constructions existantes frappées par un alignement (c'est-à-dire situées dans un alignement ou empiétant sur une limite de construction) peuvent être entretenues ou réparées. En cas de démolition ou de sinistre, elles ne pourront être reconstruites qu'en respectant le plan d'alignement. Les travaux de transformation ou d'agrandissement de constructions existantes frappées ne peuvent être autorisés que si une convention de précarité est signée entre le conseil communal et le propriétaire (sous réserve des bâtiments dignes d'intérêt).

En l'occurrence, seul le bâtiment le plus à l'Ouest de l'usine existante est légèrement frappé par l'alignement cantonal au Sud de la route de Neuchâtel.

- **Utilité publique :**

Les plans d'alignement sont déclarés d'utilité publique, ce qui donne à l'Etat ou à la Commune le droit d'exproprier les droits immobiliers portant sur les terrains frappés par un alignement.

3. MISE EN OEUVRE DU PLAN D'ALIGNEMENT

3.1 Précisions sur le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique et l'indemnisation

Conformément à l'article 75 LCAT, les terrains compris entre les alignements sont frappés d'une interdiction de bâtir.

L'article 78 LCAT précise que la sanction du plan d'alignement confère à l'Etat ou à la Commune le droit d'exproprier pour cause d'utilité publique tous les droits immobiliers que les tiers ont sur les terrains frappés par ce plan.

Il convient toutefois de préciser que :

- pour l'essentiel, le plan d'alignement porte sur un secteur encore non bâti (partie Sud) et, dans la partie Nord, les nouveaux alignements proposés tiennent compte du bâti existant ;
- une expropriation ne pourrait avoir lieu que si un projet concret de création ou d'extension d'une voie publique, justifié par l'intérêt général, touche des surfaces privées situées à l'intérieur de l'alignement ;
- dans un tel cas, la Commune n'utilisera le droit d'expropriation qu'en dernier recours, en cas d'échec de négociations portant sur l'acquisition des surfaces nécessaires ;
- le retrait imposé pour les bâtiments sur les parcelles privées par un plan d'alignement ne correspond généralement pas à une perte de droits à bâtir, mais plutôt à une autre répartition de ceux-ci sur le terrain (voir art. 13 RELCAT.)

3.2 Abrogation des plans d'alignement actuellement en vigueur

La sanction d'un nouveau plan d'alignement entraîne l'abrogation des plans ou parties de plans actuellement en vigueur pour le secteur concerné (voir point 5).

4. DESCRIPTION DES ALIGNEMENTS PROPOSES

4.1 Alignements cantonaux

Deux routes cantonales sont concernées par le présent plan d'alignement : la route de Neuchâtel (RC 5) qui constitue une route cantonale principale, et la route de Berne (RC 1162), qui constitue une route cantonale secondaire.

- **Route de Neuchâtel**

Les alignements cantonaux définis au Nord de cette route dans le plan d'alignement sanctionné en 1971 (voir point 5) sont reportés tels quels sur le présent plan d'alignement communal (alignements sanctionnés maintenus). Les alignements définis du côté Sud de la route sont également maintenus. Le tronçon d'alignement (12 m) situé au droit des nouveaux alignements communaux définis pour le tronçon Nord de la rue des Prés-Bugnons devrait logiquement être supprimé. Toutefois, à la demande du SPCH, cet alignement est provisoirement maintenu, pour ne pas interférer avec la révision complète, par l'OFROU, des plans d'alignement des routes nationales, actuellement en cours. Sur la partie Est, un nouvel alignement cantonal est proposé, pour relier l'alignement existant au Sud de la route de Neuchâtel au nouvel alignement proposé du côté Ouest de la route de Berne.

- **Route de Berne**

Ce tronçon de la route de Berne est bordé de part et d'autre de zones à bâtir, qui sont destinées à être ouvertes à la construction dans les prochaines années (extension de Rollomatic à l'Ouest, extension du centre scolaire des Deux Thielles à l'Est).

Aucun alignement n'est actuellement défini pour cette route cantonale. Ce sont donc les distances à la route selon la loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP) qui s'appliquent aujourd'hui, soit 9 m de part et d'autre de l'axe la route pour les routes cantonales en localité. Pour assurer la cohérence du nouveau plan d'alignement, une limite de construction est proposée du côté Ouest de la route. Cet alignement suit la limite Ouest du DP 13. Pour le côté Est de la route, c'est la LRVP qui continuera de s'appliquer en cas de nouvelles constructions.

Le plan d'alignement réserve un espace suffisant au débouché de la rue des Prés-Bugnons sur la route de Berne pour permettre une amélioration de ce carrefour.

