



## Rapport du Conseil communal relatif à la modification partielle du plan d'aménagement local de Gorgier, secteur « Pôle de Gare de Gorgier – Saint-Aubin »

Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux,

### 1. Introduction

Le secteur de la gare de Gorgier – Saint-Aubin présente actuellement une urbanisation peu cohérente et hétéroclite avec des espaces extérieurs résiduels peu valorisés. Pourtant, il possède un riche potentiel de développement notamment pour les raisons suivantes :

- positionnement géographique : situation privilégiée entre les centres des villages de Gorgier et de Saint-Aubin-Sauges ainsi que les rives du lac ;
- accessibilité : desserte intéressante par le train et le bus ;
- potentiel d'accueil : d'importantes surfaces en sous-occupation et/ou en cours de mutation.

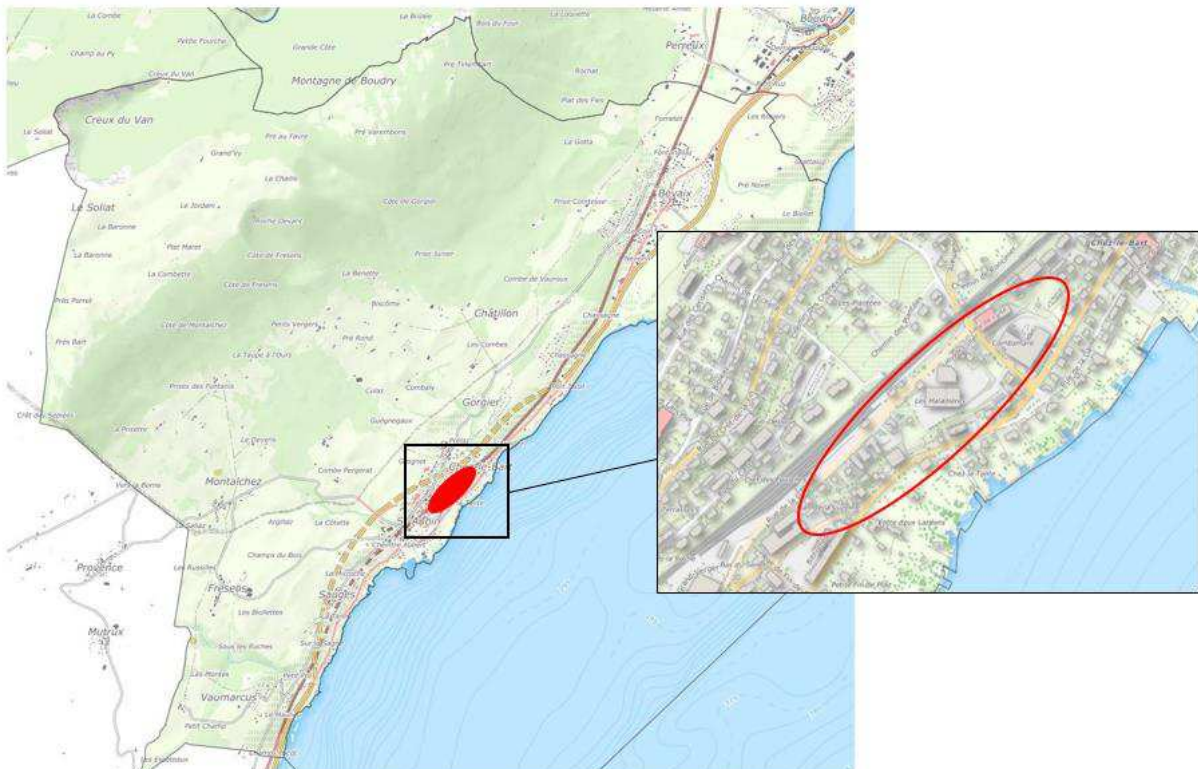


Figure 1 : Situation du périmètre du pôle de gare de Gorgier – Saint-Aubin (source : Géoportail SITN-RWB)

Plusieurs facteurs convergent vers un développement du secteur de la gare. En effet, il a été identifié par le **plan directeur cantonal** (PDC) et par le **plan directeur régional de la Béroche** (PDR) comme pôle de gare. La fiche U\_13<sup>1</sup> du PDC définit les objectifs spécifiques suivants dans les pôles de gare :

- mobilisation, optimisation de l'usage et valorisation de ces secteurs ;
- revalorisation de l'image des quartiers de gare ;
- mixité fonctionnelle et intégration dans leur environnement ;
- maîtrise des impacts environnementaux.

L'ouverture du tunnel de Gléresse, prévue dans le cadre de PRODES 2025 (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire), permettra une augmentation de la qualité de la desserte en transports publics dans le secteur. L'amélioration de la cadence est prévue pour 2027. À cette date, la cadence sera semi-horaire toute la journée et non plus seulement aux heures de pointe. La requalification et la densification de ce secteur s'inscrivent dès lors pleinement dans les principes de l'aménagement du territoire qui préconisent une coordination étroite entre développement de l'urbanisation et transports publics (cf. art. 3, al. 3, let. a LAT).

Plusieurs propriétaires fonciers possédant de grandes parcelles dans le secteur souhaitent reconverter et densifier leurs biens-fonds. En effet, une grande partie des terrains, aujourd'hui affectés à la zone industrielle, offre un potentiel important de densification. L'affectation actuelle de plusieurs parcelles en zone industrielle ne répond plus aux objectifs d'aménagement du territoire du Canton et de la Commune, qui souhaitent favoriser une certaine mixité dans ce quartier. Ce constat a été confirmé par une étude menée par le bureau d'experts Wüest & Partner ainsi que par le Service cantonal en charge du développement économique. Dans ce contexte, l'objectif est de densifier le secteur avec des logements, des commerces et des services à la population. L'enjeu est ainsi de qualifier ce secteur comme un nouveau pôle animé, grâce à une densification du bâti et par l'aménagement d'espaces publics de qualité en lien avec la gare et les futurs bâtiments.

## 2. Historique

---

Suite à la cessation de l'activité de la vinaigrerie en 2015, la Migros a exprimé le souhait de rénover et d'agrandir son magasin et de créer des bureaux. Elle a entamé les premières réflexions sur son terrain qui ont ensuite été élargies aux parcelles adjacentes. Sur demande du Canton, l'objectif a ensuite consisté à mener une étude sur l'ensemble du périmètre du pôle de gare ainsi qu'à passer la zone industrielle actuelle en zone mixte pour les secteurs Combamare et Gare Sud afin, notamment, de permettre la venue d'activités compatibles avec le logement. Ces intentions ont été présentées à l'État et, après diverses coordinations, un cahier des charges a pu être transmis aux services cantonaux dans le but de démontrer la cohérence de l'étude et la pertinence de modifier ces zones. D'autres coordinations ont ensuite été réalisées avec les acteurs des secteurs de Combamare et Gare Sud ainsi qu'avec les services cantonaux. Les documents ont ensuite été produits et transmis en avril 2022 au Canton. La liste suivante illustre, de manière non-exhaustive, les étapes principales du processus :

- Fin 2015** Le Service de l'aménagement du territoire (SAT) prend note de la cessation de l'activité de la vinaigrerie, du souhait de la Migros d'agrandir le magasin et de créer des bureaux.
- Février 2016** Courrier de la commune de Gorgier au SAT informant de l'initiative conjointe d'élargir les réflexions aux biens-fonds n° 5736 et 4495 pour revaloriser et requalifier le secteur Gare.

---

<sup>1</sup> Fiche U\_13 « Privilégier la concentration du développement dans des pôles bien desservis en TP »

- Mars 2016** Le SAT salue l'initiative de la commune de Gorgier et du groupe Migros. Les mandataires du PDR présentent le projet à l'État.
- Deux sous-secteurs sont identifiés par le PDR : « Migros » et « Les Maladières », à Gorgier, à développer en priorité 1 (horizon 2030).
- Le SAT soutient la démarche mais demande qu'un cahier des charges soit réalisé.
- Décembre 2017** Envoi au SAT des cahiers des charges pour le plan spécial (PS) Combamare et le plan directeur sectoriel (PDS) Gorgier gare.
- 2020** Démonstration de la cohérence au niveau du territoire + localement sous l'angle du bruit, de la charge de trafic, de l'ORNI<sup>2</sup>, du stationnement.
- 2020 – 2021** Coordinations entre les acteurs de Combamare, Gare, Commune et État. Séances avec les propriétaires touchés par les principaux développements et ayant eux-mêmes des projets.
- Séance avec les propriétaires proches du cœur du pôle de gare.
- Septembre 2021** Séance entre le SAT, le Service cantonal de l'économie (NECO) et une délégation de la commission du PAL (ComPAL - un représentant par parti politique) (28.09.2021).
- Avril 2022** Transmission des dossiers au Canton pour examen préalable.
- Août 2022** Séance avec les propriétaires du périmètre du pôle de gare (30.08.2022).
- Octobre 2022** Séance d'information publique (25.10.2022).

### 3. Conformité aux planifications supérieures

---

La modification partielle du plan d'aménagement secteur « Pôle de Gare de Gorgier – Saint-Aubin » respecte les buts et principes de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée (LAT-R<sup>3</sup>) et son ordonnance (OAT) et ceux de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) et son règlement d'exécution (RELCAT). Elle prévoit la réutilisation de zones d'activités sous-utilisées et participe ainsi à une utilisation rationnelle et mesurée du sol, permettant l'accueil d'une partie de la croissance en habitant·e·s-emplois attendus à l'horizon 2030 (+ 1'400 habitant·e·s-emplois d'ici 2030).

#### Plan directeur cantonal (PDC)

L'obligation d'établir un plan directeur cantonal et de le réviser périodiquement découle des législations fédérale (articles 6 à 12 LsAT, 4 à 13 OAT) et cantonale (articles 13 à 15 LCAT). Le plan directeur cantonal a force obligatoire pour les autorités cantonales et communales dès son adoption par le Conseil d'État. Il est soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Ce dernier l'a validé lors de sa séance du 27 février 2019.

Le peuple a adopté le 3 mars 2013 la révision de la LAT, à plus de 60% des voix, montrant ainsi clairement une volonté de gérer à l'avenir l'urbanisation de manière plus rationnelle et compacte. La poursuite de cet objectif se concrétise par un renforcement du contrôle de la Confédération sur les cantons, une régionalisation de la planification communale des zones à bâtir, ainsi qu'une priorisation du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, à travers la politique des

<sup>2</sup> Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant

<sup>3</sup> Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (révision en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014)

pôles, des mesures de densification et la préservation de l'espace non construit (densification qualitative).

Le PDC est l'instrument de pilotage du Conseil d'État en ce qui concerne le développement territorial du canton, dans le sens où il fixe les priorités stratégiques et précise les objectifs ainsi que les mesures pour mettre en œuvre la conception directrice de l'aménagement du territoire, laquelle fixe les priorités politiques et lignes d'action à conduire en la matière.

Le PDC lie les autorités dans l'exercice de leur pouvoir décisionnel en matière d'aménagement du territoire. Cela vaut non seulement pour les autorités cantonales et communales, mais aussi pour les autorités fédérales et celles des cantons voisins.

Le PDC contient un projet pour le territoire du canton (volet stratégique) et, à travers celui-ci, il dit quel est le développement spatial souhaité pour les prochaines années. Les fiches de coordination (volet opérationnel) déclinent les objectifs et les principes d'aménagement à travers des mesures concrètes d'aménagement du territoire. Elles répartissent les compétences entre autorités.

Selon le message du Conseil d'État en introduction du document : « ... *le PDC a été conçu pour aider le canton de Neuchâtel à retrouver une nouvelle dynamique... Il met en cohérence l'ensemble des activités à incidence spatiale du canton et des communes afin qu'elles concourent toutes à ce renouveau qui permettra à Neuchâtel de gagner en attractivité et de générer un développement durable.* »

Comme mentionné précédemment, le secteur de la gare de Gorgier – Saint-Aubin est identifié comme un pôle de gare au sens du PDC. Les pôles de gare constituent des secteurs stratégiques au sens de la LCAT et jouent un rôle important dans l'accueil de la croissance en habitant·e·s et emplois.

En résumé, la présente MPAL (modification partielle du plan d'aménagement local) du pôle de gare s'inscrit dans les lignes directrices du développement cantonal en répondant notamment aux fiches de coordination du PDC suivantes : U\_11 "Poursuivre une politique d'urbanisation durable", U\_12 "Concentrer le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et renforcer la qualité urbaine", U\_13 "Privilégier la concentration du développement dans les pôles bien desservis en TP", S\_12 "Développer l'offre d'appartements avec encadrement", E\_13 "Optimiser la localisation des centres d'achat et des autres grands générateurs de trafic", A\_21 "Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce", U\_21 "Valoriser et revitaliser les espaces publics", U\_23 "Assurer une place pour la nature en ville", U\_18 "Assurer la sécurité des biens et des personnes contre les dangers naturels" et S\_36 "Réserver l'espace nécessaire aux eaux et revitaliser les cours d'eau et étendues d'eau".

### Plan directeur régional (PDR)

Les autorités cantonales ont donné comme mission aux régions neuchâteloises d'élaborer leur plan directeur régional, incluant un projet de territoire, afin de répondre aux exigences de la LAT. Lesdits projets de territoire ont permis d'alimenter la révision du PDC. Ainsi, les six régions concernées ont transmis leurs projets de territoire respectifs aux autorités cantonales en 2016.

Le PDR de la Béroche, regroupant les anciennes communes de Fresens, Gorgier, Montalchez, Saint-Aubin-Sauges et Vaumarcus, sanctionné par arrêté le 2 mai 2018 par le Conseil d'État, définit les orientations directrices du développement territorial à l'horizon 2030-2040 pour la région. Il vise notamment :

- un développement urbain plus dense centré principalement sur Gorgier et Saint-Aubin ainsi que le pôle stratégique de la gare en particulier ;
- un renforcement des modes doux à l'intérieur des localités, notamment l'accès au lac ;

- une réorganisation du stationnement au centre des localités et la requalification des traversées de localités ;
- une reconversion des zones d'activités économiques (gare de Gorgier – Saint-Aubin) en zones mixtes.

Un PDR détermine notamment le dimensionnement de la zone à bâtir et définit les secteurs stratégiques de développement. Ainsi, le PDR de la Béroche a identifié le pôle de gare comme devant être urbanisé en priorité.

Pour mémoire, la commune de La Grande Béroche est également concernée par le plan directeur de la Communauté urbaine du Littoral (COMUL), qui inclut l'ancienne commune de Bevaix. Il ne remet pas en question les principes retenus par le PDR de la Béroche.

#### Plan d'aménagement local (PAL actuel)

Selon les PAL en vigueur de Gorgier (sanctionné le 10 juillet 2000) et Saint-Aubin-Sauges (sanctionné le 8 juin 2004), le pôle de gare est majoritairement affecté en zone industrielle. Trois secteurs sont affectés en zone résidentielle, moyenne et haute densité, et en zone mixte.

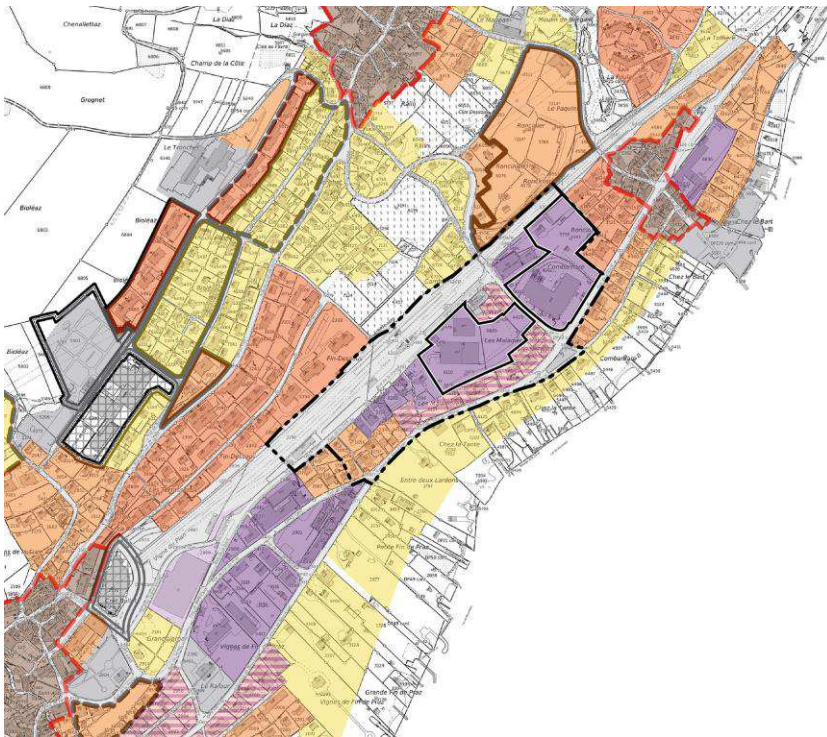


Figure 2 : Extrait du PAL, périmètre du PDS en traitillé noir et périmètre de la MPAL en trait plein noir (source : SITN-Urbaplan)

#### Plan directeur sectoriel (PDS)

En parallèle du PDR, la commune de Gorgier a souhaité lancer l'établissement d'un plan directeur sectoriel du pôle de gare afin de définir les principes de développement de ce site stratégique. Il permet ainsi de développer un secteur de manière cohérente, du point de vue du bâti, des espaces publics et de l'utilisation du sol, tout en considérant les questions liées à la mobilité. Il sert également de document de référence aux autorités exécutives, aux planifications, aux investisseurs ainsi qu'aux propriétaires pour développer leurs projets avec une vision globale cohérente. Il a fait l'objet d'un cahier des charges établi en 2017, préavisé favorablement par le Canton le 4 juillet 2018. Il est finalisé simultanément à la présente MPAL.

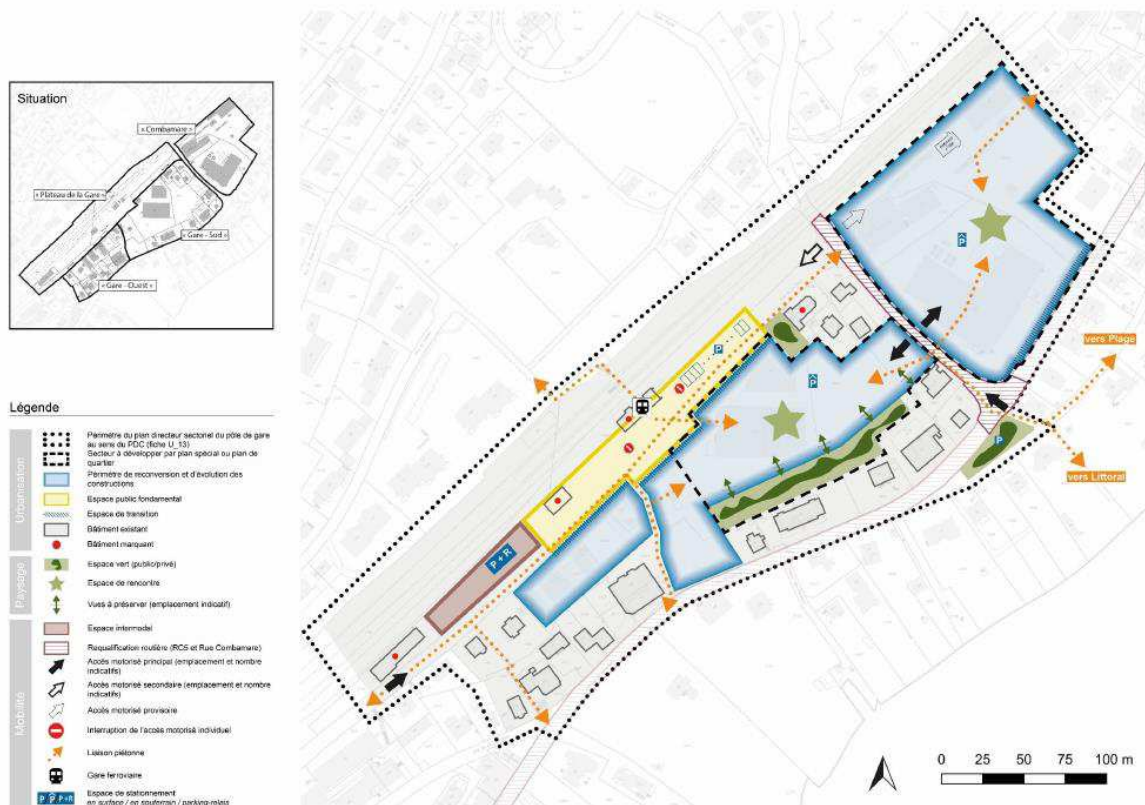


Figure 3 : Extrait du PAL, périmètre du PDS en traitillé noir et périmètre de la MPAL en trait plein noir (source : SITN-Urbaplan)

### Rappel planifications supérieures

Le schéma suivant a été présenté et commenté lors de la ComPAL du 24.08.2022 :

# Les outils de l'aménagement du territoire

## Hiérarchisation et liens de dépendance

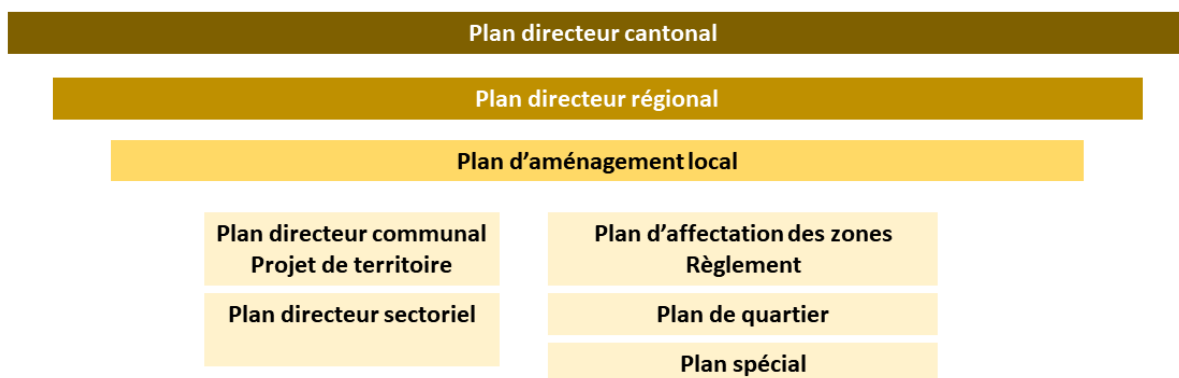


Figure 4 : Extrait présentation ComPAL du 24.08.2022

#### 4. Modification partielle du plan d'aménagement (MPAL) et de la zone réservée

Comme mentionné dans les chapitres précédents, le présent rapport porte sur la modification partielle du plan d'aménagement des secteurs de Gare Sud (partiellement) et Combamare. L'objectif est ainsi de changer l'affectation de deux secteurs de Combamare et Gare Sud en les passant de zone industrielle (ZI) en zone mixte (ZM). La présente modification nécessiterait également de compenser les terrains qui passeraient en zone mixte en changeant l'affectation de quatre terrains publics (zone d'ancienne localité ou résidentielle en zone d'utilité publique). De plus, il s'agira par la même occasion d'abroger la zone réservée selon la figure ci-après :

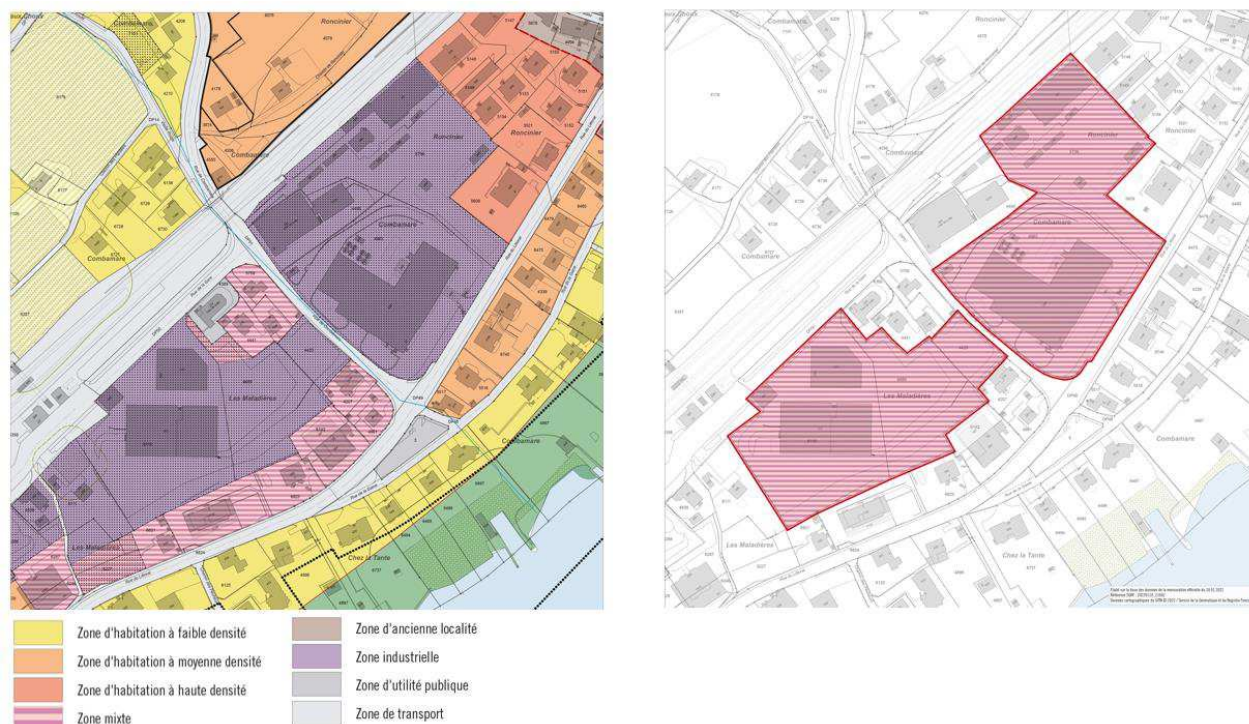


Figure 5 : Extrait du cadastre, état actuel-zone industrielle et modification-zone mixte (source : SITN-Urbaplan)

À noter que la parcelle d'Hybrid demeure en zone industrielle et qu'une partie du bien-fonds n°5736 sera maintenue en zone industrielle pour permettre à ladite entreprise de se développer dans le futur.

La MPAL vise ainsi à saisir l'opportunité de la présence de différents investisseurs sur les périmètres de Gare Sud et Combamare qui souhaitent développer des projets de qualité et apporter une nouvelle dynamique à ce secteur central pour la commune, en y apportant notamment une mixité sociale et intergénérationnelle. Lesdits investisseurs ont d'ailleurs fait part de leur souhait de contribuer à répondre aux attentes communales depuis plusieurs années et souhaitent pouvoir anticiper la révision générale du PAL, qui est en cours actuellement.

## Situation actuelle

Les biens-fonds du périmètre de Gare Sud qui passeraient de zone industrielle à zone mixte est de 11'654 m<sup>2</sup> et celui de Combarare de 14'282 m<sup>2</sup>. Ceci représente un total de 25'936 m<sup>2</sup> (voir les terrains identifiés ci-après).

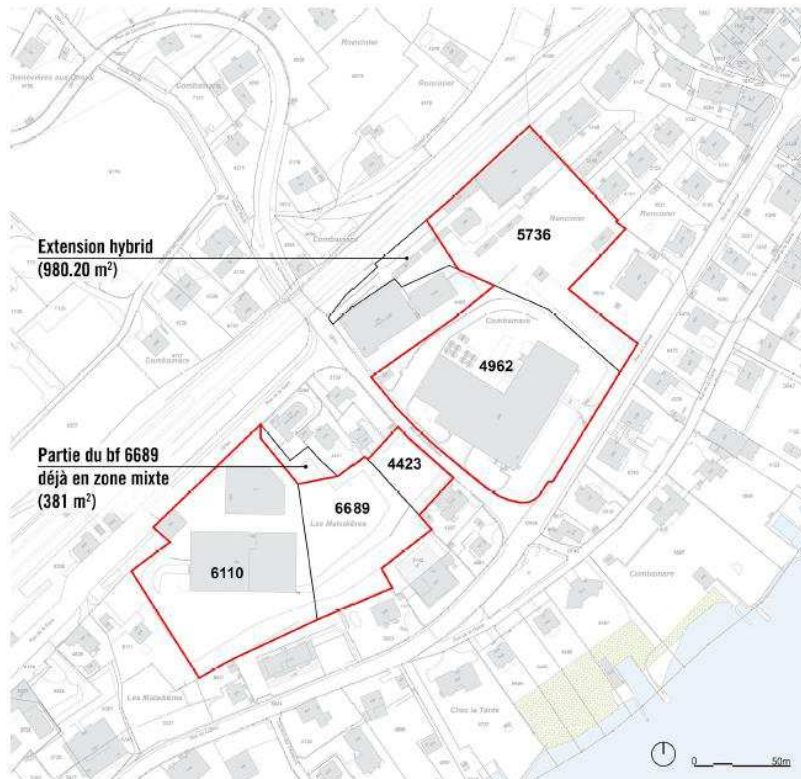


Figure 6 : Extrait du cadastre, périmètres de la MPAL (source : SITN-Urbaplan)

En sachant que la Béroche a un potentiel d'extension de zones d'habitation, mixte ou centrale (ZHMC), de 1 hectare à l'horizon 2030, auquel s'ajoute le gain d'environ 8'000 m<sup>2</sup> obtenu par réduction de la zone de constructions basses (affectation cantonale), le solde nécessaire pour assurer la compensation des 25'936 m<sup>2</sup> représente donc 7'936 m<sup>2</sup>. Ceux-ci sont obtenus par le changement d'affectation des quatre terrains identifiés sur l'image ci-après.

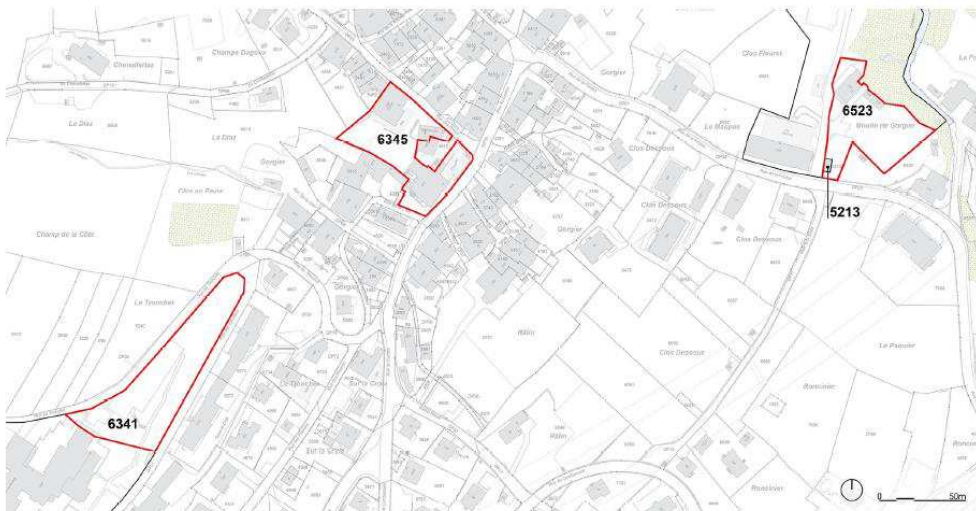


Figure 7 : Extrait du cadastre, zones à passer en ZUP (source : SITN-Urbaplan)

Pour information, les terrains ci-dessus devraient dans tous les cas être modifiés lors de la révision du PAL actuelle, puisque les installations présentes sur les terrains ne correspondent pas à leur affectation. Ainsi, il s'agirait de toute façon de les passer en zone d'utilité publique (ZUP).



## Droits à bâtir

Conformément aux exigences cantonales mentionnées précédemment ainsi qu'à ce qui a été inscrit dans le PDS, la densité humaine visée pour l'ensemble du pôle de gare est comprise entre 150 HE/ha (indice d'utilisation du sol de 0.8) et 200 HE/ha (indice d'utilisation du sol de 1). Une maquette a également été établie afin de montrer l'intégration des volumétries envisagées.

La zone mixte du PAL de Gorgier autorise un taux d'occupation au sol (TOS) de 30% et c'est donc ce taux qui devra être appliqué au site de Gare Sud. Un TOS de 35% est toutefois octroyé au site de Combamare car ce secteur est plus contraint en matière de programmation (part plus importante d'activités et présence d'un commerce à pérenniser) et de topographie.

Au vu de l'importance portée à la végétalisation au sein de la commune, il est souhaité que l'indice d'espaces verts soit plus volontariste que ce qui est fixé pour la zone industrielle (10%) et zone mixte (20%) et c'est la raison pour laquelle il est exigé un taux de 30% pour Gare Sud et 25% pour Combamare. La possibilité d'imposer une partie en pleine terre pour répondre aux enjeux climatiques (plantation en pleine terre, gestion des sols et des eaux de surfaces, etc.) n'a pas été retenue par le Canton, par manque de base légale. Cela reste néanmoins un objectif qui devrait être traité dans les planifications de détail à venir.

En matière d'activités économiques, une étude a été menée par Wüest & Partners en 2021 et celle-ci a démontré qu'il s'agirait d'avoir un minimum de 25% d'activités sur ces secteurs. Une répartition par site a été établie dans le cadre du PDS et celle-ci a été reportée dans la MPAL. Après avoir pris en compte les contraintes environnementales et plus particulièrement celles liées au trafic que cela engendrerait, il s'agit ainsi d'avoir un taux entre 10 et 20% d'activités à Gare Sud et entre 20 et 40% à Combamare.

Pour terminer, le tableau ci-après illustre les principales différences que l'on peut constater entre les droits à bâtir pour de la zone industrielle et de la zone mixte :

	Zone industrielle	Zone mixte
Affectation	Industrie, ateliers, entrepôts et entreprises pouvant provoquer une gêne au voisinage. 1 seul logement de gardiennage par entreprise	Habitations et petites et moyennes entreprises des secteurs secondaires et tertiaires moyennement incommodes pour le voisinage. Sur les terrains libres de construction, la SBP des activités représente au max. 50% de la SBP totale.
Mesures d'utilisation du sol	5 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	Densité : 1.5 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> à 2.4 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>
Taux d'occupation du sol maximum	60%	30%
Espaces verts minimum	10%	20%
Longueur maximale		30 m
Hauteur moyenne	10 m	10 m à la corniche
Gabarits	60° Nord-Sud 75° autres directions	75° Ouest-Est / Est-Ouest 60° Nord-Sud / Sud-Nord
Degré de sensibilité au bruit	DS III	DS III

## Appartements avec encadrement

Vu l'importance de cette thématique, il a été décidé d'imposer la réalisation d'appartements avec encadrement (ae) sur les deux secteurs de Gare Sud et Combamare. Dans le PDS, il est évoqué qu'un minimum de 60 ae devra être réalisé sur l'ensemble du pôle de gare et cette exigence a été reportée dans la MPAL. Il n'a pas été souhaité de fixer un nombre précis par périmètre et cela laissera une marge de manœuvre lors du développement des planifications de détails qui ont été exigées pour la suite.

## Hauteur

Les éléments marquants du pôle retenus sont la tour Landi atteignant 40 m, l'église dont le clocher atteint 14.5 m et sa flèche environ 18 m, l'ancienne halle CFF et la gare atteignant chacune 9 à 9.50 m au faîte. Une analyse a été réalisée des volumétries des bâtiments alentours qui oscillent entre R+3 et R+4, avec des hauteurs à la corniche et au faîte atteignant respectivement 9 à 15 m et 12 à 18.5 m (cf. figure ci-après).

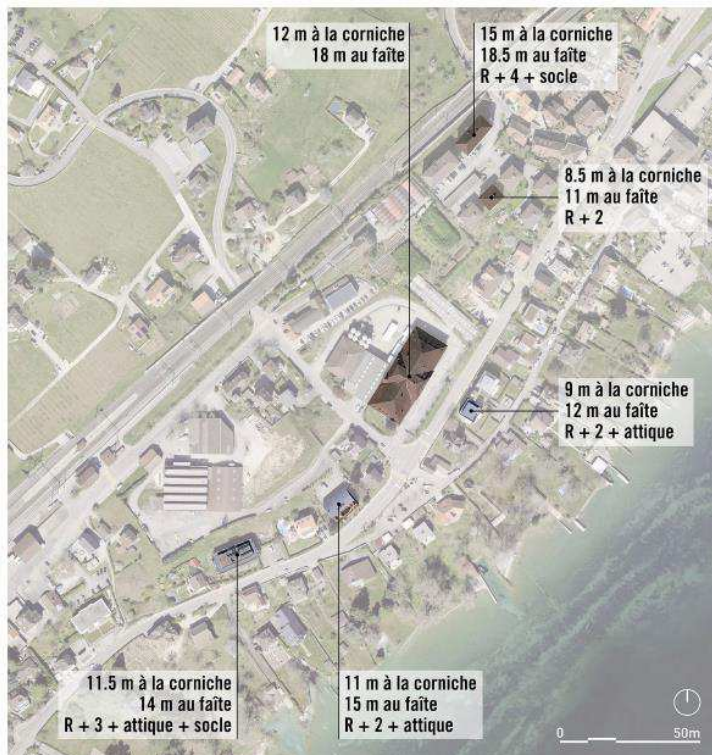


Figure 8 : hauteurs et niveaux des bâtiments alentours (source : SITN-Urbaplan)

## Hauteur Gare Sud

La hauteur moyenne à la corniche retenue pour Gare Sud est de 15.5 m + 13.5 m + attique. Elle correspond à environ cinq niveaux (R+4) (R+3+attique). Compte tenu de la pente, un demi-niveau supplémentaire pourrait s'en dégager dans la pente.

Un assouplissement de hauteur a été accepté pour le/les bâtiment/s situé/s le long de la place de la Gare, et celui-ci est fixé à 18.5 m de hauteur moyenne à la corniche, lié notamment à sa prolongation de l'espace public de la Gare.

### Hauteur Combamare

Concernant Combamare, compte tenu des différences notables entre la partie longeant la RC5, le site de l'ancienne vinaigrerie ou le solde du périmètre, trois hauteurs sont définies. La hauteur moyenne à la corniche est fixée de manière générale à 13.5 m, correspondant à la hauteur des bâtiments avoisinants. Cette hauteur est augmentée pour le site de l'ancienne vinaigrerie à 15.5 m pour tenir compte de l'excavation existante (entre 2 et 3 m d'écart avec le terrain naturel alentour). La hauteur maximale est fixée à 17.5 m et celle-ci est permise uniquement le long de la RC5. À noter que cette hauteur est 1 m plus basse que ce qui est autorisé à Gare Sud (le long de la place de la Gare) car il est tenu compte du talus existant du bâtiment de Migros (hauteur moyenne de corniche mesurée à partir du terrain naturel).

### Longueur de façade

La longueur de façade n'est pas modifiée (30 m). Elle le sera en fonction des projets et de la programmation dans le cadre des planifications de détail.

### Planifications de détail

Le développement de Gare Sud et Combamare implique une analyse de détail afin de définir l'implantation des constructions projetées, leur relation aux espaces publics ainsi que les accès aux différents modes de transports et leurs liaisons avec les réseaux existants.

La Commune doit être intégrée à l'ensemble de ces réflexions afin de garantir la cohérence globale du pôle de gare. Il a ainsi été souhaité que chaque périmètre soit ainsi soumis à une planification de détail. Des plans de quartier sont envisagés. L'éventualité de créer un plan spécial à Combamare, si la surface de vente totale dépasse 1'000 m<sup>2</sup>, sera évaluée durant l'affinement du projet de Combamare.

## 5. Calendrier prévisionnel

---

Phases d'étude	Modification partielle du PAL
Élaboration du dossier MPAL	janv. – fév. – mars 2022
Dépôt à la Commune	fin mars 2022
Dépôt au SAT	début avril 2022
Information publique	25 octobre 2022
Réception du préavis de synthèse du SAT	décembre 2022
Coordination services cantonaux – Adaptation du dossier par les mandataires	janvier – mars 2023
Envoi du dossier adapté au SAT pour validation	mi-mars 2023
Préavis du chef du DDTE	fin mars 2023
<b>Séance du Conseil général (MPAL)</b>	<b>2 mai 2023</b>
Publication dans la FO	12 mai 2023
Délai d'annonce préalable de référendum (10 jours)*	mai 2023
Enquête publique (30 jours)	mai – juin 2023
Traitement des oppositions	p.m
Approbation et sanction du Conseil d'État	été 2023

\*Le délai passe à 40 jours si dans les 10 jours suivant la publication dans la Feuille Officielle de l'arrêté du Conseil général, l'annonce préalable du référendum, signé par cinq électrices ou électeurs, est déposée au Conseil communal (art. 129a de la loi sur les droits politiques du 17 octobre 1984, modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2017).