4.2 Alignements communaux

Aucun alignement n'est actuellement défini pour les routes communales de ce secteur de la localité (DP 284 et 285). Ce sont donc les distances à l'axe de la route fixées par la LRVP qui s'appliquent, soit 7,50 m à l'axe pour les routes de desserte communales.

Le but du présent plan d'alignement est précisément de définir les alignements nécessaires pour adapter les routes communales actuelles, qui sont pour l'essentiel des dessertes agricoles, aux besoins en matière d'accès et de circulation liés à l'extension de l'entreprise Rollomatic, tout en tenant compte des besoins de mobilité, de la sécurité et du confort de tous les usagers.

- **Rue des Prés-Bugnons (DP 284), tronçon Nord – Sud**

Le premier tronçon Nord de cette route, en sens unique, permet aux véhicules en provenance de l'Ouest d'accéder directement de la route de Neuchâtel au parking situé au Nord et à l'Ouest de l'usine actuelle de Rollomatic. Elle permet également la liaison, en sens unique, entre la route de Neuchâtel et le tronçon Ouest - Est de la rue des Prés-Bugnons. La route a 5 m de largeur ; elle est dépourvue de trottoir. Cette route est en zone 30.

A l'avenir, cette route permettra l'accès, non seulement au parking de l'usine actuelle comme aujourd'hui, mais également l'accès pour les véhicules légers au parking des futures constructions sur la partie nouvellement affectée en ZAPI. Elle doit donc pouvoir, si nécessaire, être élargie pour permettre son adaptation à sa fonction future et à l'augmentation de la charge en trafic qui y sera liée.

Un alignement de 12 m de largeur est proposé pour ce tronçon. La réservation d'espace empiète de 2 m sur la zone agricole en Ouest, pour éviter toute éventuelle construction ou installation en bordure immédiate de la route, notamment pour des raisons de visibilité. Mais comme pour toutes les futures routes communales bordant la zone agricole dans ce secteur, **l'élargissement de la route devra se faire obligatoirement, et en totalité (soit chaussée, trottoir, arborisation, etc.), sur la zone à bâtir, sans empiètement sur la zone agricole.**

A l'avenir, la circulation se fera à double sens sur cette route, d'une part parce que la sortie sur la route de Neuchâtel sera rendue possible, et d'autre part pour permettre l'accès des véhicules légers au futur parking à construire à l'angle Sud-Ouest du bien-fonds 8557 et de ressortir sur la route de Neuchâtel, ou sur la route de Berne via le parking Nord de Rollomatic. L'espace réservé de 12 m permettrait l'aménagement d'une chaussée de 5,50 m de largeur, avec un trottoir franchissable de 1,50 m et un espace de 1 m destiné aux plantations. Dans ce cas, la future route empièterait sur les places de stationnement Ouest de Rollomatic : le stationnement perpendiculaire actuel devrait être remplacé par un stationnement longitudinal, les places perdues étant compensées dans le futur parking à réaliser lors de la 1^{ère} phase de l'extension de Rollomatic.

La route restera intégrée dans la zone 30.

- **Nouvelle route d'accès (DP 284), tronçon Nord - Sud**

Située dans la continuité du tronçon Nord - Sud de la rue des Prés-Bugnons, cette route a actuellement une largeur d'environ 2,50 m, l'espace disponible entre les limites cadastrales étant d'environ 4 m (soit largeur totale du DP). Elle constitue aujourd'hui une desserte agricole.

Cette route permettra à l'avenir l'accès pour les véhicules légers au parking des futures constructions de Rollomatic sur le bien-fonds 8557. Elle permettra également aux véhicules entrant par la desserte Sud de ressortir sur la route de Neuchâtel, ou sur la route de Berne via le parking Nord de Rollomatic. La circulation se fera donc à double sens, comme sur le tronçon supérieur. Un alignement de 12 m est également proposé pour ce tronçon, ce qui permettrait la création d'une chaussée de 6 m, bordée d'un trottoir d'1,50 m et d'une bande arborisée de 1,50 m.

Cette route sera intégrée dans la zone 30.

- **Nouvelle route d'accès (DP 285), tronçon Est-Ouest**

Cette route a actuellement la même fonction et présente les mêmes caractéristiques que le tronçon Nord - Sud susmentionné, et aura à l'avenir la même fonction de route de desserte communale, permettant l'accès aux futurs bâtiments de Rollomatic par la route de Berne, en sens unique entrant. Seule la sortie des véhicules agricoles sur la route de Berne sera autorisée lors de la 1^{ère} phase de l'extension de Rollomatic.

Un alignement de 12 m est également proposé pour ce tronçon. Dans le cadre de la 1^{ère} phase de l'extension sur le bien-fonds 8557, le gabarit actuel de la route (2,50 m) pourrait être maintenu, le croisement des véhicules étant rendu possible par l'aménagement d'une ou deux places d'évitement du côté Nord de la route.