## 6. Conclusion

---

Le long processus engagé en 2016 s'appuie sur le plan directeur régional de la Béroche ainsi que sur le plan directeur cantonal, dans un cadre contraignant posé par la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

La MPAL est une étape de plus dans le processus précité qui consiste à changer l'affectation de deux périmètres de reconversion du pôle de gare : Gare Sud (partiel) et Combamare, pour lesquels les propriétaires sont prêts à concrétiser, à court terme, les intentions cantonales et communales pour ce site stratégique. Il s'agit notamment de préparer le futur en matière de déplacements en transports publics, en l'occurrence le train, puisque nous pourrions bénéficier d'une cadence à la demi-heure depuis et vers Neuchâtel, à partir de 2027.

Les autorités ont saisi l'opportunité de préserver la gare à long terme en prévoyant d'accueillir, sur ce site, de l'emploi, de l'habitat pour les familles, les jeunes et les seniors, avec des espaces publics de qualité, suscitant ainsi l'intérêt des investisseurs qui pourront démarrer la suite une fois le feu vert du Conseil général obtenu.

Cette demande de modification partielle du PAL a été présentée le 4 avril 2023 à la ComPAL qui l'a préavisée favorablement, avec 15 voix pour et 2 contre. Lors de ladite ComPAL, les commissaires ont relevé que cette modification partielle du PAL permettra de donner une nouvelle dynamique et un nouvel attrait au secteur du pôle de gare.

Au vu de ce qui précède et des enjeux pour notre commune, le Conseil communal, qui soutient unanimement ce processus, vous demande de bien vouloir valider cette demande de modification partielle du plan d'aménagement local de Gorgier.

En se tenant à votre entière disposition pour toute information complémentaire, le Conseil communal vous prie d'agréer, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, ses salutations distinguées.

La Grande Béroche, le 13 avril 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
Le président,                      Le chef du dicastère,  
Maxime Rognon                      François Del Rio

**Annexes** : - rapport Urbaplan  
- plan secteur « Pôle de Gare Gorgier – Saint-Aubin »

## Glossaire

---

A	AE	Appartement avec encadrement
C	COMPAL	Commission de révision du PAL (CU, CATT et TEE)
	COMUL	Communauté urbaine du Littoral
L	LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
	LAT-R <sup>2</sup>	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée
	LCAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire
M	MPAL	<b>Modification partielle du plan d'aménagement local</b>
N	NECO	<b>Service cantonal de l'économie</b>
O	OAT	<b>Ordonnance sur l'aménagement du territoire</b>
P	PAL	Plan d'aménagement local
	PDC	Plan directeur cantonal
	PDR	Plan directeur régional
	PDS	Plan directeur sectoriel
	PRODES 2025	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
R	RELCAT	Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire
S	SAT	Service cantonal de l'aménagement du territoire
T	TOS	Taux d'occupation du sol
Z	ZHMC	Zone d'habitation, mixte ou centrale
	ZI	Zone industrielle
	ZM	Zone mixte
	ZUP	Zone d'utilité publique



# Modification partielle du plan d'aménagement local de Gorgier Secteur "Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin"

Arrêté portant modification du plan et du règlement d'aménagement local  
ainsi que de la zone réservée communale

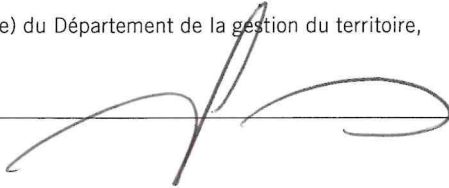
## 1. Auteur du règlement

**urbaplan**  
rue saint-maurice 13 - cp 3211  
2001 neuchâtel  


Neuchâtel, le 31 mars 2023

## 3. Préavis

Le/La Conseiller(ère) d'État,  
Chef(fe) du Département de la gestion du territoire,



Neuchâtel, le 11 AVR. 2023

## 5. Mise à l'enquête publique

du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_  
Au nom du Conseil communal,

\_\_\_\_\_  
Le/La Président(e)                      Le/La Secrétaire

La Grande Béroche, le \_\_\_\_\_

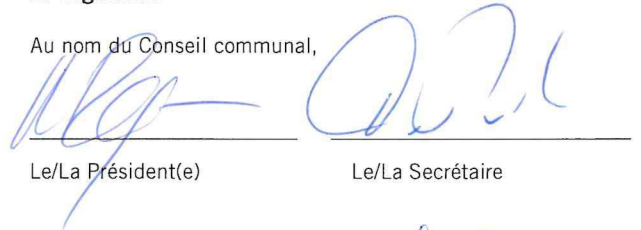
## 7. Sanction

Par arrêté de ce jour  
Au nom du Conseil d'État,

\_\_\_\_\_  
Le/La Président(e)

## 2. Signature

Au nom du Conseil communal,



\_\_\_\_\_  
Le/La Président(e)

\_\_\_\_\_  
Le/La Secrétaire

La Grande Béroche, le 3 avril 2023

## 4. Adoption

Par arrêté de ce jour,  
Au nom du Conseil Général,

\_\_\_\_\_  
Le/La Président(e)

\_\_\_\_\_  
Le/La Secrétaire

La Grande Béroche, le \_\_\_\_\_

## 6. Approbation

Par arrêté de ce jour,  
Au nom du Conseil d'État,

\_\_\_\_\_  
Le/La Président(e)

\_\_\_\_\_  
Le/La Chancelier(ère)

Neuchâtel, le \_\_\_\_\_

Neuchâtel, le \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Le/La Chancelier(ère)

**AMENAGEMENT, URBANISME,  
ENVIRONNEMENT**

**Urbaplan**

Audrey Girardet, Norbert Jouval  
rue saint-maurice 13  
cp3211 – 2001 neuchâtel  
tél. +41 32 729 89 89  
[www.urbaplan.ch](http://www.urbaplan.ch)  
certifié iso 9001:2015



# **Arrêté relatif à la modification partielle du plan et du règlement d'aménagement local de Gorgier, secteur « Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin » ainsi que de la zone réservée communale**

## **Préambule**

Le conseil général de la commune de La Grande Béroche,

Vu la loi sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991,

Vu le préavis du Département du développement territorial et de l'environnement,

du ..... *11 avril 2023* .....

Sur proposition du conseil communal,

## **Arrête :**

### **Article premier**

Le plan d'aménagement, sanctionné par le Conseil d'État, le 10 juillet 2000, est modifié par le plan portant modification partielle du plan d'aménagement, secteur "Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin", daté du ..... et préavisé par le chef du Département du développement territorial et de l'environnement le .....

### **Article 2**

Le règlement d'aménagement est modifié comme suit :

### **Art 14.10 : Périmètre du secteur stratégique du pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin (nouveau)**

Les secteurs de Gare-Sud et Combamare tels que définis sur le plan sont affectés au secteur stratégique du pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin au sens des articles 30a et 47b LCAT.

## **Art. 14.11 : Planification de détail (nouveau)**

Les périmètres de Gare-Sud et Combamare font obligatoirement l'objet de plans de quartier.

## **Art. 14.12 : Règles applicables aux secteurs de Gare Sud et Combamare (nouveau)**

### **14.12.1 Appartements avec encadrement (nouveau)**

Le nombre minimal d'appartements avec encadrement pour personnes âgées est fixé à 60 appartements, répartis entre les périmètres à prescriptions particulières A et B indiqués sur le plan.

### **14.12.2 Secteur Gare-Sud (nouveau)**

#### <sup>1</sup> Part de logements et minimum d'activités

- > Au minimum 80% de la surface brute de plancher doit être affectée aux logements.
- > Au minimum 10 % de la surface brute de plancher doit être affectée à des activités économiques.

#### <sup>2</sup> Mesure d'utilisation du sol

L'article 14.4 n'est pas applicable au périmètre de Gare-Sud. Les droits suivants sont applicables :

- > Indice d'utilisation du sol : min 0.8 - max 1
- > Taux d'occupation du sol : 30%
- > Indice d'espace verts : 30%

#### <sup>3</sup> Dimensions des constructions

L'article 14.5 al.2 n'est pas applicable au périmètre de Gare-Sud. La hauteur suivante est fixée :

- > Hauteur moyenne à la corniche : 13.5 m max. + attique

Le long de la place de la Gare, le vide d'étage des rez-de-chaussée est au minimum de 4.50 m. Ils sont obligatoirement aménagés dans la prolongation de l'espace public de la gare (même niveau). En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne à la corniche de 18.5 m.

### **14.12.3 Secteur Combamare (Nouveau)**

<sup>1</sup> Part de logements et minimum d'activités

- > Au minimum 60% de la surface brute de plancher doit être affectée aux logements.
- > Au minimum 20% de la surface brute de plancher doit être affectée à des activités économiques.

<sup>2</sup> Mesure d'utilisation du sol

L'article 14.4 n'est pas applicable au secteur de Combamare. Les droits suivants sont applicables :

- > Indice d'utilisation du sol : min 0.8 - 1
- > Taux d'occupation du sol : 35%, pouvant être porté à 55% au bénéfice de parkings partiellement souterrains.
- Indice d'espace verts : 25%

<sup>3</sup> Dimensions des constructions

L'article 14.5 al.2 n'est pas applicable au secteur de Combamare. La hauteur suivante est fixée :

- > Hauteur moyenne à la corniche : 13.5 m max

Sur le site de l'ancienne vinaigrerie (bf 4962), la hauteur moyenne à la corniche est fixée à 15.50 m.

Le long de la RC5, le vide d'étage des rez-de-chaussée est au minimum de 4.50 m.

Ils sont obligatoirement aménagés dans la prolongation de l'espace public de la RC5 (même niveau). En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne à la corniche de 17.5 m.

### **Article 3**

La zone réservée adoptée par arrêté du Conseil général du 17 décembre 2018, mise à l'enquête publique du 25 janvier au 25 février 2019, est abrogée sur les biens-fonds 4423, 4495, 4962, 5736, 6110, 6341 partiel, 6689, du cadastre de Gorgier.

#### Article 4

- <sup>1</sup> Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement, le ....., adopté ce jour par le Conseil général, est soumis au référendum facultatif.
- <sup>2</sup> Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de la publication, dans la Feuille officielle cantonale, de sa sanction par le Conseil d'État.

Au nom du Conseil général

Le/La président/e Le/La secrétaire

\_\_\_\_\_

La Grande Béroche, le 2 mai 2023



# Modification partielle du plan d'aménagement local de Gorgier et de la zone réservée secteur "Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin"

Rapport sur l'aménagement



Source : ©GoogleEarth

**AMENAGEMENT, URBANISME,  
ENVIRONNEMENT**

**Urbaplan**

Audrey Girardet, Norbert Jouval  
rue saint-Maurice 13  
cp3211 – 2001 neuchâtel  
tél. +41 32 729 89 89  
[www.urbaplan.ch](http://www.urbaplan.ch)  
certifié iso 9001:2015

# Sommaire

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>2. CONTEXTE</b>	<b>6</b>
<b>3. CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS EN VIGUEUR</b>	<b>8</b>
3.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée (LAT-R) et son ordonnance (OAT), loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) et son règlement d'exécution (RELCAT)	8
3.2 Plan directeur cantonal (PDC)	8
3.3 Plan directeur régional (PDR)	10
3.4 Plan d'aménagement local (PAL)	12
3.5 Plan directeur sectoriel (PDS)	14
3.6 Plus-value	15
<b>4. PESEE DES INTERETS</b>	<b>16</b>
4.1 Identification et pondération des intérêts	16
4.2 Variantes d'affectation	19
<b>5. MODIFICATION</b>	<b>20</b>
5.1 Situation actuelle	20
5.2 Modifications	24
<b>6. PROCEDURE ET INFORMATION PUBLIQUE</b>	<b>36</b>
6.1 Composition du dossier	36
6.2 Procédure	36
6.3 Calendrier	37
<b>7. CONCLUSION</b>	<b>38</b>
<b>8. ANNEXES</b>	<b>39</b>





# 1. Introduction

Le présent rapport accompagne la modification partielle du plan d'aménagement local (MPAL) de Gorgier, concernant le "Pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin", à La Grande Béroche ainsi que la modification de la zone réservée. Il constitue le rapport sur l'aménagement du territoire au sens de l'article 47 OAT<sup>1</sup>.

La MPAL consiste à changer l'affectation de deux secteurs du pôle de gare (Combamare et Gare-Sud partiellement), de la zone industrielle (ZI) à la zone mixte (ZM), ainsi qu'à compenser cette extension de zone mixte, en changeant l'affectation de 4 terrains publics, des zones d'ancienne localité et résidentielle (faible et moyenne densité), à la zone d'utilité publique.

Cette mise en zone mixte permet de concrétiser, sur la majeure partie des deux périmètres précités, les objectifs définis pour le pôle de gare par les planifications supérieures cantonale (plan directeur cantonal), régionale (plan directeur régional) et communale (stratégie politique, projet de territoire et plan directeur sectoriel du pôle de gare).

Elle vise à saisir l'opportunité de la présence de différents investisseurs sur les périmètres emblématiques de Gare-Sud (périmètre situé juste en face de la gare) et Combamare (périmètre longeant la RC5 et incluant l'actuelle Migros). Ces derniers ont fait part de leur souhait de contribuer à répondre aux attentes communales depuis plusieurs années et souhaitent pouvoir anticiper la révision générale du PAL, qui est en cours, mais dont l'entrée en vigueur ne peut guère être espérée avant 2024-2025 (avant-projet de PAL en cours et formalisation du PAL qui débute). La modification de l'affectation du solde des terrains inclus dans le périmètre stratégique du pôle de gare est prévue dans le cadre de la révision générale.

La présente MPAL s'inscrit dans les conditions définies par le PDS pour les deux sites de Combamare et Gare-Sud. L'analyse de la faisabilité environnementale de l'ensemble du pôle de gare est traitée par le PDS.

---

1 Ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000

## 2. Contexte

Le pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin se situe majoritairement sur l'ancien territoire communal de Gorgier, à mi-chemin entre les centralités de Saint-Aubin, Gorgier et Chez-le-Bart. Il est compris entre les voies ferrées et la RC5 et se situe à moins de 200 m du lac.

Les deux périmètres concernés par la mise en zone mixte sont occupés respectivement par les anciens locaux de Comina Constructions SA, pour Gare-Sud (partiel), et par l'ancienne vinaigrerie de Migros (actuel magasin Migros) ainsi que l'entreprise de fleurs Verdon, pour Combamare. Une habitation individuelle se situe également sur le site de Combamare. Ces deux secteurs représentent une surface totale de 25'936 m<sup>2</sup>.

Ils sont accessibles par la RC5, la rue de Combamare et la rue de la Gare.

Fig. 1 : Localisation du Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin (source fond : ©SITN)



---

2 Gare-Sud (11'654 m<sup>2</sup>) + Combamare (8'216 m<sup>2</sup> + 6'066 m<sup>2</sup>) = 25'936 m<sup>2</sup>

En compensation, 4 terrains publics sont affectés en zone d'utilité publique. Ils sont actuellement occupés par des constructions ou équipements publics. Leur mise en zone d'utilité publique est cohérente avec leur usage. Ce changement d'affectation contribue à la compensation nécessaire à la mise en zone mixte des deux secteurs du pôle de gare précités (cf. chapitre 5).

## 3. Conformité aux planifications en vigueur

### 3.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée (LAT-R) et son ordonnance (OAT), loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) et son règlement d'exécution (RELCAT)

La MPAL du pôle de gare, respecte les buts et principes de la LAT-R<sup>3</sup> et son ordonnance d'application (OAT) et ceux de la LCAT et son règlement d'exécution (RELCAT). Comme évoqué dans le PDS, elle prévoit la réutilisation de zones d'activités sous-utilisées et participe ainsi à une utilisation rationnelle et mesurée du sol, permettant l'accueil d'une partie de la croissance en habitants-emplois attendus à l'horizon 2030 (+ 1'400 habitants-emplois d'ici 2030).

### 3.2 Plan directeur cantonal (PDC)

La MPAL du pôle de gare s'inscrit dans les lignes directrices du développement cantonal en répondant aux fiches de coordination du PDC identifiées dans le rapport du PDS, en particulier les fiches :

- > U11 "Poursuivre une politique d'urbanisation durable" : la MPAL permet de développer l'urbanisation en priorité dans l'espace urbain en permettant l'augmentation de l'usage d'un site bien desservi par les TP (classe de desserte C à l'horizon 2027, suite aux travaux du tunnel de Gléresse).
- > U12 "Concentrer le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et renforcer la qualité urbaine". La MPAL participe à une urbanisation vers l'intérieur, en coordination avec les TP. Elle permet de valoriser une réserve existante bien localisées, dans un secteur stratégique de l'espace urbain (pôle de gare identifié par la fiche U13).
- > U13 "Privilégier la concentration du développement dans les pôles bien desservis en TP" : la MPAL consiste à autoriser la mixité fonctionnelle. Elle fixe une densité maximale de 200 HE/ha telle que définie dans le PDS et impose un minimum de 30% de logements, comme l'exige la fiche U13. Le pôle de gare répond également aux conditions cadres définis par la politique médico-sociale (PMS, cf. point ci-après).
- > S12 "Développer l'offre d'appartements avec encadrement" : le pôle de gare peut permettre d'accueillir des appartements avec encadrement (ae) et répondre en partie au besoin communal de 101 ae à l'horizon 2030. Le pôle présente en effet les caractéristiques les plus propices pour ce genre de logements (proximité des TP et

---

3 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (révision en vigueur depuis le 1er mai 2014).

des futures aménités, topographie favorable). Le PDS fixe la cible à un minimum de 60 ae pour l'ensemble du pôle de gare.

- > E13 "Optimiser la localisation des centres d'achat et des autres grands générateurs de trafic" : la MPAL vise à rendre conforme l'implantation du magasin Migros dans le pôle de gare (un commerce n'est pas conforme à la zone industrielle) et lui permettre le renouvellement de ses locaux. Etant inclus dans un pôle stratégique, il n'y a pas de limitation des surfaces de vente répondant à des besoins quotidiens. Le PDS a toutefois retenu une hypothèse de 10% de l'IUS autorisé (1'750 m<sup>2</sup>) pour l'évaluation environnementale.
- > A21 "Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce" : L'intensification du pôle de gare est de nature à renforcer l'utilisation des TP (train, bus) par l'augmentation des usagers sur le site et l'augmentation de l'attractivité des espaces publics dont la requalification est prévue (cf. fiche ci-après).
- > U21 "Valoriser et revitaliser les espaces publics" : la MPAL offre la possibilité au pôle de gare de se revitaliser et donne ainsi l'opportunité de renforcer la convivialité et la qualité des espaces publics en faveur de la mobilité douce, notamment avec le développement de Gare-Sud.
- > U23 "Assurer une place pour la nature en ville" : la MPAL constitue une opportunité pour imposer la réintroduction d'espaces de biodiversité pertinents au regard de lieux actuellement peu valorisés (Gare-Sud, ancienne vinaigrerie).
- > U18 "Assurer la sécurité de biens et des personnes contre les dangers naturels" : la rue de Combamare est concernée par une zone de danger moyen d'inondation qui impacte légèrement le site de Combamare, sur une bande de 2 à 5 m le long de la rue. Aucun bâtiment n'est touché. Selon les informations communales, le risque est lié à la mise sous terre du ruisseau des Uttinges, environ 500 m en amont du site de Combamare. Le diamètre de la canalisation est trop faible et peu protégé contre les embâcles. Des mesures locales relativement simples pourraient réduire de manière significative le danger en aval. Cette thématique devra être abordée dans les planifications de détail à venir. Les dispositions devront faire l'objet d'une approbation de la part de l'OEDN<sup>4</sup>.
- > S36 "Réserver l'espace nécessaire aux eaux et revitaliser les cours d'eau et étendues d'eau" : le pôle de gare de Gorgier-St-Aubin est concerné par des dispositions transitoires relatives aux cours d'eaux en lien avec la présence du ruisseau des Uttinges. Ce dernier est souterrain sur toute sa portion traversant la zone à bâtir et une mise à ciel ouvert est impossible. Le plan directeur sectoriel des espaces réservés aux eaux ne retient donc pas d'espace inconstructible de part et d'autre de cette

---

4 Office des cours d'eau et dangers naturels

portion du ruisseau. Les développements de Gare-Sud et Combamare ne sont ainsi pas contraints par un espace réservé aux eaux (ERE).

### 3.3 Plan directeur régional (PDR)

#### PDR La Béroche et PDR COMUL

Le PDR de La Béroche, regroupant les anciennes communes de Fresens, Gorgier, Montalchez, Saint-Aubin-Sauges et Vaumarcus, sanctionné par arrêté le 2 mai 2018 par le Conseil d'Etat, définit les orientations directrices du développement territorial à l'horizon 2030-2040 pour la région. Il détermine notamment le dimensionnement de la zone à bâtir et définit les secteurs stratégiques de développement tel que le pôle de gare.

Parallèlement au PDR, le PDS du pôle de gare définit les principes de développement du pôle. La présente MPAL en formalise les principes (cf. chapitre 3.5). Le PDR de La Béroche identifie le pôle de gare comme devant être urbanisé en priorité 1.

La commune de La Grande Béroche est également concernée par le plan directeur de la Communauté urbaine du Littoral (COMUL), qui inclut l'ancienne commune de Bevaix. Il ne remet pas en question les principes retenus par le PDR de la Béroche.

#### Zone réservée

En termes de dimensionnement des zones d'habitation, mixtes et centrales (ZHMC), la région de La Béroche (y.c. Bevaix) bénéficie d'un potentiel d'extension de 1 ha pour répondre à la croissance attendue à l'horizon 2030-35, c'est-à-dire +1'400 habitants-emplois<sup>5</sup>. La zone de constructions basses (affectation cantonale) a été réduite de 8'000 m<sup>2</sup> en 2021 par le Canton. De plus, conformément à l'exigence cantonale, une zone réservée de 8.26 ha a été créée en 2019 afin de permettre les changements d'affectation identifiés dans le PDR, notamment la mise en zone mixte du pôle de gare. La présente MPAL est accompagnée de l'abrogation de la zone réservée sur les deux périmètres de Gare-Sud (partiel) et Combamare (bf 6110, 6689, 4423, 4962, 5736, 4495 et 6341 partiel). Un terrain parmi les 4 terrains publics contribuant à la compensation du pôle de gare est également inclus dans la zone réservée en vigueur (terrain cantonal au nord-est du centre pénitentiaire, bf 6341- partiel).

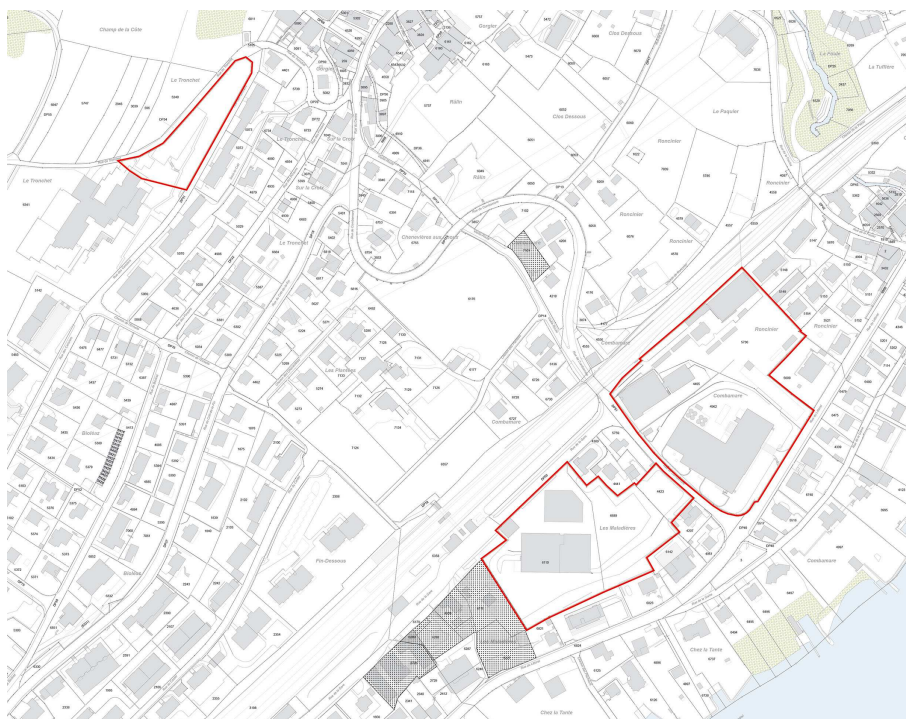
---

<sup>5</sup> Selon le PV de séance du Service de l'aménagement du territoire du 5.06.20

Fig. 2 : Périmètres de la zone réservée en vigueur (source : RWB)



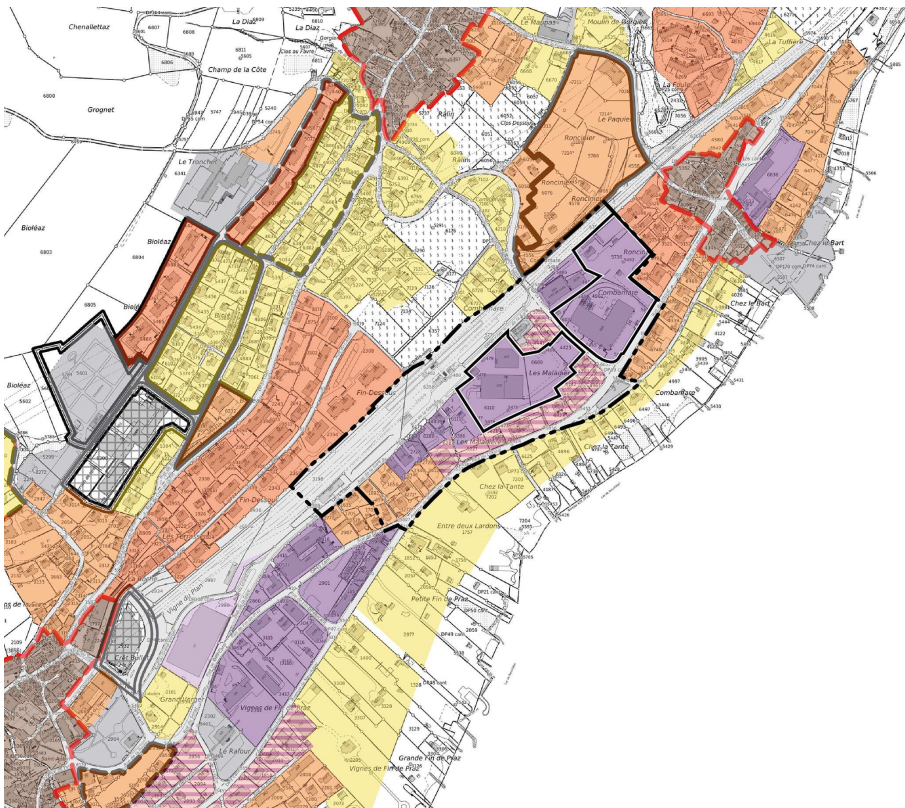
Fig. 3 : Périmètres concernés par l'abrogation de la zone réservée en rouge



### 3.4 Plan d'aménagement local (PAL)

Selon les PAL en vigueur de Gorgier et Saint-Aubin-Sauges, sanctionné respectivement le 10 juillet 2000 et le 9 juin 2004, le pôle de gare est majoritairement affecté en zone industrielle. Trois secteurs sont affectés en zone résidentielle, moyenne et haute densité, et en zone mixte.

**Fig. 4 :** Extrait du PAL, périmètre du PDS en traitillé noir et périmètre de la MPAL en trait plein noir (source : SITN)



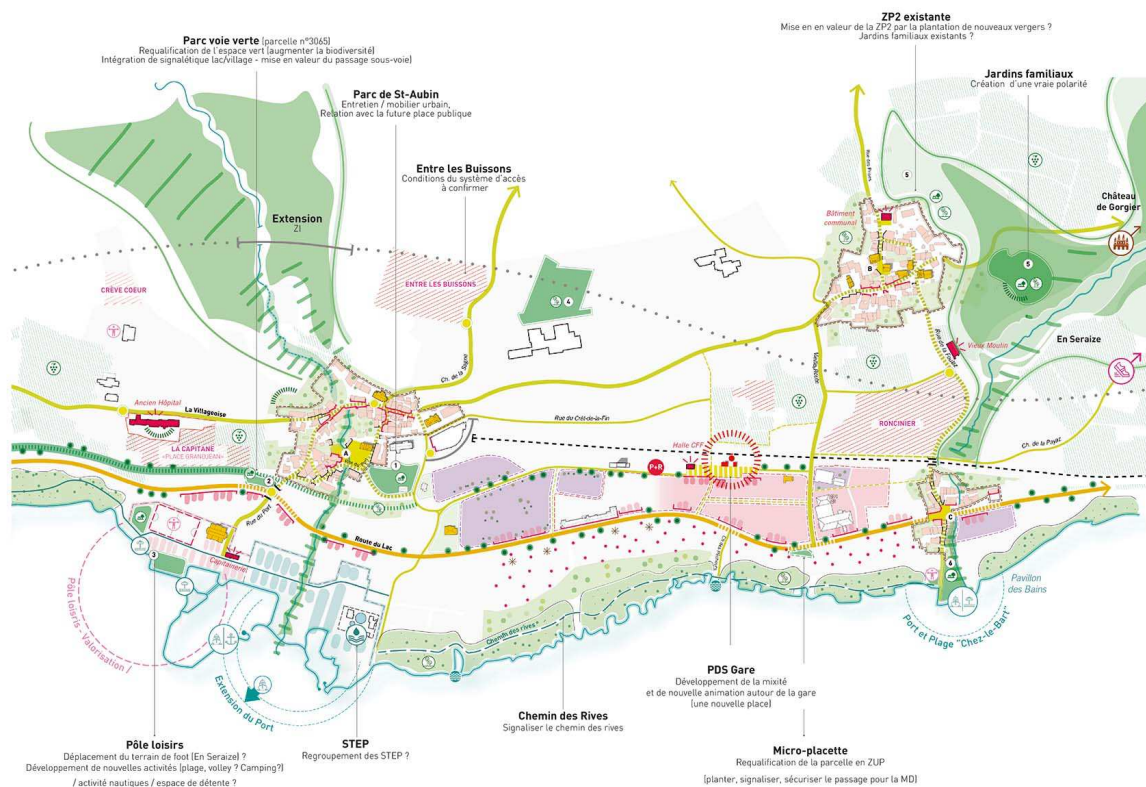
L'établissement du nouveau PAL de La Béroche est prévu en trois phases :

- > une stratégie politique, établie entre 2018 et 2019, et validée sur le principe par le Conseil général lors de sa séance du 24 juin 2019 ;
- > un avant-projet produit entre 2020 et 2022, comprenant une pré-étude (cahier des charges de la révision), un projet de territoire (vision de développement à 15-20 ans) et un plan de pré-affectation (concrétisation du projet de territoire en termes d'affectation) ;
- > la formalisation du PAL en cours et dont l'adoption par le Conseil général est prévue en février 2024 (date butoir fixée par le Canton).



Lors de la phase d'avant-projet, le développement du pôle de gare en zone mixte a été confirmé. Une pesée des intérêts a été établie comparant différentes variantes pour l'accueil des 1'400 habitants-emplois supplémentaires attendus. La variante conduisant à augmenter la densité humaine dans le pôle de gare a été retenue. Il s'agit d'un site stratégique de la Commune où la desserte de la gare va être nettement améliorée avec les travaux d'amélioration du tunnel de Gléresse (desserte à la 1/2h). L'utilisation industrielle est déclinante depuis plusieurs années avec des zones d'habitation ou mixte à proximité directe, contraignant l'implantation d'industries pouvant être incommodes (trafic, bruit, vibration, etc.). Une étude de Wüest & Partner, menée en 2021 et confirmée par le NECO (service cantonal de l'économie), montre que la pérennisation d'activités industrielles n'est pas souhaitable à cet endroit. Le marché ne le justifie pas et la desserte en transports publics induit une densification humaine à proximité de la gare, ce que n'apporte pas une zone industrielle (importants volumes construits pour, proportionnellement, peu d'emplois). De plus, le fait de permettre l'accueil de nouveaux emplois et habitants sur ce site évite d'étendre la zone à bâtir sur la zone agricole (potentiel d'extension de 1 ha selon le PDR) ou augmenter la pression constructive dans des lieux à préserver pour leur qualité patrimoniale (écrans verts autour des centres de localité par exemple). La variante retenant le développement de la mixité du pôle de gare est considérée comme optimale. Elle permet de maintenir la vocation économique mais avec des activités compatibles avec l'habitat. L'étude Wüest & Partner montre qu'un scénario global avec 25% d'activités et 75% de logements serait adapté au marché communal et régional, en parallèle à l'optimisation des autres zones économiques de la commune (Saint-Aubin, Bevaix).

Fig. 5 : Extrait du projet de territoire – zoom Saint-Aubin-Gorgier-Chez-le-Bart (source : urbaplan)



### 3.5 Plan directeur sectoriel (PDS)

En parallèle du PDR, la Commune a souhaité lancer l'établissement d'un plan directeur sectoriel (PDS) du pôle de gare afin de définir les principes de développement de ce site stratégique. Il a fait l'objet d'un cahier des charges établi en 2017, préavisé favorablement par le Canton le 4 juillet 2018. Il est finalisé simultanément à la présente MPAL.

Il fixe les principes suivants :

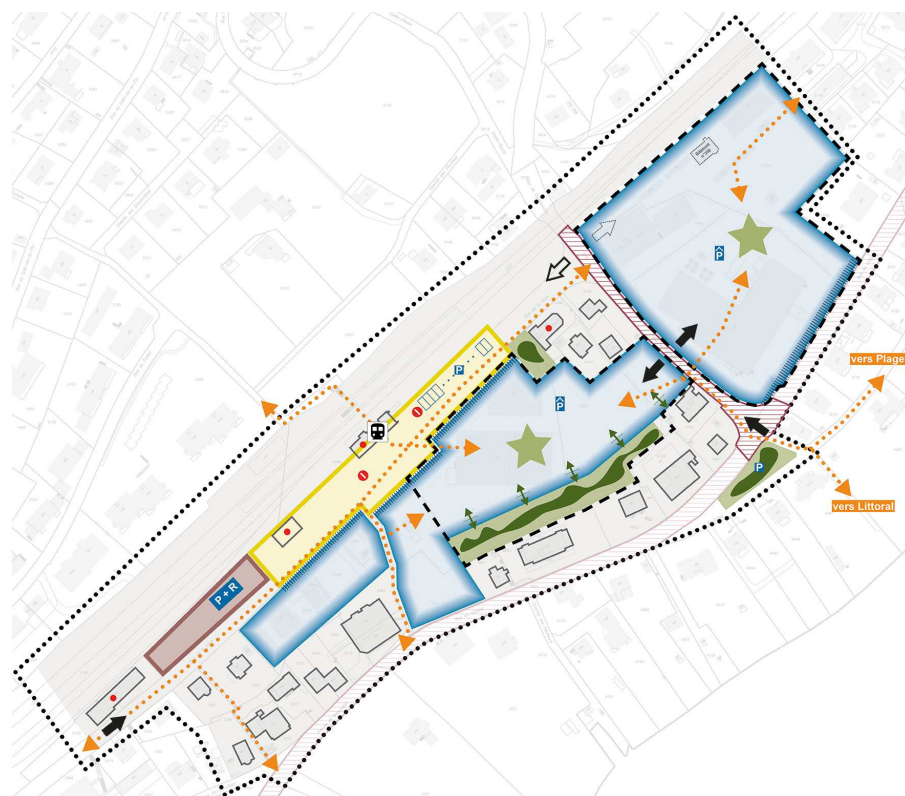
- > Assurer la reconversion de 3 périmètres : Gare-Sud, Combamare et Gare Ouest avec priorité pour Gare-Sud (partiel) et Combamare
- > Aménager un espace public fondamental devant la gare (périmètre du Plateau de la gare)
- > Conserver les bâtiments marquants (tour Landi, bâtiment de la gare, ancienne halle CFF, église)
- > Créer des espaces de rencontre au sein des périmètres de reconversion de Gare-Sud et Combamare

- > Requalifier la rue de Combamare et assurer le fonctionnement du carrefour Combamare / RC5
- > Développer un réseau de mobilité douce au sein des périmètres de reconversion afin d'assurer la perméabilité entre le pôle de gare, Chez-le-Bart.

Fig. 6 : Extrait du plan directeur sectoriel (source : RWB)

### Légende

Urbainisation	Paysage	Mobilité



### 3.6 Plus-value

La MPAL du pôle de gare est soumise au prélèvement de la plus-value prévue aux art. 33 et 34 LCAT. Selon l'article 34, let c., la taxe sur la plus-value est due lorsque l'augmentation de la valeur d'un bien-fonds est consécutive à son "changement d'affectation d'une zone à bâtir à un autre type de zone à bâtir de plus grande valeur". Le passage d'une zone industrielle à une zone mixte constitue une augmentation de valeur des biens-fonds concernés.

## 4. Pesée des intérêts

Le présent chapitre vise à répondre à l'art. 3 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT). Il identifie les intérêts en présence, en fait l'appréciation avant d'évaluer les variantes d'affectation possibles. L'objectif est de permettre aux autorités de fonder leur décision en tenant compte de l'ensemble des intérêts en présence.

Pour rappel, dans le PDS, la pesée des intérêts a été effectuée. Elle traite :

- > du périmètre du PDS et des 4 secteurs définis (Plateau de la Gare, Gare-ouest, Gare-Sud, Combamare) ;
- > de l'urbanisation à travers les thèmes suivants : le développement vers l'intérieur, la densification des secteurs bâtis, la coordination du développement de l'urbanisation avec les transports
- > de la mobilité : desserte TP, accès.

La pesée des intérêts de la MPAL approfondit les thématiques de l'urbanisation et de la mobilité ci-après.

### 4.1 Identification et pondération des intérêts

Les intérêts à prendre en compte dans la pesée des intérêts sont les suivants :

#### Urbanisation

- > **Densification qualitative** – Développement de la mixité dans le pôle de gare
- > **Espace verts et paysage** – Création d'espaces extérieurs végétalisés et plantations en pleine terre

#### Mobilité

- > **Mobilité douce et TP** – Amélioration de l'interface de transports publics et développement du réseau de mobilité douce
- > **Accès et stationnement** – Limitation de l'augmentation du trafic et des nuisances liées.

#### 4.1.1 Urbanisation

##### **Densification qualitative**

Les secteurs Gare-Sud et Combamare représentent une surface de 25'936 m<sup>2</sup> déjà affectée en zone à bâtir (zone industrielle), selon le PAL en vigueur. Le pôle de gare constitue le seul secteur qui aura, à l'horizon 2027, une qualité de desserte de niveau C sur le territoire communal, grâce à l'augmentation de la cadence du train qui passera à la ½ heure.

Confirmé comme secteur à urbaniser de priorité 1 à l'horizon 2030 dans le PDR de La Béroche (cf. chapitre 3.3 ci-avant), le PDS fixe une densité humaine comprise entre 150 HE/ha (densité-cible selon la fiche U13 du PDC) et 200 HE/ha. Pour l'ensemble du pôle de gare, cela correspond entre 637 et 816 HE, dont env. 400 HE<sup>6</sup> pour Gare-Sud (partiel) et Combamare. Même si les droits à bâtir sont nécessairement inférieurs à la zone industrielle en vigueur, qui autorise actuellement des volumes importants avec une densité de 5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, les possibilités constructives et d'affectation doivent permettre une densification humaine correspondant à un indice d'utilisation du sol compris entre 0.8 et 1 (cf. tableau comparatif de la fiche U13 du PDC). Les droits à bâtir de la zone mixte en vigueur sont tout juste suffisants avec une densité de 2.4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, correspondant à un indice d'utilisation du sol de 0.8<sup>7</sup>. Une zone mixte permettant d'atteindre un indice d'utilisation du sol de 1 (200 HE/ha) est donc créée.