A terme, dans le cadre de la 2^{ème} phase de l'extension, l'élargissement et le réaménagement de la route pourront être réalisés si nécessaire. La réservation d'espace de 12 m permettra la création d'une chaussée de 6 m, bordée d'un trottoir de 1,50 m et d'une bande arborisée de 1,50 m, sans empiètement sur la zone agricole.

Au débouché de cette route sur la route de Berne, l'espace réservé est suffisant pour permettre l'aménagement d'un nouveau carrefour, permettant ultérieurement, si le développement des activités industrielles le justifie, la sortie des véhicules légers sur la route de Berne, le « tourner à gauche » restant toutefois interdit.

Cette route sera intégrée en zone 30, comme toutes les routes communales de ce secteur.

- **Rue des Prés-Bugnons (DP 284), tronçon Est-Ouest**

Cette route de desserte communale existante est utilisée essentiellement pour l'accès des camions à Rollomatic ainsi que pour l'accès de tous les véhicules aux entreprises, autres que Rollomatic, situées sur le 1^{er} tronçon Est de la route. Elle est en zone 30.

Comme indiqué au point 1, le premier tronçon Ouest du DP 284 (route et canal) sera cédé à Rollomatic, soit une surface d'environ 1'800 m². Le solde de la route communale sera maintenu dans sa configuration actuelle.

Un alignement de 18 m est défini pour cette route, qui sera donc dorénavant en cul-de-sac. Dans cet espace seront inclus la route, le trottoir et le canal existant actuellement, ainsi qu'un espace de 3 m au Nord de la route, assurant le maintien d'un retrait entre les bâtiments et le bord de route.

La route étant en cul-de-sac, l'aménagement d'une place de rebroussement sera nécessaire. Il s'agit toutefois d'un aménagement privé, répondant aux seuls besoins de Rollomatic, qui sera réalisé sur le terrain de Rollomatic, en dehors des alignements.

5. DOCUMENTS EXISTANTS

Ce secteur de la localité n'est actuellement concerné que par le plan d'alignement lié à la route nationale N5, sanctionné par le Conseil d'Etat le 2 juillet 1971.

La sanction du présent plan entraînera l'abrogation des parties concernées de ce plan d'alignement.

6. INFORMATION ET PARTICIPATION DE LA POPULATION (ARTICLE 4 LAT)

Pour répondre à l'exigence de l'article 4 LAT, une séance d'information publique sera organisée, à l'issue de l'examen préalable du dossier par les services de l'Etat. Cette séance portera sur la modification partielle du PAL et sur le plan d'alignement dans le secteur des Prés-Bugnons.

Suite à cette séance d'information, un rapport de participation, résumant les questions et remarques du public ainsi que la manière dont la commune y a répondu, respectivement les motifs pour lesquels elle ne peut y répondre, sera rédigé et annexé au présent rapport justificatif.

YN/08.02.2019

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le/la président/e

Le/la secrétaire

.....

Date :



MOTION

Le Landeron, le 21 février 2019

« SUBVENTION POUR L'OPTIMISATION DE L'ECLAIRAGE DES BATIMENTS DE SERVICE »

Le PSL demande au Conseil communal de faire le nécessaire pour toucher les subsides annoncés lors d'un changement d'éclairage public. Voir programme et offre annoncées sur le lien ci-dessous et sur le document annexé.

https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SENE/energie/Documents/Subventions/Prokilowatt_eclairage.pdf

Le groupe socialiste

Büchel Harber
Thomas Fralich
P. P.
Stinelli
D. Meyer

effienergie

ProKilowatt



PROGRAMME
D'EFFICACITÉ ÉLECTRIQUE

OPTIMISATION DE L'ÉCLAIRAGE DES BÂTIMENTS DE SERVICE

jusqu'à
CHF 14'000.-
de subvention

CHANGER D'ÉCLAIRAGE OFFRE DE NOMBREUX AVANTAGES

Dans les bâtiments de service (locaux administratifs, écoles, bâtiments industriels, ateliers de production, etc.) ou dans les parkings couverts, la mise en place de lampes efficaces et d'une commande appropriée permet d'assurer une luminosité suffisante avec une faible consommation d'énergie.

La norme SIA 380/4 (l'énergie électrique dans le bâtiment) définit les conditions cadre pour une planification optimale de l'éclairage. Cette norme prend en compte, entre autres critères, le choix des luminaires, la conception des locaux, mais aussi la commande de l'éclairage, et indique les valeurs limites de la consommation d'énergie.

RÉSERVEZ VOTRE SUBVENTION

La demande d'aide financière doit impérativement être déposée avant le début des travaux.