### Espaces verts et paysage

Les sites de Gare-Sud (partiel) et Combamare sont majoritairement construits. La présence végétale se limite à des talus, hormis le terrain de l'entreprise horticole Verdon, qui était majoritairement planté ou occupé par des serres.

Le changement d'affectation souhaité étant voué à accueillir plus de personnes (habitants et emplois), une attention particulière devra être portée à l'aménagement des espaces extérieurs. Des lieux de rencontre devront être créés en tenant compte des enjeux liés au changement climatiques et écologiques. Dans ce sens, un maximum de pleine terre devra être conservé ou retrouvé pour favoriser des espaces de nature propices à la biodiversité. Les espaces minéraux et les voies de mobilité douce devront être accompagnés d'une végétalisation permettant de lutter contre les îlots de chaleur ou de toute autre mesure permettant d'atteindre ce but (ombrage). Des aménagements favorables à la faune ou la flore patrimoniale devront être étudiés.

## 4.1.2 Mobilité

### Mobilité douce (MD) et transports publics (TP)

La localisation de la future zone mixte dans le périmètre du pôle de gare implique de développer la perméabilité piétonne afin de favoriser l'utilisation de la mobilité douce en direction de l'interface de transports publics de la gare (bus + train). Comme défini dans le PDS, les sites de Gare-Sud (partiel) et Combamare doivent participer au réseau

---

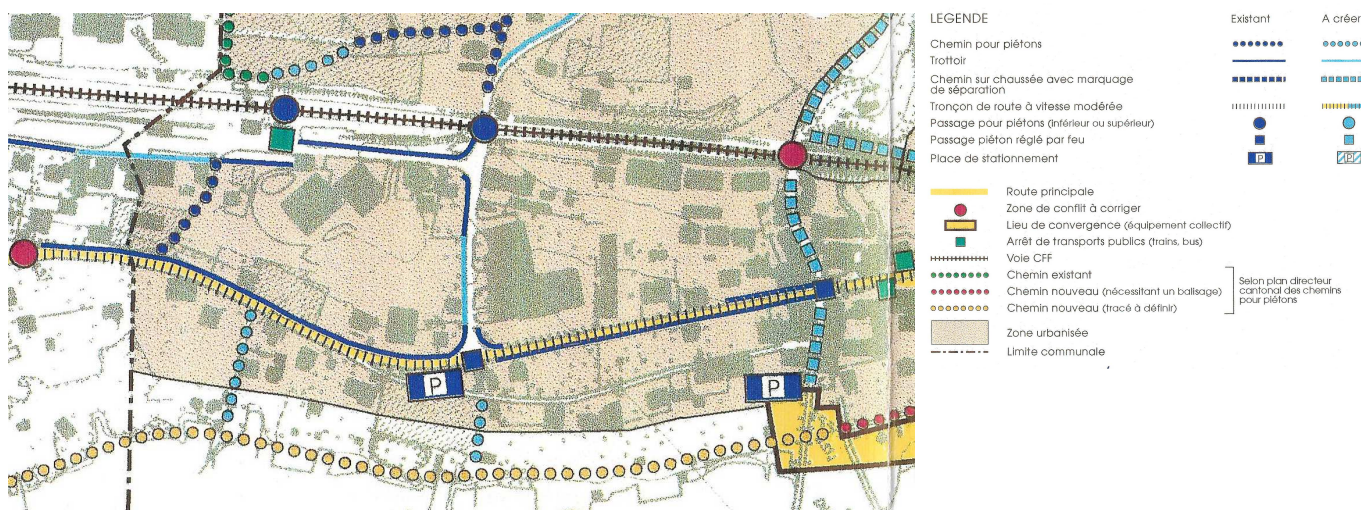
<sup>6</sup> 25'936 m<sup>2</sup> x 150 HE/ha = 389 HE

<sup>7</sup> 2.4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> / 3 m (hauteur d'étage standard) = 0.8

MD de la commune, en contribuant aux liens entre la centralité de Saint-Aubin, la gare, le lac, Chez-le-Bart et Gorgier.

Le PDS attend que le réseau MD s'étoffe par rapport au plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) de Gorgier – Saint-Aubin en assurant la perméabilité des périmètres de Gare-Sud et Combamare, ce qui n'était pas prévu sur l'extrait du PDCP ci-dessous.

Fig. 7 : Extrait du plan directeur des chemins pour piétons de Gorgier – Saint-Aubin



Compte tenu de la topographie, l'utilisation du réseau interne de Gare-Sud et Combamare pourrait être délicate pour les vélos. Un report sur le réseau routier paraît souhaitable. D'éventuels aménagements de modération pourraient être réalisés selon le besoin.

En termes de TP, la gare sera desservie à la ½ h d'ici 2027 grâce à l'ouverture du tunnel de Gléresse, permettant d'atteindre le niveau de qualité C (D actuellement). La place de la gare est une interface TP qui doit être conservée et valorisée.

### Accès et stationnement

Les deux secteurs sont accessibles par la RC5 puis la rue de Combamare. Selon le service des ponts et chaussées (SPCH) et conformément au PDS, les deux sites doivent être desservis directement par la rue de Combamare, pour éviter de créer de nouveaux accès sur la RC5. L'accès motorisé à Gare-Sud (partiel) depuis la rue de la gare n'est pas envisageable compte tenu de l'objectif de réaménagement de la place de la Gare défini dans le PDS. A noter que le PDS prévoit de conserver un accès provisoire pour desservir le bâtiment n°396 (villa existante) situé dans le secteur de Combamare, tant et aussi longtemps qu'il existe.

Si nécessaire, la possibilité de créer un accès livraison depuis la RC5 devra être justifié et démontré dans le cadre de la planification de détail de Combamare, en coordination avec la commune et le SPCH.

## **4.2 Variantes d'affectation**

L'analyse des variantes d'affectation a été menée dans le cadre de la pesée des intérêts du projet de territoire puisque c'est à cette étape que le passage en zone mixte du pôle de gare a été retenu (cf. chapitre 3.4). L'affectation en zone industrielle n'est en effet plus cohérente avec les objectifs cantonaux et communaux de densification humaine de ce pôle (min 150 HE/ha). Le passage en zone d'habitation ne peut guère être envisagé compte tenu de l'enjeu de mixité des pôles de gare du canton (fiche U13), de l'objectif communal de conserver le magasin Migros ainsi que de la volonté plus globale de conserver la possibilité d'accueillir des emplois dans ce périmètre. Le passage en zone mixte est la solution la plus cohérente et adaptée. Elle est retenue dans le cadre du PDS.

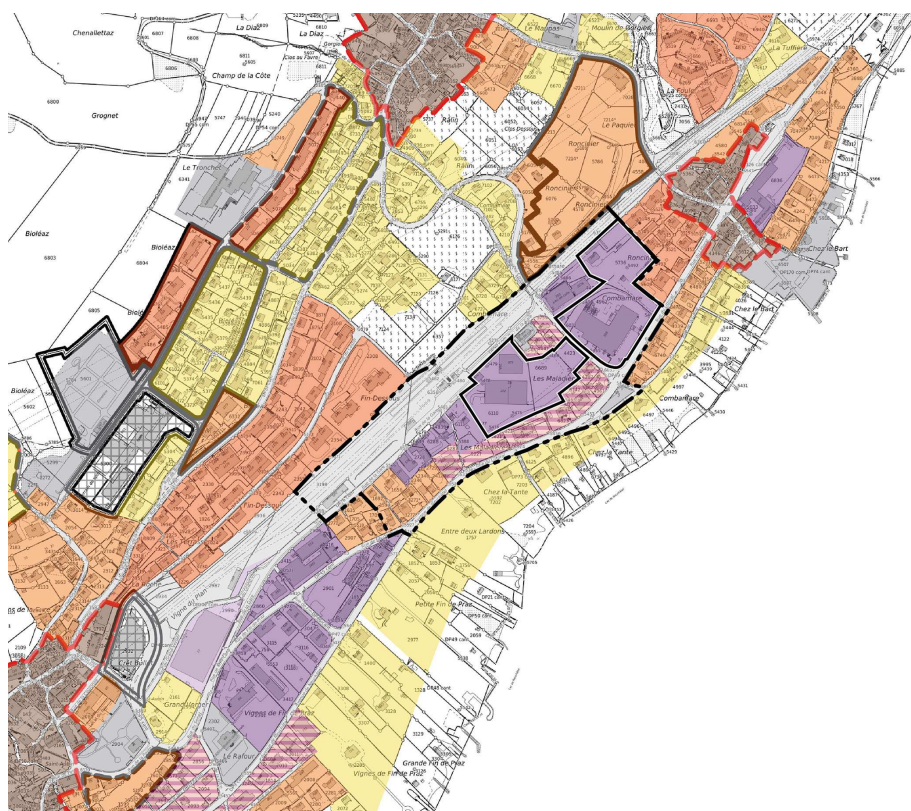
# 5. Modification

## 5.1 Situation actuelle

### 5.1.1 Affectation

Les deux périmètres de Gare-Sud (partiel) et Combamare sont actuellement affectés à la zone industrielle.

**Fig. 8 :** Extrait du PAL en vigueur et illustration du périmètre du PDS (traitillé noir) ainsi que des deux secteurs concernés par la MPAL (périmètres noirs) - (source fond : ©SITN)



**Tab. 1 :** Biens-fonds compris dans les secteurs de Gare-Sud (partiel) et Combamare (source : ©SITN)

Biens-fonds	Propriétaires	Surface (m <sup>2</sup> )
<b>Gare-Sud (cadastre de Gorgier)</b>		
4423	ZT Résidence La Rive SA	950
6110		7'360
6689		3'344*
Total Gare-Sud		<b>11'654</b>

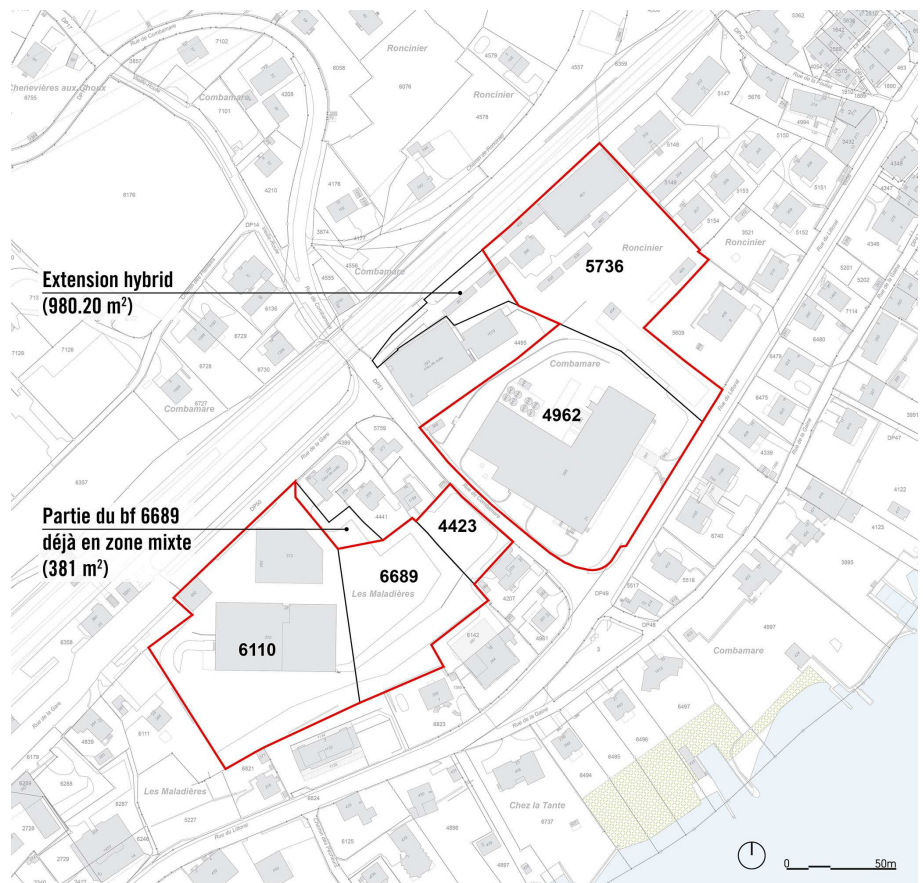


<b>Combamare (cadastre de Gorgier)</b>		
4962	Fédération des coopératives Migros Zurich (FCM)	8'216
5736 (partiel)	Schumacher Denise Verdon Pierrette	6'066**
Total Combamare		<b>14'282</b>
<b>TOTAL</b>		<b>25'936</b>

\* surface totale du bf 6689 (3'725 m<sup>2</sup>) – part déjà affectée en zone mixte (381 m<sup>2</sup>) = 3'344 m<sup>2</sup> actuellement en zone industrielle

\*\* surface totale du bf 5736 (7'047 m<sup>2</sup>) – besoin minimum identifié pour l'extension d'Hybrid à long terme (980.2 m<sup>2</sup>) = 6'066.8 m<sup>2</sup>, arrondi à 6'066 m<sup>2</sup> passant en zone mixte

**Fig. 9 :** Extrait du cadastre (source fond :©SITN)



Les terrains dont l'affectation est modifiée en compensation de la mise en zone mixte de Gare-Sud (partiel) et Combamare, sont actuellement en zone d'ancienne localité, en zones faible et moyenne densité.

**Tab. 2 :** Biens-fonds concernés par la compensation de la ZM de Gare-Sud et Combamare

Biens-fonds	Propriétaires	Surface (m <sup>2</sup> )	Remarque
6523 (partiel)	Commune La Grande Béroche	2'245	Le Moulin de Gorgier - ZHFD
5213	Commune La Grande Béroche	31	Le Moulin de Gorgier - ZHFD
6345	Commune La Grande Béroche	2'439	Poste, école, ancienne maison de commune
6341 (partiel)	Etat de Neuchâtel, service des bâtiments	3'248	Parking du centre pénitencier et place de jeux
<b>TOTAL</b>		<b>7'963</b>	

**Fig. 10 :** Extrait du cadastre (source fond : ©SITN)



### 5.1.2 Bilan de la compensation

Comme évoqué au chapitre 3.3, la région de la Béroche a un potentiel d'extension de ses zones d'habitation, mixte ou centrale (ZHMC) de 1 ha à l'horizon 2030, auquel s'ajoute le gain de 8'580 m<sup>2</sup> obtenu par réduction de la zone de constructions basses (affectation cantonale). Le solde nécessaire pour assurer la compensation des 25'936 m<sup>2</sup>, représente donc 7'356 m<sup>2</sup><sup>8</sup>, qui sont obtenus par le changement d'affectation des 4 terrains évoqués dans le tableau 2 ci-avant. L'utilisation du solde de 607 m<sup>2</sup><sup>9</sup> sera traité dans le cadre de la révision générale du PAL.

La compensation des autres terrains en zone industrielle, devant passer à termes en zone mixte (solde de Gare-Sud ainsi que Gare ouest), sera traitée dans la révision générale du PAL.

### 5.1.3 Droits à bâtir

Les droits à bâtir de la zone industrielle sont les suivants :

**Tab. 3** : Droits à bâtir en vigueur dans la zone industrielle

Affectation	Industrie, ateliers, entrepôts et entreprises pouvant provoquer une gêne au voisinage 1 seul logement de gardiennage par entreprise
Densité maximale	5 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>
Taux d'occupation du sol max.	60%
Espaces verts min.	10%
Hauteur à la corniche max.	10 m
Gabarits	60° Nord-Sud 75° autres direction
Degré de sensibilité au bruit	DS III

8 25'936 m<sup>2</sup> – 10'000 m<sup>2</sup> – 8'580 m<sup>2</sup> = 7'356 m<sup>2</sup>

9 7'963 m<sup>2</sup> (cf. tab.2) – 7'356 m<sup>2</sup> = 607 m<sup>2</sup>

## **5.2 Modifications**

### **5.2.1 Périmètre de la MPAL**

Le MPAL traite du périmètre de Gare-Sud défini dans le PDS de manière partielle, en fonction des velléités de construire à court terme. Les bf 6111 et 5227 (partiel) actuellement en zone industrielle passeront en ZM dans le cadre de la révision générale du PAL, de la même manière que Gare-Ouest (bf 2728, 6179, 6287 partiel, 6288, 6289, 4839).

Concernant Combamare, la MPAL tient compte uniquement des terrains dont il est prévu un passage en zone mixte. Le terrain occupé par Hybrid ainsi que l'extension envisagée à moyen terme (980.20 m<sup>2</sup> sur le bf 5736) sont conservés en zone industrielle.

### **5.2.2 Périmètre du secteur stratégique et du plan directeur sectoriel du pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin**

Le pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin est un pôle stratégique au sens des articles 30a et 47b LCAT. Ainsi, la Commune dispose du droit d'emption légal qui est considéré comme d'utilité publique au sens de l'article 4 de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique (LEXUP). Le périmètre du secteur stratégique correspond au périmètre du PDS.

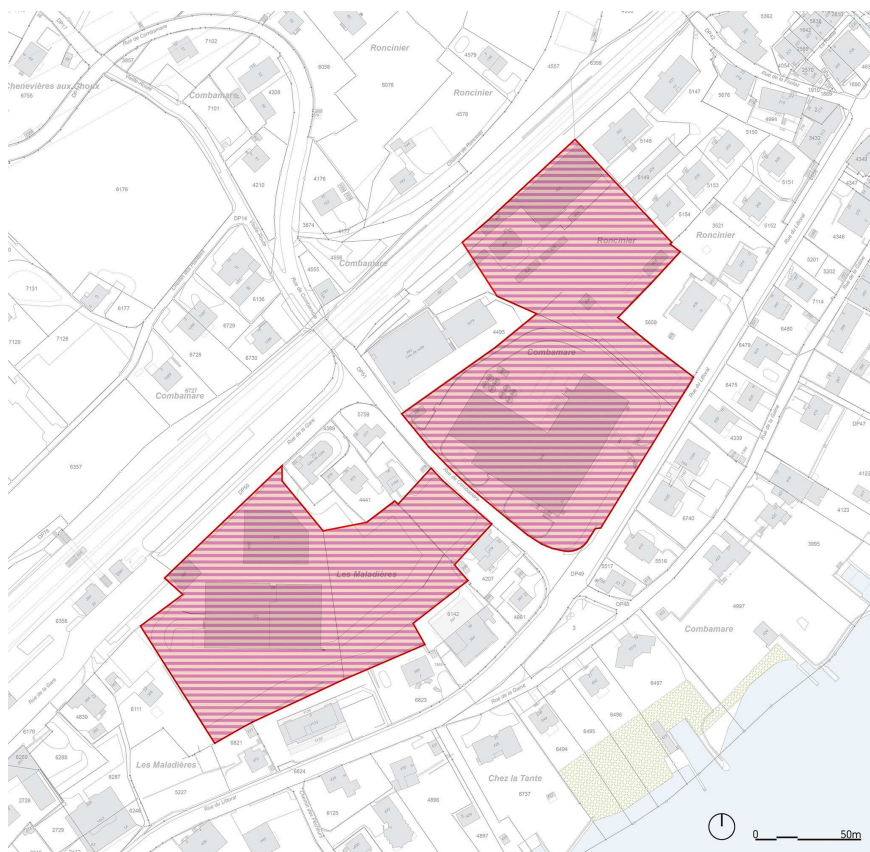
### **5.2.3 Périmètres à prescriptions particulières (PPP)**

Deux périmètres à prescriptions particulières sont fixés pour imposer la réalisation d'appartements avec encadrement dans les secteurs de Gare-Sud et Combamare (min 60 ae à répartir entre les deux périmètres). Le PPP A correspond au périmètre de plan de quartier (PQ) de Gare-Sud. Par contre, le PPP B ne correspond pas exactement au périmètre de PQ de Combamare puisque le secteur industriel d'Hybrid ne peut recevoir des logement (contraire à l'affectation pérennisée). Ces périmètres sont illustrés sur le plan de la MPAL.

## 5.2.4 Affectation

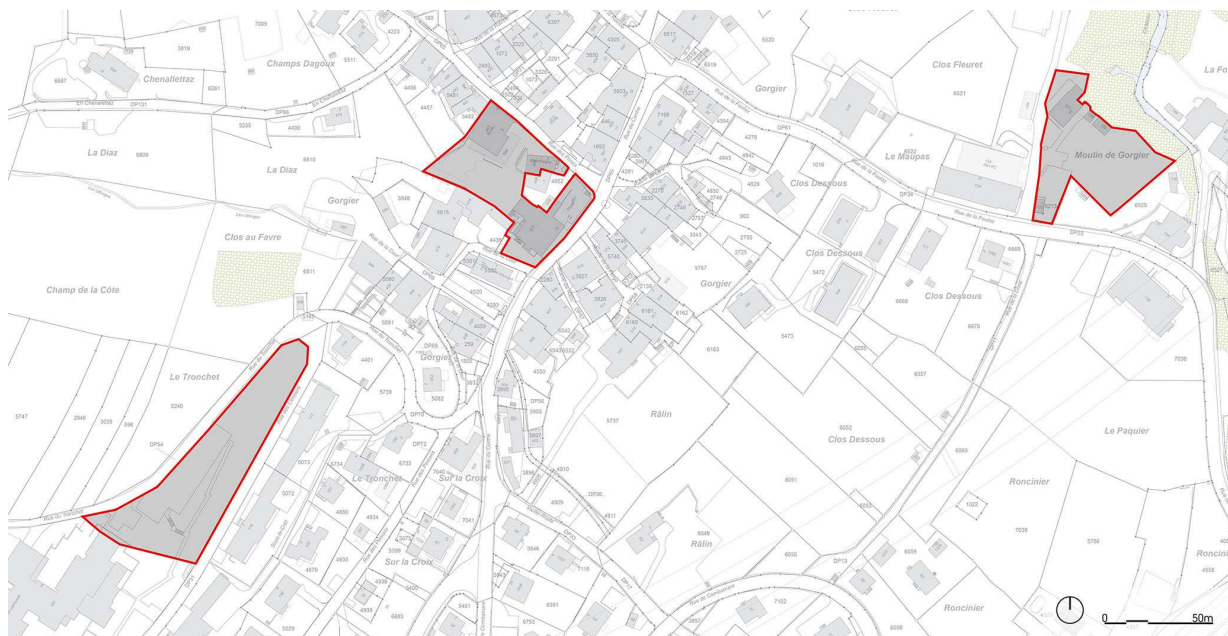
Pour Combamare et Gare-Sud, l'affectation retenue est la zone mixte.

**Fig. 11** : Modification d'affectation de Gare-Sud et Combamare, nouvel état



Pour les 4 terrains de compensation, l'affectation retenue est la zone d'utilité publique. A noter que le bf 6345, actuellement en zone d'ancienne localité (ZAL), impliquera l'intégration de règles patrimoniales (bâtiments de catégorie 2 au recensement architectural) lors de la révision générale du PAL.

**Fig. 12 :** Modification d'affectation des 4 terrains de compensation (6341 partiel, 6345, 6523 partiel, 5213), nouvel état



### 5.2.5 Droits à bâtir

Conformément aux exigences cantonales ainsi qu'au PDS, la densité humaine visée pour l'ensemble du pôle de gare est comprise entre 150 HE/ha (indice d'utilisation du sol de 0.8) et 200 HE/ha (indice d'utilisation du sol de 1). Actuellement, le pôle de gare représente une densité humaine de 35 HE/ha. La densité humaine de 200 HE/ha a été testée sur les deux sites par une étude-test (urbaplan 2020) et des avant-projets sur Gare-Sud (CCHE 2021) et Combamare (GD architectes 2022). Une maquette a également été établie. Ces éléments ont permis de montrer l'intégration des volumétries envisagées. La Commune a ainsi pu prendre position et valider la valeur-cible de densité humaine retenue (200 HE/ha). Conformément aux orientations fournies par le PDS, un minimum de 0.8 est aussi fixé afin d'assurer le respect des objectifs cantonaux fixés pour les pôles de gare (densité cible de 150 HE/ha).

Actuellement, le PAL de Gorgier définit des densités et non pas des indices d'utilisation du sol. Dans la présente MPAL, il est fait le choix d'utiliser l'indice d'utilisation du sol pour le pôle de gare afin de définir des surfaces brutes de plancher auxquelles correspond un nombre d'habitants et d'emplois. L'inconvénient de la densité est sa prise en compte de l'ensemble des volumes situés hors-sol, indépendamment de leur usage. Ainsi les parties de parking souterrain ou locaux techniques qui dépassent le niveau du terrain naturel sont comptabilisées dans la densité, réduisant d'autant les volumes pouvant être consacrés à l'accueil de nouveaux habitants ou emplois. Dans des

cas comme Gare-Sud ou Combamare qui ont des pentes importantes, ce cas de figure est d'autant plus prégnant. Il est donc fait le choix de fixer un indice d'utilisation du sol (IUS), c'est-à-dire une surface brute de plancher, plutôt qu'une densité (volumétrie).

La zone mixte du PAL de Gorgier autorise un taux d'occupation au sol (TOS) de 30%. Ce taux est appliqué au site de Gare-Sud. Une souplesse est octroyée au site de Combamare (35%, porté à 55% au bénéfice des parkings partiellement souterrains), car ce secteur est plus contraint en termes de programmation (part plus importante d'activités et présence d'un commerce à pérenniser) et de topographie. Le fait que le terrain de l'ancienne vinaigrerie soit excavé, rend quasiment impossible la réalisation d'un parking entièrement souterrain qui, dans la législation actuellement applicable, ne compte pas dans le TOS (cf. figure 16).

Un indice d'espaces verts plus volontariste que les actuelles zone industrielle (10%) et zone mixte (20%) est fixé, atteignant 30% pour Gare-Sud et 25% pour Combamare. La possibilité d'imposer une partie en pleine terre pour répondre aux enjeux climatiques (plantation en pleine terre, gestion des sols et des eaux de surfaces, etc.) n'a pas été retenue par le Canton, par manque de base légale. Cela reste néanmoins un objectif qui devrait être traité dans les planifications de détail à venir (plans des aménagements extérieurs).

En termes d'activités économiques, l'étude communale menée par Wüest & Partners en 2021 a montré qu'un scénario pouvant accueillir un minimum de 25% d'activités serait pertinent. Une répartition par site a été effectuée dans le cadre du PDS en lien avec les contraintes environnementales, notamment liées au trafic généré. Elle est reprise dans la MPAL, à savoir une limitation entre 10 et 20% d'activités à Gare-Sud et entre 20 et 40% à Combamare.

**Tab. 4 :** Comparaison entre les règles en vigueur de la zone industrielle et de la zone mixte, les propositions de nouvelles règles identifiées par le PDS et les règles finalement retenues pour les secteurs de Gare-Sud et Combamare dans la présente MPAL

	<b>Zone industrielle (affectation en vigueur)</b>	<b>Zone mixte (selon règlement du PAL)</b>	<b>PDS (proposition de règles)</b>	<b>Règles applicables aux secteurs de Gare-Sud et Combamare</b>
<b>Affectation</b>	Industrie, ateliers, entrepôts et entreprises pouvant provoquer une gêne au voisinage  1 seul logement de gardiennage par entreprise	Habitations et petites et moyennes entreprises des secteurs secondaires et tertiaires moyennement incommodes pour le voisinage.  Sur les terrains libres de construction, la SBP des activités représente au max. 50% de la SBP totale.	Habitations et petites et moyennes entreprises des secteurs secondaires et tertiaires moyennement incommodes pour le voisinage.  <b>Gare-Sud :</b> min 80% logements min 10% activités <b>Combamare :</b> 60% logements 20% activités	Inchangé (ZM PAL en vigueur)  <b>Gare-Sud :</b> min 80% logements min 10% activités <b>Combamare :</b> 60% logements 20% activités
<b>Appartements avec encadrement</b>			Min. 60 ae pour l'ensemble du pôle de gare	Min 60 ae à répartir entre les périmètres à prescriptions particulières A et B, fixés en plan
<b>Mesure d'utilisation du sol</b>	5 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	Densité : 1.5 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> à 2.4 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	Indice d'utilisation : 0.8 à 1	<b>Gare-Sud :</b> Indice d'utilisation du sol : min 0.8 – max. 1 <b>Combamare :</b> Indice d'utilisation du sol : min 0.8 – max.1
<b>Taux d'occupation du sol max.</b>	60%	30%		<b>Gare-Sud :</b> 30% <b>Combamare :</b> 35% (55% pour les parkings semi-enterrés)
<b>Espaces verts min.</b>	10%	20%		<b>Gare-Sud :</b> 30% <b>Combamare :</b> 25%
<b>Longueur max.</b>		30 m		
<b>Hauteur moyenne à la corniche</b>	10 m	10 m	R+3 (12 m) R+4 (15 m) Rez de chaussée de 4.50 m le long rue de la gare et le long RC5 (hauteur standard + 1.50 m) Possibilité d'autoriser des hauteurs plus importantes par une analyse de site détaillée	<b>Gare-Sud :</b> 13.5 m + attique Le long de la place de la Gare, le vide d'étage est au minimum de 4.50 m. En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne de corniche de 18.5 m  <b>Combamare :</b> 13.5 m Sur l'ancien site de la vinaigrierie (bf 4962), la hauteur moyenne à la corniche est fixée à 15.50 m. (cf. fig. 13). Le long de la RC5, le vide d'étage des rez-de-chaussée est au minimum de 4.50 m. En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne de corniche de 17.50 m.



<b>Gabarits</b>	60° Nord-Sud 75° autres directions	75° Ouest-Est / Est-Ouest 60° Nord-Sud / Sud-Nord	75° Ouest-Est / Est-Ouest 60° Nord-Sud / Sud-Nord
<b>Degré de sensibilité au bruit</b>	DS III	DS III	DS III

**Fig. 13 :** Localisation du site de l'ancienne vinaigrerie (bf 4962) – (source fond : ©SITN)



### 5.2.6 Appartements avec encadrement

La commune souhaite imposer la réalisation d'appartements avec encadrement (ae) sur les deux secteurs de Gare-Sud et Combamare. Dans le PDS, il est évoqué qu'un nombre de 60 ae devra être réalisé sur l'ensemble du pôle de gare. La Commune a décidé de fixer une obligation d'un minimum de 60 ae à répartir dans les deux périmètres à prescriptions particulières A et B indiqués sur le plan, correspondant respectivement à Gare-Sud (partiel) et Combamare (hormis Hybrid dont l'affectation en zone industrielle est pérennisée). La Commune n'a pas souhaité fixer un nombre précis par périmètre de façon à se laisser une marge de manœuvre lors du développement des planifications de détail, exigées par ailleurs.

### 5.2.7 Hauteur

La hauteur pouvant être autorisée a été analysée à partir des avant-projets de Gare-Sud et Combamare faits entre 2021 et 2022, respectivement par les bureaux CCHE et GD architectes.

Le choix retenu prend en compte le changement morphologique du pôle de gare attendu par la reconversion des 3 périmètres identifiés par le PDS (Gare-Sud, Combamare et Gare Ouest) ainsi que la transition à considérer avec le bâti existant et futur (Roncinier). Il correspond à une volonté de densification humaine dans un des secteurs les plus propices de la commune, compte tenu de l'amélioration de l'accessibilité TP prévue à moyen terme (2027).

Les éléments marquants du pôle retenus sont la tour Landi atteignant 40 m, l'église dont le clocher atteint 14.5 m et sa flèche env. 18 m, l'ancienne halle CFF et la gare atteignant chacune 9 à 9.50 m au faîte. Les volumétries des bâtiments alentours oscillent entre R+3 et R+4, avec des hauteurs à la corniche et au faîte atteignant respectivement 9 à 15 m et 12 à 18.5 m. (cf. figure ci-après).

Fig. 14 : Hauteurs et niveaux des bâtiments alentours (source fond : orthphoto)



La hauteur moyenne à la corniche retenue pour Gare-Sud est de  $13.5 \text{ m}^{10}$  + attique. Elle correspond à environ 5 niveaux (R+3+attique). Compte tenu de la pente, un demi-niveau supplémentaire pourrait se dégager dans la pente.

Pour le/les bâtiment/s situé/s le long de la place de la gare, l'objectif d'imposer un rez-de-chaussée avec un vide d'étage de 4.50 m (c'est-à-dire un niveau correspondant à 5 m) ainsi que le fait qu'il doivent obligatoirement se situer dans la prolongation de l'espace public de la Gare (pas de différence de niveau), implique un assouplissement de la règle de la hauteur. Celle-ci est fixée à 18.50 m de hauteur moyenne à la corniche.

Fig. 15 : Coupe de principe de l'avant-projet de Gare-Sud (Source : CCHE)

**Remarques:**

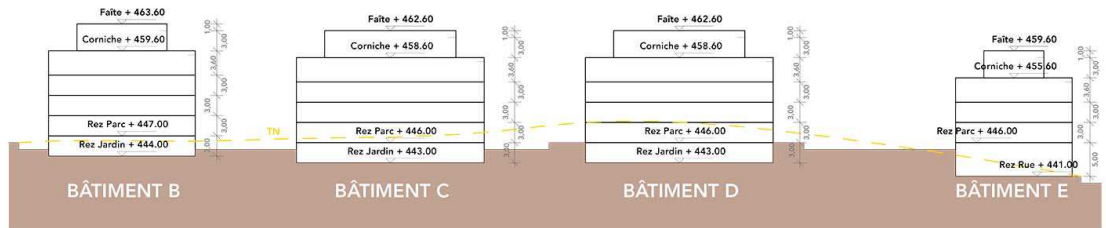
- Hauteurs d'étages supposées: elles sont à fixées ultérieurement en fonction du projet retenu.
- Gabarits des masses et travail de la topographie supposés: une marge de 2m minimum autour des gabarits est à inscrire à ce stade du projet

**Estimation de l'emprise au sol:**

Sous réserve du dessin du projet définitif, le volume du parking peut être considéré comme enterré:

$S_{\text{parcelle}} \approx 12'035\text{m}^2$   
 $S_{\text{solprojet}} \approx 3'115\text{m}^2$

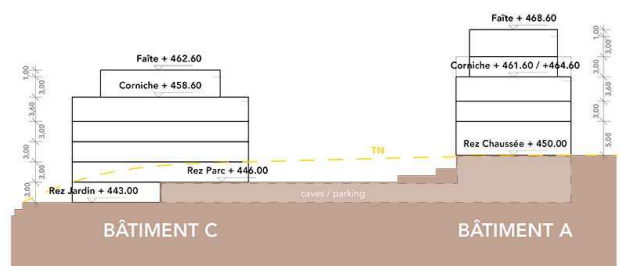
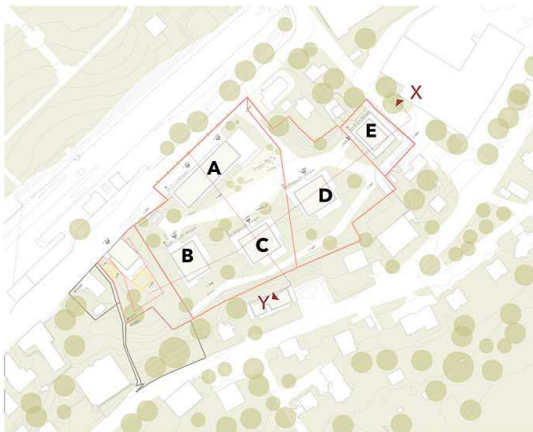
$\text{COS} \approx 0,26$



Coupe X - 1.500e

**Remarques:**

- Hauteurs d'étages supposées: elles sont à fixées ultérieurement en fonction du projet retenu.
- Gabarits des masses et travail de la topographie supposés: une marge de 2m minimum autour des gabarits est à inscrire à ce stade du projet



Coupe Y - 1.500e

29.03.22

10 Rez de chaussée de 3 m + 3 niveaux de 3 m = 12 m (+ env. 1.5 m de marge de manœuvre)

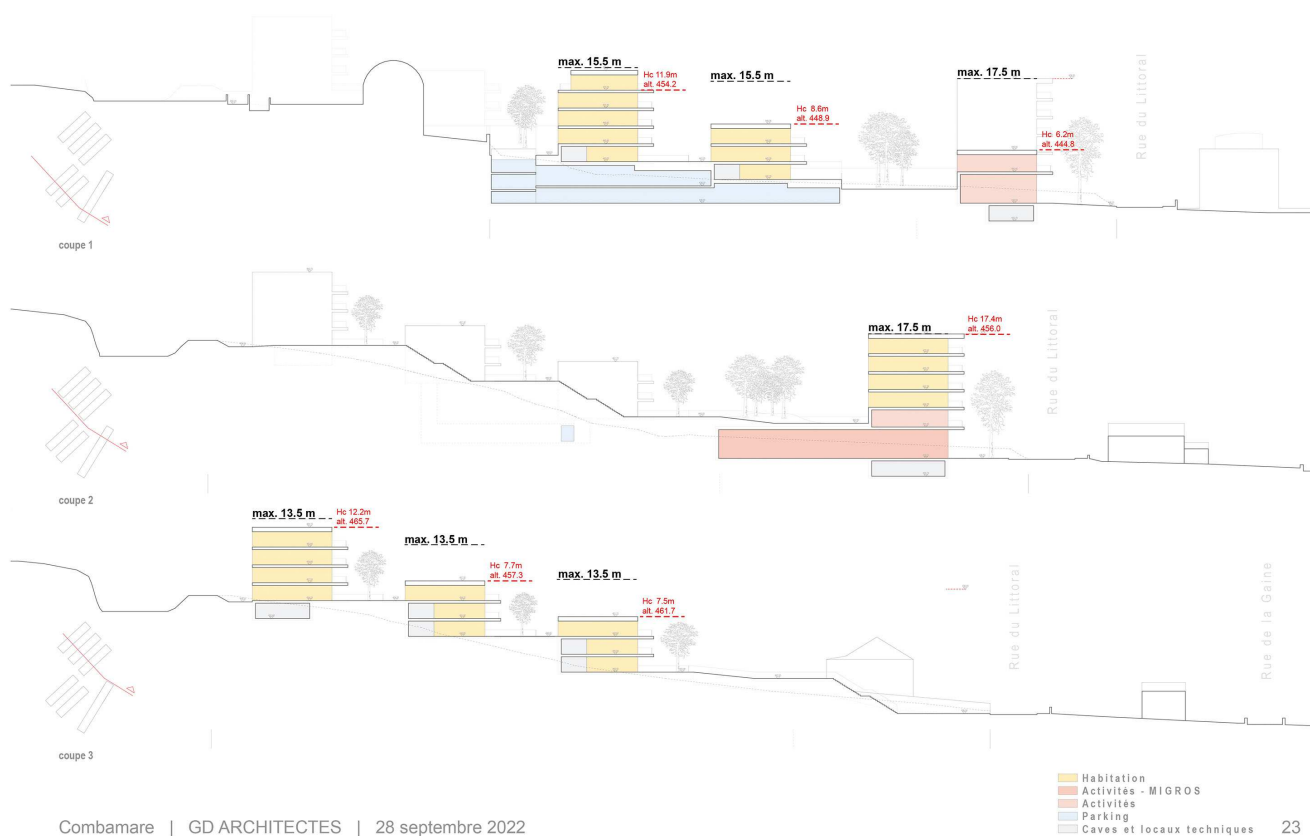
En termes d'insertion dans le tissu bâti, la maquette matérialisant l'avant-projet de Gare-Sud montre les volumétries envisagées.