Le remplacement d'un éclairage fixe fait l'objet d'une aide financière de CHF 7.-/m² de surface nette de plancher des locaux où l'éclairage a été renouvelé, pour autant que le nouveau système permette d'économiser au moins 20 kWh/m² par an.

Seuls les projets d'éclairage qui induisent une subvention minimale de CHF 1'400.- et au maximum CHF 14'000.- sont éligibles, ce qui correspond à une surface nette de plancher des locaux où l'éclairage a été renouvelé comprise entre 200 et 2'000 m². De plus, le montant de la subvention ne doit pas dépasser 30% des coûts d'investissement.

 **ne.ch**
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

JURA  **CH** RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

PROGRAMME D'EFFICACITÉ ÉLECTRIQUE DE PROKILOWATT

Le programme d'efficacité électrique lancé le 1er octobre 2014 participe à des investissements visant la réduction de la consommation d'électricité. Valable pour tous les bâtiments de service existants situés sur le territoire des cantons de Neuchâtel et du Jura, il vise le remplacement d'équipements et d'installations mis en place avant le 31.12.2010.

Ce programme d'efficacité électrique est financé et soutenu par ProKilowatt (sous la direction de l'Office fédéral de l'énergie OFEN). Le service de l'énergie et de l'environnement du canton de Neuchâtel et la section de l'énergie du service du développement territorial du canton du Jura gèrent la communication relative au programme. L'entreprise Effienergie contrôle les dossiers, les valide et verse les subventions.

INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT

Les conditions générales de soutien et le lien vers le formulaire de demande se trouvent sous: www.effiwatt.ch. La saisie des données se fait uniquement par voie électronique.

Pour des informations complémentaires, veuillez-vous adresser à:

ne.ch

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

Service de l'énergie et de l'environnement
Section Energie et immissions

Fabien Wetli

Responsable du centre de conseils InfoEnergie
Rue du Tombet 24 - CH-2034 Peseux

+41 32 889 67 30
fabien.wetli@ne.ch
www.ne.ch/energie

JURA RE **CH** RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Service du développement territorial
Section de l'énergie

Michel Frey

Responsable de l'efficacité énergétique
Rue des Moulins 2 - CH-2800 Delémont

+41 32 420 53 10
michel.frey@jura.ch
www.jura.ch/energie

Rapport de la Commission Financière et de Gestion relatif aux objets du Conseil général du jeudi 28 mars 2019

La CFG s'est réunie le lundi 4 mars 2019 afin de délibérer sur les points à l'ordre du jour du Conseil général du jeudi 28 mars 2019. La CFG se prononce exclusivement sur les points 4 et 5 de l'ordre du jour.

4. Crédit d'engagement de CHF 110'000 pour l'assainissement des signalisations lumineuses des carrefours du Faubourg et du Tirage – Arrêté 1394

Le Conseil communal ayant répondu de façon satisfaisante aux nombreuses questions intéressantes de la CFG, celle-ci préavise favorablement, à l'unanimité cette demande de crédit.

5. Projet extension usine Rollomatic SA:

a) Modification partielle du plan d'aménagement local, secteur "Les Prés Bugnons" – Arrêté 1395

b) Modification du plan d'alignement – Arrêté 1396

La CFG relève la qualité et la complétude du dossier soumis au Conseil général. La commission souligne la volonté du Conseil communal d'en faire une opération financièrement neutre.

La CFG ayant reçu des réponses à ses nombreuses questions pertinentes, se prononce à l'unanimité favorablement en faveur de ces 2 arrêtés.

Commission Financière et de Gestion

Présents : Jacques Savoy, président ; Gilliane Bürli ; Michael Jacot, secrétaire ; Nadine Schouller ; Bernhard Wenger

Excusés : Gilles Boillat ; Maura Bottinelli



Commune du Landeron
Commission des Services Industriels et des Travaux Publics

Rapport relatif à l'objets suivant :

- Arrêté 1394

La commission SITP s'est réunie le 20 février 2019. Le présent rapport donne le préavis de la commission SITP.

Crédit d'engagement de CHF 110'000 pour l'assainissement des signalisations lumineuses des carrefours du Faubourg et du Tirage.
Arrêté 1394.

Ces travaux de réfection et de modernisation sont importants pour notre Commune afin d'en assurer la sécurité de ses usagers sur le territoire communal.

La SITP propose au Conseil communal de demander un contrat d'entretien pour la signalisation lumineuse.

La commission SITP acceptera l'arrêté 1395 selon les explications et la présentation des différentes offres liées à la demande de crédit.

Le Landeron, le 20.02.2019, La Commission SITP

Présents	Excusés	Absents
F. Matthey, J.-F. Toedtli, S. Brechbühl, R. Hinkel, M. Fauro, R. Hasler.		O. Gremaud, P. De Marcellis.