**Fig. 16** : Photo de la maquette illustrant l'avant-projet de Gare-Sud (IUS de 1 + 10% minergie)

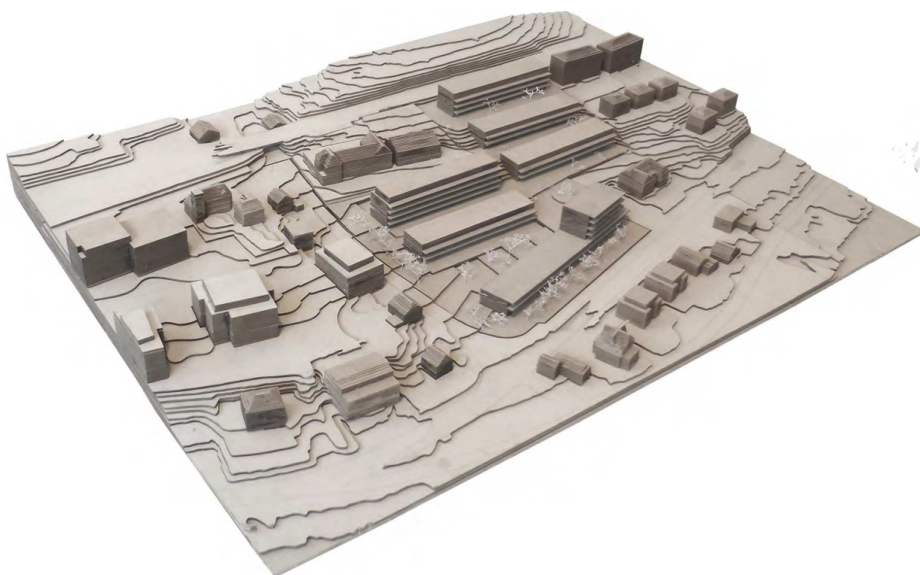
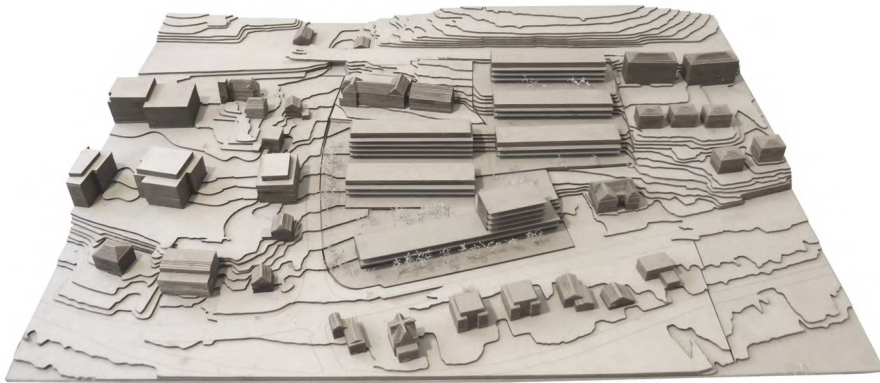


Concernant Combamare, compte tenu des différences notables entre la partie longeant la RC5, le site de l'ancienne vinaigrerie ou le solde du périmètre, trois hauteurs sont définies. La hauteur moyenne à la corniche est fixée de manière générale à 13.50 m, correspondant à la hauteur des bâtiments avoisinants. Elle est augmentée pour le site de l'ancienne vinaigrerie à 15.50 m pour tenir compte de l'excavation existante (entre 2 et 3 m d'écart avec le terrain naturel alentour). Elle est augmentée à 17.50 m le long de la RC5, pour prendre en considération l'obligation de créer un rez-de-chaussée, aménagé dans la prolongation de l'espace public, avec un vide d'étage de 4.50 m (niveau de 5 m). A noter que cette hauteur est 1 m plus basse que ce qui est autorisé à Gare-Sud (le long de la place de la Gare) car il est tenu compte du talus existant du bâtiment de Migros (hauteur moyenne de corniche mesurée à partir du terrain naturel).

**Fig. 17 :** Coupe de principe de l'avant-projet de Combamare (source : @GD architectes)



**Fig. 18** : Extraits de la maquette illustrant l'avant-projet de Combamare (yc Gare-Sud), avec un IUS de 1 + 10% Minergie, (source : GD architectes)



### **5.2.8 Longueur de façade**

La longueur de façade n'est pas modifiée (30 m). Elle le sera en fonction des projets et de la programmation dans le cadre des planifications de détail.

### **5.2.9 Planifications de détail**

Le développement de Gare-Sud et Combamare implique une analyse de détail afin de définir l'implantation des constructions projetées, leur relation aux espaces publics adjacents ainsi que les accès tous modes et leurs liaisons avec les réseaux existants. La Commune doit être intégrée à l'ensemble de ces réflexions afin de garantir la cohérence globale du pôle. Chaque périmètre est ainsi soumis à une planification de détail. Des plans de quartier sont envisagés. L'éventualité de créer un plan spécial à Combamare, si la surface de vente totale dépasse 1'000 m<sup>2</sup> sera évaluée durant l'affinement du projet de Combamare. Ce n'est, pour l'instant pas l'option retenue bien que l'étude de trafic du PDS retienne une hypothèse de 1'750 m<sup>2</sup>. Cette hypothèse maximaliste a été volontairement retenue pour assurer une évaluation environnementale prudente.

## 6. Procédure et information publique

### 6.1 Composition du dossier

Le dossier de modification partielle du PAL est composé des documents suivants :

- > un arrêté portant modification du plan et du règlement d'aménagement local ainsi que de la zone réservée communale;
- > un plan modifiant le plan d'aménagement local à l'échelle 1:1'000 ;
- > un rapport sur l'aménagement au sens de l'article 47 OAT.

### 6.2 Procédure

La procédure de MPAL est fixée aux articles 89 et suivants de la LCAT : signature par le Conseil communal, préavis du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), adoption par le Conseil général, suivi du délai d'annonce préalable du référendum (10 jours<sup>11</sup>) et de la mise à l'enquête publique (30 jours), avant l'approbation et la sanction par le Conseil d'État.

Le plan directeur sectoriel (PDS), établi en parallèle, constitue un document liant les autorités entre elles mais non imposable au tiers (pas d'enquête publique). Il définit les principes généraux de développement qui sont repris par la présente MPAL ainsi que par les planifications de détail à mener (cf. chapitre 5.2.9).

Conformément à l'article 4 de la LAT, une information publique est organisée par l'autorité communale, en collaboration avec le/les requérant/s et avant le préavis du chef du DDTE. Une information aux propriétaires concernés a eu lieu le 30 août 2022 ainsi qu'une information publique le 25 octobre 2022. Les procès-verbaux sont joints en annexe du présent rapport.

Les commissions suivant l'établissement du PAL (CompAL) ont été informées et consultées tout au long de l'établissement du projet de territoire (démarche pendant laquelle la mise en zone mixte du pôle de gare a été retenue) et une séance spécifique au pôle de gare a eu lieu le 29 mars 2022.

---

11 Ce délai passe à 40 jours dans le cas d'une annonce de dépôt de référendum valide.



### 6.3 Calendrier

Le calendrier prévisionnel est présenté dans le tableau ci-après. Il ne tient pas compte du temps nécessaire au traitement des éventuelles oppositions qui pourraient être formulées contre le dossier durant l'enquête publique.

**Tab. 5** : Calendrier prévisionnel de la MPAL

Phases d'étude	Modification partielle du PAL
Élaboration du dossier MPAL	Janv.-fév.-mars 22
Dépôt à la Commune	fin mars
Dépôt au SAT	déb. avril
Information publique	25 octobre
Réception du préavis de synthèse du SAT	décembre 2022
Adaptation du dossier par les mandataires	janvier - mars 2023
Envoi du dossier adapté au SAT pour validation	février - mars
Préavis du chef du DDTE (10 jours)	mars
Séance du Conseil général (MPAL)	mai
Publication dans la FO	mai
Délai d'annonce préalable de référendum (10 jours)*	mai
Enquête publique (30 jours)	mai-juin
Traitement des oppositions	p.m
Approbation et sanction du Conseil d'Etat	été 2023

\* Le délai passe à 40 jours si dans les 10 jours suivant la publication dans la feuille officielle de l'arrêté du Conseil général, l'annonce préalable du référendum, signé par cinq électrices ou électeurs, est déposée au Conseil communal (art. 129a de la loi sur les droits politiques du 17 octobre 1984, modifié le 1er janvier 2017).

## 7. Conclusion

La MPAL consiste à changer l'affectation de deux périmètres de reconversion du pôle de gare : Gare-Sud (partiel) et Combamare, pour lesquels les propriétaires sont prêts à concrétiser, à court terme, les intentions cantonales et communales pour ce site.

L'affectation actuelle en zone industrielle ne permet pas la concrétisation de la politique cantonale de mixité des pôles de gare (min 30% de logements). L'accueil d'industrie est par ailleurs contraint par la proximité d'habitations ne permettant pas le déploiement d'activités incommodes, contrairement à ce qu'autorise théoriquement la zone industrielle. La mise en zone mixte est la solution adéquate pour accueillir le minimum de 30% de logements attendus ainsi que pour permettre le maintien/création de nouveaux emplois compatibles avec l'habitat.

## 8. Annexes

### **ANNEXE 1**

Comparaison des règles en vigueur et de la proposition de modification

### **ANNEXE 2**

PV de la séance d'information aux propriétaires concernés

30.08.2022

### **ANNEXE 3**

PV de la séance d'information publique

25.10.22



# Annexe 1

---

Comparaison des règles en vigueur et de la proposition de modification

---



REGLES SPECIFIQUES AU SECTEUR ENTRE LES BUISSONS

<p><b>Chapitre 10</b></p> <p><b>Zone industrielle (ZI)</b></p>	<p><b>Chapitre 9</b></p> <p><b>Zone mixte (ZM)</b></p>	
<p><b>Affectation actuelle</b></p>	<p><b>Zone mixte en vigueur</b></p>	<p><b>Règles applicables aux secteurs de Gare-Sud et Combamare</b></p>
<p><b>15.1 Caractère</b></p> <p>La zone industrielle est en majorité comprise dans un secteur situé entre la route cantonale et les voies CFF, plus propice à l'exercice des activités et bénéficiant d'une bonne accessibilité. Elle comporte des constructions et aménagements qui sont en relation avec une activité professionnelle qui relève de l'artisanat, de l'industrie ou des services.</p>	<p><b>14.1 Caractère</b></p> <p>La zone mixte est caractérisée par le mélange des fonctions et des genres d'habitat.</p> <p>Son but est de promouvoir une organisation rationnelle des constructions, qui limite l'effet des nuisances provoquées par le trafic sur la route cantonale, ainsi qu'une répartition harmonieuse des fonctions, laissant une place majeure à la convivialité.</p>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.2 Affectation</b></p> <p>Cette zone est destinée aux industries, ateliers, entrepôts, ainsi qu'aux entreprises pouvant provoquer une gêne pour le voisinage. Chaque entreprise ne peut disposer que d'un logement de service.</p>	<p><b>14.2. Affectation</b></p> <p>Cette zone est réservée à l'habitation ainsi qu'aux petites et moyennes entreprises des secteurs secondaire et tertiaire, moyennement incommodes pour le voisinage. Les entreprises générant un trafic important sont exclues.</p> <p>Sur les terrains libres de construction, la part des activités peut atteindre au maximum 50% de la surface brute de plancher.</p>	<p>Inchangé</p>
	<p><b>14.3 Ordre des constructions</b></p> <p>La zone est soumise à l'ordre non contigu.</p> <p>Le groupement des constructions est toutefois autorisé dans les limites de longueur admises.</p>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.3 Degré d'utilisation des terrains</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Densité maximum : 5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup></li> <li>Taux d'occupation du sol : 30% au maximum.</li> <li>Espaces verts : 20% au minimum.</li> </ol>	<p><b>14.4 Degré d'utilisation des terrains</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Densité : 1,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> au minimum. 2,4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> au maximum.</li> <li>Taux d'occupation du sol : 30% au maximum.</li> <li>Espaces verts : 20% au minimum.</li> </ol>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.4 Dimensions des constructions</b></p> <p>Hauteur : 10 m maximum à la corniche</p>	<p><b>14.5 Dimensions des constructions</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 30 m maximum.</li> <li>Hauteur : 10 m maximum à la corniche.</li> </ol>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.5 Gabarits</b></p> <p>60 ° dans la direction générale Sud-Nord. 75 ° dans les autres directions.</p>	<p><b>14.6. Gabarits</b></p> <p>75° dans les directions générales Est-Ouest et Ouest-Est. 60° dans les directions générales Nord-Sud et Sud-Nord.</p>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.6 Degré de sensibilité au bruit</b></p> <p>Voir plan des degrés de sensibilité au bruit. (DS III)</p>	<p><b>14.7 Degré de sensibilité au bruit</b></p> <p>Voir plan des degrés de sensibilité au bruit. (DS III)</p>	<p>Inchangé</p>
<p><b>15.8 Autres prescriptions</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Le Conseil communal peut imposer des prescriptions spéciales pour sauvegarder l'aspect général de la zone, telles que plantations d'arbres, de haies et de rideaux de verdure.</li> <li>Il ordonne toutes mesures utiles pour limiter ou supprimer les nuisances.</li> </ol> <p>Pour les autres dispositions, le règlement de construction est applicable.</p>	<p><b>14.9 Autres prescriptions</b></p> <p>Pour les autres dispositions, le règlement de construction est applicable.</p>	

		<p><b>14.10 Périmètre du secteur stratégique du pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin (nouveau)</b></p> <p>Les secteurs de Gare-Sud et Combamare tels que définis sur le plan sont affectés au secteur stratégique du pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin au sens des articles 30a et 47b LCAT.</p>
		<p><b>14.11 Planification de détail (nouveau)</b></p> <p>Les périmètres de Gare-Sud et Combamare font obligatoirement l'objet de plan de quartier.</p>
		<p><b>14.12 Règles applicables aux secteurs de Gare-Sud et Combamare (nouveau)</b></p> <p><b>14.12.1 Appartements avec encadrement (nouveau)</b></p> <p>Le nombre minimal d'appartements avec encadrement pour personnes âgées est fixé à 60 appartements, répartis entre les périmètres à prescriptions particulières A et B indiqués en plan.</p> <p><b>14.12.2 Secteur Gare-Sud</b></p> <p>1. Part de logements et minimum d'activités</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Au minimum 80% de la surface brute de plancher doit être affectée aux logements.</li> <li>&gt; Au minimum 10 % de la surface brute de plancher doit être affectée à des activités économiques.</li> </ul> <p>2. Mesure d'utilisation du sol</p> <p>L'article 14.4 n'est pas applicable au secteur de Gare-Sud. Les droits suivants sont applicables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Indice d'utilisation du sol : min 0.8 – max 1</li> <li>&gt; Taux d'occupation du sol : 30%</li> <li>&gt; Indice d'espace verts : 30%</li> </ul> <p>3. Dimensions des constructions</p> <p>L'article 14.5 al.2 n'est pas applicable au secteur de Gare-Sud. La hauteur suivante est fixée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hauteur moyenne à la corniche : 13.5 m max + attique</li> </ul> <p>Le long du plateau de la Gare, le vide d'étage des rez-de-chaussée est au minimum de 4.50 m. Ils sont obligatoirement aménagés dans la prolongation de l'espace public de la gare (même niveau). En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne à la corniche de 18.5 m.</p>



### 14.12.3 Secteur Combamare

#### 1. Part de logements et minimum d'activités

Au minimum 60% de la surface brute de plancher doit être affectée aux logements.

Au minimum 20 % de la surface brute de plancher doit être affectée à des activités économiques.

#### 2. Mesure d'utilisation du sol

L'article 14.4 n'est pas applicable au périmètre de Combamare. Les droits suivants sont applicables :

- > Indice d'utilisation du sol :  
min 0.8 – max 1
- > Taux d'occupation du sol : 35% pouvant être porté à 55% au bénéfice de parkings partiellement souterrains
- > Indice d'espace verts : 25%

#### 3. Dimensions des constructions

L'article 14.5 al.2 n'est pas applicable au secteur de Combamare. La hauteur suivante est fixée :

- > Hauteur moyenne à la corniche : 13.5 m max  
Sur le site de l'ancienne vinaigrerie (bf 4962), la hauteur moyenne à la corniche est fixée à 15.50 m.  
Le long de la RC5, le vide d'étage des rez-de-chaussée est au minimum de 4.50 m. Ils sont obligatoirement aménagés dans la prolongation de l'espace public de la RC5 (même niveau). En contrepartie, le/les bâtiment/s concerné/s peuvent atteindre une hauteur moyenne à la corniche de 17.5 m.



## Annexe 2

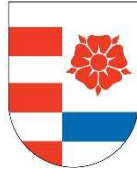
---

PV de la séance d'information aux propriétaires concernés

30.08.2022

---





Commune de La Grande Béroche

**Séance du 30 août 2022**

**Séance d'information aux propriétaires concernés**

**Plan directeur sectoriel du pôle de gare Gorgier/St-Aubin (PDS Gare) et modification partielle du plan d'aménagement local des secteurs Gare Sud et Combamare (MPAL)**

**Introduction**

M. Del Rio introduit la séance et annonce que les éléments qui seront montrés aujourd'hui s'inscrivent dans un processus global qui a d'ores et déjà été annoncé aux propriétaires concernés. Il souligne également qu'une séance d'information publique aura lieu prochainement à ce propos. Il précise que le secteur de la gare de Gorgier/St-Aubin est stratégique pour la commune ainsi que pour ses habitants, d'autant plus que la cadence des trains sera améliorée et passera à la demi-heure à partir de 2027. Il est prévu que ce site accueille des activités génératrices d'emplois et peu bruyantes. La présence d'appartements avec encadrement permettra également aux personnes âgées et/ou à mobilité réduite de rester à leur domicile tout en créant du lien intergénérationnel. La problématique du trafic a également été analysée, étant donné que c'est une préoccupation importante pour les autorités.

**Contexte**

Suite à la cessation de l'activité de la vinaigrerie en 2015, la Migros a exprimé le souhait de rénover et agrandir son magasin et de créer des bureaux. Elle a entamé les premières réflexions sur son terrain qui ont ensuite été élargies aux parcelles adjacentes. Sur demande du Canton, l'objectif a ensuite consisté à mener une étude sur l'ensemble du périmètre du pôle de gare ainsi qu'à passer la zone industrielle actuelle en zone mixte pour les secteurs Combamare et Gare Sud, afin notamment de permettre la venue d'activités compatibles avec le logement. Ces intentions ont été présentées à l'Etat et après diverses coordinations, un cahier des charges a pu être transmis aux services cantonaux dans le but de démontrer la cohérence de l'étude et la pertinence de modifier ces zones. D'autres coordinations ont ensuite été réalisées avec les acteurs des secteurs de Combamare et Gare Sud, mais également avec les services cantonaux. Les documents ont ensuite été produits et transmis en avril 2022 au Canton.

**Périmètre du plan directeur sectoriel**

Un périmètre d'étude a été délimité afin de mener une réflexion globale sur ce secteur. L'objectif est de reconvertir une zone industrielle en zone mixte ainsi que revaloriser l'interface entre les transports publics et l'urbanisation.

**Présentation du plan directeur sectoriel**

## **Buts**

Ce plan sert à obtenir une vue globale, générale et cohérente ainsi qu'une vision stratégique pour un secteur en particulier. Ce document n'est pas contraignant mais sert de référence aux autorités qui pourront se baser dessus lors du développement de cette zone.

## **Objectifs cantonaux**

Etant donné que le secteur est situé dans un pôle de gare, le Canton attend un certain développement du secteur ainsi qu'une mixité des fonctions (habitats, commerces, etc.), mais également sociales (familles, personnes âgées, jeunes, etc.), tel que spécifié dans le Plan directeur cantonal (PDC).

Il est également attendu que des aménagements extérieurs de qualité puissent être réalisés.

## **Plan urbanisation / construction**

Les objectifs en termes de densité doivent se trouver entre 0.8 à 1 en termes d'indice d'utilisation du sol (IUS), ce qui correspond à un rez + 3 ou rez + 4.

Des quotas minimums de logements et d'activités ont aussi été fixés. Au moins 60 appartements avec encadrement devront également être réalisés sur le secteur.

## **Espaces verts**

Une attention particulière devra être apportée au niveau des espaces verts dans ce secteur. Les principaux éléments sont présentés à ce sujet.

## **Espaces publics**

L'objectif est de dynamiser la gare en implantant par exemple des commerces aux rez-de-chaussée, en donnant davantage de place pour la mobilité douce et l'animation ainsi qu'en apportant un soin à la transition avec les bâtiments construits et la route.

L'exemple de la gare de Delémont est présenté, puisque celle-ci a été réaménagée. Des espaces importants sont donnés aux places, aux commerces et aux terrasses.

## **Circulations**

La circulation étant interrompue au niveau de la gare, l'accès motorisé aux secteurs Gare Sud et Combamare se fait depuis la rue de Combamare. Le but est d'entrer et de concentrer la circulation sur cette route communale. Un stationnement dépose minute pourrait également être prévu à proximité de la gare.

S'agissant des plus gros véhicules qui souhaiteraient accéder au silo, il serait envisageable de réaliser une déviation qui passerait derrière l'entreprise Gindraux Fenêtres.

## **Génération de trafic**

Deux scénarios ont été testés, à savoir avec une augmentation de trafic de 0.5% ou 1.5% par année.

Ces études veillent à s'assurer que le trafic supplémentaire engendré par ces projets sera absorbé et ne provoquera pas d'importantes nuisances. Les estimations démontrent que celles-ci sont en-dessous du seuil qui est toléré. Néanmoins, il est toujours possible par la suite de prendre des mesures à certains endroits si nécessaires.

Il est important de réaménager le secteur pour permettre une meilleure cohabitation entre la mobilité douce et le trafic.

### **Stationnement**

Les secteurs de Combamare et de Gare Sud devront posséder un parking souterrain. Des parkings plein air seront également réaménagés et un P+R sera situé à proximité de la gare.

### **Modification partielle du plan d'aménagement local (MPAL)**

L'objectif est de concrétiser la modification de la zone en passant d'une zone industrielle à une zone mixte.

La société Hybrid SA restera quant à elle en zone industrielle.

En termes d'indices, les deux types de zones sont à peu près équivalentes.

La hauteur à la corniche des bâtiments des deux secteurs devrait se situer entre 13.5 mètres et 15.5 mètres.

Des planifications de détail devront encore être réalisées pour permettre de préciser notamment où seront implantés les bâtiments. Des demandes de permis de construire devront finalement être déposées.

La MPAL passera devant le Conseil général, contrairement au PDS qui n'engage que les autorités exécutives entre elles.

### **Présentation de la maquette**

Des images des deux maquettes des secteurs Combamare et Gare Sud, qui sont en cours de travail, sont montrées à l'assemblée. Lesdites maquettes ont été réalisées afin d'obtenir une cohérence du bâti et s'assurer de la bonne intégration des projets au secteur.

### **Suite et prochaines étapes**

Ces dossiers sont accompagnés par trois commissions du Conseil général. Une séance d'information publique est prévue en septembre 2022.

L'objectif est de présenter ces dossiers au Conseil général en novembre 2022. Si la MPAL est validée, celle-ci sera ensuite mise à l'enquête publique.

### **Questions-réponses**

#### **➤ Combien d'appartement sont prévus au total pour ces projets?**

Il est répondu qu'il est difficile à ce stade de donner le nombre de logements qui seront réalisés. Ce nombre sera fixé en fonction des projets futurs et de leur programme. Pour donner un ordre d'idée, selon représente environ 400 à 600 habitants/emplois en plus.

#### **➤ Sera-t-il suffisant de créer 60 appartements avec encadrement (AE) dans ce secteur ?**

La fourchette minimum imposée par le canton pour ce secteur est de 60 AE. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il n'est pas possible d'en réaliser plus en fonction du marché.

#### **➤ N'y aurait-il pas trop de voitures reportées sur la route cantonale, sur un seul tracé ?**

Le bureau Citec, bureau spécialisé dans la mobilité ainsi que le Canton par le service des ponts et chaussées ont vérifié ces aspects-ci. Il est ajouté que la gestion du trafic a été validée par les instances supérieures. De plus, les simulations ont été réalisées en tenant compte du trafic actuel, du trafic généré par le projet et d'une augmentation naturelle annuelle. Des aménagements pourront être créés si des soucis devaient être relevés par la suite.

➤ **Avez-vous pris en compte ce trafic pour le projet Roncinier ?**

C'est bien le cas. Les calculs ont été réalisés en prenant en compte le projet Roncinier et la nouvelle génération de trafic que les secteurs Gare Sud et Combamare apporterait. Même en prenant le cas maximum, cela fonctionne. Pour rappel, cela a été présenté et validé par le service des ponts et chaussées au canton.

Il est précisé que la zone industrielle actuelle est prévue pour accueillir davantage de trafic que ce que ces nouveaux projets engendreraient.

➤ **Quel sera le nouveau potentiel de la Migros ?**

La Migros restera un commerce de quartier. L'objectif est de maintenir les prestations à la population et de mettre en valeur le quartier en diminuant au maximum les nuisances présentes dans cette zone.

➤ **Une extension du CAD est-elle prévue pour ce quartier ?**

Ce sujet n'est pas simple mais une étude est actuellement en cours. Ce serait en effet un des objectifs de la commune.

➤ **Serait-il envisageable de passer la Rue du Littoral à 30 km/h ?**

C'est un axe cantonal (**RC5**) et ce serait ainsi à discuter avec le canton. La commune prend note de cette remarque. Dans tous les cas, l'objectif est de tranquilliser ce secteur pour pouvoir y habiter.

➤ **Quel est le timing de mise à l'enquête publique du tracé qui sera utilisé par les poids lourds pour transporter des marchandises ?**

Le réaménagement ou la modification du régime de circulation n'est pas encore acté ou défini. Il s'agira cependant de revoir la place de la gare mais pour l'instant, aucun projet n'a été réalisé.

➤ **Combien de temps sera nécessaire pour décontaminer l'ancien secteur de Comina ?**

Le terrain n'est pas considéré comme site pollué. Le parking souterrain qui sera réalisé permettra dans tous les cas d'enlever ce qui serait potentiellement pollué.

Un des porteurs de projet précise que si le site devait être pollué, cela concerne le constructeur et cela n'affecterait pas la durée des travaux.

➤ **Est-il possible de voir les plans qui ont été présentés comportant les proportions et volumes précis des deux projets ?**

Les maquettes ont été réalisées pour faire des tests et les porteurs de projet n'en sont pas encore au niveau des plans d'architectes.

Les projets des privés font l'objet d'une autre procédure. Il s'agit de réaliser des permis de construire avec une mise à l'enquête publique lors de laquelle les gens ont la possibilité de s'opposer. Les porteurs de projets n'en sont pas là aujourd'hui. Cette étape viendra plus tard dans le processus.



Il est expliqué que l'objectif de cette séance est de présenter l'état d'avancement des projets afin que les gens concernés soient informés de la situation et des réflexions qui sont en cours dans ce secteur.

➤ **Est-il envisagé de mettre des Mobility en location à cet endroit ?**

Il est encore tôt pour répondre à cette question. Il est cependant tout à fait possible de mettre en place un P+R ou de mettre à disposition une place pour une Mobility afin d'assurer une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

➤ **Quels seront les espaces verts réaménagés vers le plateau de la gare ?**

L'objectif est d'obtenir un espace paysager. Une planification de détail de type plan de quartier ou plan spécial devra être réalisée pour les deux projets et cet aspect devra être explicité dedans.

➤ **Combien de temps y aura-t-il entre l'établissement des plans de quartier ou plans spéciaux et la réalisation des bâtiments ?**

Cela dépend si les porteurs de projet veulent aller vite mais en principe, une planification de détail prend entre 1 ou 2 ans et il s'agit ensuite de déposer les permis de construire, ce qui rajoute encore du temps.

➤ **Comment sera aménagée la bande verte parallèle à la Rue du Littoral ?**

Cette bande est prévue comme une zone de transition, permettant de rentrer dans le futur quartier de Gare Sud (plantes de vignes, gazon, etc.). La volonté communale est toutefois de conserver un espace vert de transition mais il n'est pas possible à ce stade de savoir comment il sera aménagé.

➤ **Des arbres seront-ils abattus ?**

Cet aspect apparaîtra plutôt dans les règles établies par le plan d'aménagement local de la commune, qui est actuellement en révision. La commune prend ce sujet à cœur et est en train d'établir une liste des arbres remarquables ou importants à conserver.

➤ **Qu'est-ce qui définit les droits à bâtir pour des constructions R+3 ou R+4 sur ce secteur ?**

Il n'y a pas d'obligation d'utiliser de tels gabarits mais cela a été décidé suite à une analyse menée par la commune. Ceci a ensuite été validé par la commune et le canton. Ces réflexions ont été réalisées à partir de notion de densité qui sont imposées par le canton pour ce secteur (150 habitants/emplois).

Les questions étant toutes posées, M. Del Rio clôture la séance.

## Annexe 3

---

PV de la séance d'information publique

25.10.22

---





## Commune de La Grande Béroche

Séance du 25 octobre 2022

### Information publique sur le plan directeur sectoriel du pôle de Gare de Gorgier/St-Aubin (PDS Gare) et modification partielle du plan d'aménagement local des secteurs Gare Sud et Combamare (MPAL)

#### Intervenants :

##### *Equipe de projet*

Audrey Girardet, bureau urbaplan  
Arnaud Macquat, bureau RWB  
Pierre Boillod, objectif :ne

##### *Conseil communal*

François Del Rio  
Maxime Rognon  
Tom Egger  
Thierry Pittet  
Hassan Assumani

Nombre de participants : Quarantaine de personnes

#### En résumé :

C'est d'entente avec le chef du Département du développement territorial et de l'environnement, M. Laurent Favre, que cette séance d'information publique a été organisée. Cette dernière a été réalisée dans le cadre de la procédure de la modification partielle du plan d'aménagement local ainsi que du processus de plan directeur sectoriel. Une quarantaine de personnes ont participé à cette séance.

Lors de ladite séance, la population a accueilli de manière favorable les dossiers présentés mais a toutefois émis certaines réserves. Celles-ci ont concerné trois axes principaux, à savoir le trafic, les infrastructures et équipements publics ainsi que les activités économiques. Des réponses ont été données lors des discussions, notamment que la thématique du trafic est traitée par des spécialistes et que les projets précités ne feraient pas dépasser les seuils maximums tolérés par la loi, que les infrastructures et équipements publics supporteront les personnes supplémentaires qui s'installeront dans ce périmètre et qu'un pourcentage d'activités restera présent sur le secteur et que les activités ne pouvant pas s'y installer pourront tout de même s'implanter dans la zone industrielle Vignes de Fin-de-Praz.

La démarche a été présentée sur la base du document PowerPoint qui est joint au présent document. Les discussions qui ont été menées lors de cette séance sont exposées dans le chapitre « questions-réponses ».

#### Introduction :

M. Del Rio annonce que la MPAL et le PDS Gare devaient être présentés lors de la séance du Conseil général de novembre 2022 mais que ces points ont dû être retirés de l'ordre du jour, étant donné que la commune n'a toujours pas reçu les préavis officiels du Canton à ce propos. Il précise toutefois qu'il

a reçu l'assurance du service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT) que ledit retour serait transmis dans les plus brefs délais. Malgré l'absence desdits préavis, la séance d'information publique a tout de même pu être maintenue pour les raisons suivantes : la première étant que cette séance permet d'échanger et d'affiner certains détails avant l'envoi des documents au canton et la deuxième, que le dossier est arrivé à maturité grâce aux nombreuses coordinations avec les services de l'Etat et que seules des remarques de minime importance sont attendues.

### **Questions-réponses :**

➤ **Quel sera l'impact de ces développements sur la gare de Gorgier/Saint-Aubin ?**

Un périmètre d'étude a été réalisé autour de la gare et il s'agira d'étudier et de repenser le réaménagement de ce secteur. Des réflexions sont menées à ce sujet, notamment en termes de trafic (éviter le trafic motorisé devant la gare, etc.).

➤ **Qu'en est-il de la zone industrielle qui sera perdue avec ces projets ? La mobilité a un impact sur la production de CO<sub>2</sub> et il serait important de revenir vers un système où les emplois sont à proximité des habitations. Ainsi, il est dommage d'avoir une zone d'habitation à cet endroit-là.**

Le souhait de passer ce secteur en zone mixte au lieu de zone industrielle a notamment été coordonné avec les services de l'Etat et a été présenté à trois commissions du Conseil général. Après discussion avec le service de l'économie du canton de Neuchâtel, il s'avère qu'avoir une zone industrielle à cet endroit ne correspond plus à la vision cantonale, régionale et communale de développement au niveau de l'aménagement du territoire. De plus, il est relevé que la desserte des trains sera améliorée et que l'objectif est que la gare soit davantage utilisée. Il est également prévu que deux parkings souterrains soient créés. Les personnes provenant de plus petits villages qui seraient isolés auront également la possibilité de déposer leurs voitures et de prendre le train.

Une personne du public ajoute qu'elle craint que la commune ne se transforme en un village dortoir. Il est répondu que cette zone a un potentiel de réorganisation et de densification mais que d'autres zones d'activités/industrielles resteront présentes sur la commune. Il est souligné qu'actuellement, ces zones ont été laissées à l'abandon et n'apportent ainsi aucune plus-value en l'état. De plus, certaines activités seront tout de même présentes sur ces parcelles, étant donné que la zone mixte autorise les activités compatibles avec les habitations (peu de nuisances).

➤ **Quels contacts ont été pris avec les entreprises de transports publics pour doubler la cadence à la demi-heure en 2027 ?**

Plusieurs contacts étroits ont été entretenus ces dernières années avec les entreprises de transports publics s'agissant des aménagements. Une solution provisoire a été trouvée pour le stationnement des cars postaux jusqu'en 2027. Ils se situeront à côté de la gare, entre le silo et la halle de marchandises.

➤ **La cadence à la demi-heure concerne-t-elle également la ligne à destination d'Yverdon-les-Bains ?**

La cadence à la demi-heure concerne la liaison ferroviaire entre Neuchâtel et Gorgier. Toutefois, la commune a des contacts avec les communes voisines et garde une pression politique constante pour la cadence entre Gorgier et Yverdon-les-Bains.

➤ **La population a-t-elle la possibilité de poser un référendum au sujet de ces dossiers ? Les infrastructures existantes suffiront-elles à absorber ces nouveaux projets ?**

La population a effectivement la possibilité de s'opposer à la MPAL. Les dossiers seront ainsi présentés lors d'une prochaine séance du Conseil général. La MPAL sera ensuite publiée dans la feuille officielle et mise à l'enquête publique (les éventuelles oppositions seront ensuite traitées). La MPAL sera ensuite envoyée pour approbation et sanction par le Conseil d'Etat. Des planifications de détails devront ensuite être réalisées pour les secteurs Gare Sud et Combamare avant que les permis de construire des projets puissent ensuite être déposés et mis à l'enquête publique ; phase durant laquelle la population pourra également faire opposition.

Le taux de vacances est actuellement à 0.88% alors qu'il existe une pénurie lorsque le taux est à 1.5%. Les nouveaux bâtiments ne seront ainsi pas vides et la révision du plan d'aménagement local (PAL) doit également prendre en considération les nouveaux projets qui se développeront dans les projections d'utilisation des infrastructures.

En termes de parascolaire, il est annoncé que la commune possède un quota de 31% alors que le canton en demande un minimum de 20%. Actuellement, 9 enfants sont sur liste d'attente. Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le parascolaire (LAE3), certains éléments seront modifiés. De plus, des EPT supplémentaires ont été demandés afin de pouvoir accueillir davantage d'enfants.

Il est relevé qu'un des endroits le plus propice pour densifier se trouve autour des gares. Il est ainsi d'autant plus logique de densifier autour du pôle de gare de Gorgier/Saint-Aubin, étant donné que cela fait plusieurs années qu'il n'y a plus d'industries à cet endroit.

Au niveau communal, les infrastructures actuelles répondent aux besoins actuels, notamment grâce aux divers locaux dont la commune a hérité. Celle-ci est consciente du défi qui l'attend au vu des zones qui seront construites à l'avenir. Cependant, la commune sait qu'elle est capable de relever ce défi. Il en est de même pour les STEP. Il est ajouté que le dimensionnement des infrastructures tient compte des futurs projets qui vont se développer.

- **Sur quelle base les pourcentages d'activités et d'habitations ont-ils été fixés ? Serait-il imaginable que ces indices puissent être modifiés, notamment afin d'attirer davantage la jeunesse ?**

Il est répondu qu'une étude de marché a été réalisée à ce sujet et des pourcentages ont été inscrits afin justement de créer un certain nombre d'emplois. L'objectif étant d'obtenir des quartiers animés comprenant des activités compatibles avec les habitations.

- **Le pourcentage d'activités inscrit est-il suffisant pour attirer les jeunes (possibilités de sortir sans devoir aller en ville, etc.) ?**

Comme mentionné précédemment, un travail a justement été effectué à ce sujet, notamment sur la base d'une étude de marché, pour fixer ces pourcentages afin que ces secteurs puissent accueillir des activités.

S'agissant de l'attractivité du secteur pour la jeunesse, il est annoncé que l'affectation des terrains qui est envisagée permet justement qu'un restaurant ou un bar puisse venir s'installer dans ces zones.

Il est répondu que le pourcentage a également été établi au regard du marché actuel ainsi que de la charge de trafic qui augmenterait si le pourcentage de commerces venait également à augmenter.

Les investisseurs des projets prennent la parole et répondent que le développement de ces secteurs permettra également d'attirer des jeunes mais également des familles, notamment au travers de

loyers abordables. Cela représente une opportunité étant donné que le taux de vacance est faible et qu'il existe une demande de logements pour cette région. Ils ont d'ailleurs contacté des spécialistes, tels que Wüest Partner pour vérifier ces éléments.

- **Ne faudrait-il pas arrêter de construire uniquement des appartements ? Si cette zone accueille de nouveaux arrivants, les gens auront tendance à aller ailleurs. Des gens viendront y vivre uniquement pour y dormir. Les nouveaux habitants ne s'impliqueront probablement pas dans le commerce local.**

Il est effectivement nécessaire de mener des réflexions pour éviter ce genre de choses lors de la réalisation des projets.

- **Des réponses ont été données pour le parascolaire. Mais qu'en est-il de l'école obligatoire? Les classes actuelles sont pleines et il s'agirait de s'assurer que les infrastructures soient suffisamment dimensionnées pour ces nouveaux projets.**

S'agissant des écoles, une estimation est faite sur le nombre d'enfants qui seront scolarisés jusqu'en 2027. La commune fait le maximum pour ne pas être prise au dépourvu à ce sujet. Des réflexions sont en cours pour créer des salles de classes afin d'anticiper la présence d'un nombre d'élèves plus élevé.

- **Des réflexions ont-elles été menées afin d'avoir des solutions si beaucoup de familles seront présentes dans ces nouvelles habitations ?**

Des discussions sont menées au sein du Conseil communal pour pallier ce problème. En termes d'infrastructures, Gorgier est le village le mieux loti mais des solutions sont également envisagées pour les autres villages. Il est notamment possible, avec l'accord du Conseil général, d'avoir les moyens de rénover certains bâtiments. La commune anticipe ainsi cette problématique pour qu'il n'y ait pas de problème à futur sur cette question.

- **Qu'en est-il de l'approvisionnement d'eau et d'électricité pour ces nouveaux projets ?**

S'agissant de l'approvisionnement en eau pour Gorgier, un PGEE est mis en œuvre pour permettre d'obtenir des synergies avec les villages mieux lotis. Il n'y a donc pas de problème concernant l'approvisionnement en eau.

Concernant les STEP, des réflexions sont en cours afin de savoir s'il est préférable de les regrouper en une seule et unique, d'envoyer les eaux usées à la Saunerie ou alors de rénover les 3 STEP actuelles. Une étude est actuellement menée pour trouver la meilleure solution.

Il est également précisé que la Commune possède une fortune qui lui permet d'avoir un certain confort par rapport à la capacité d'investissements. Il s'agit de savoir si l'objectif est de vivre en vase clos ou alors de s'agrandir en permettant aux gens de rejoindre la commune de La Grande Béroche. De plus, il est précisé que tous les arrivants reçoivent une information sur les commerçants présents dans la commune ainsi qu'un bon y relatif.

- **Qu'en est-il des P+R ?**

Cet aspect a été identifié dans le plan directeur sectoriel et il est prévu à ce stade qu'un P+R soit présent à côté de la gare. Oui, des discussions sont menées avec les CFF à ce propos.

- **Comment anticipez-vous la problématique du trafic routier et de l'augmentation des nuisances sonores que ces projets entraîneraient ?**

Une étude de trafic a été réalisée sur les routes attenantes au secteur afin d'identifier l'impact du nouveau potentiel du quartier. Des projections ont été réalisées à partir d'une croissance annuelle du trafic de 0.5 % ou 1.5%. Cependant, dans le cadre de la révision du PAL, une étude de trafic est réalisée, couplée avec les études de bruit, et prend en compte ce trafic supplémentaire sur l'entier de la commune. Suite à la demande d'une personne du public et bien que ne faisant pas l'objet de la séance d'information, il est répondu que les calculs ont pris en compte le projet Roncinier.

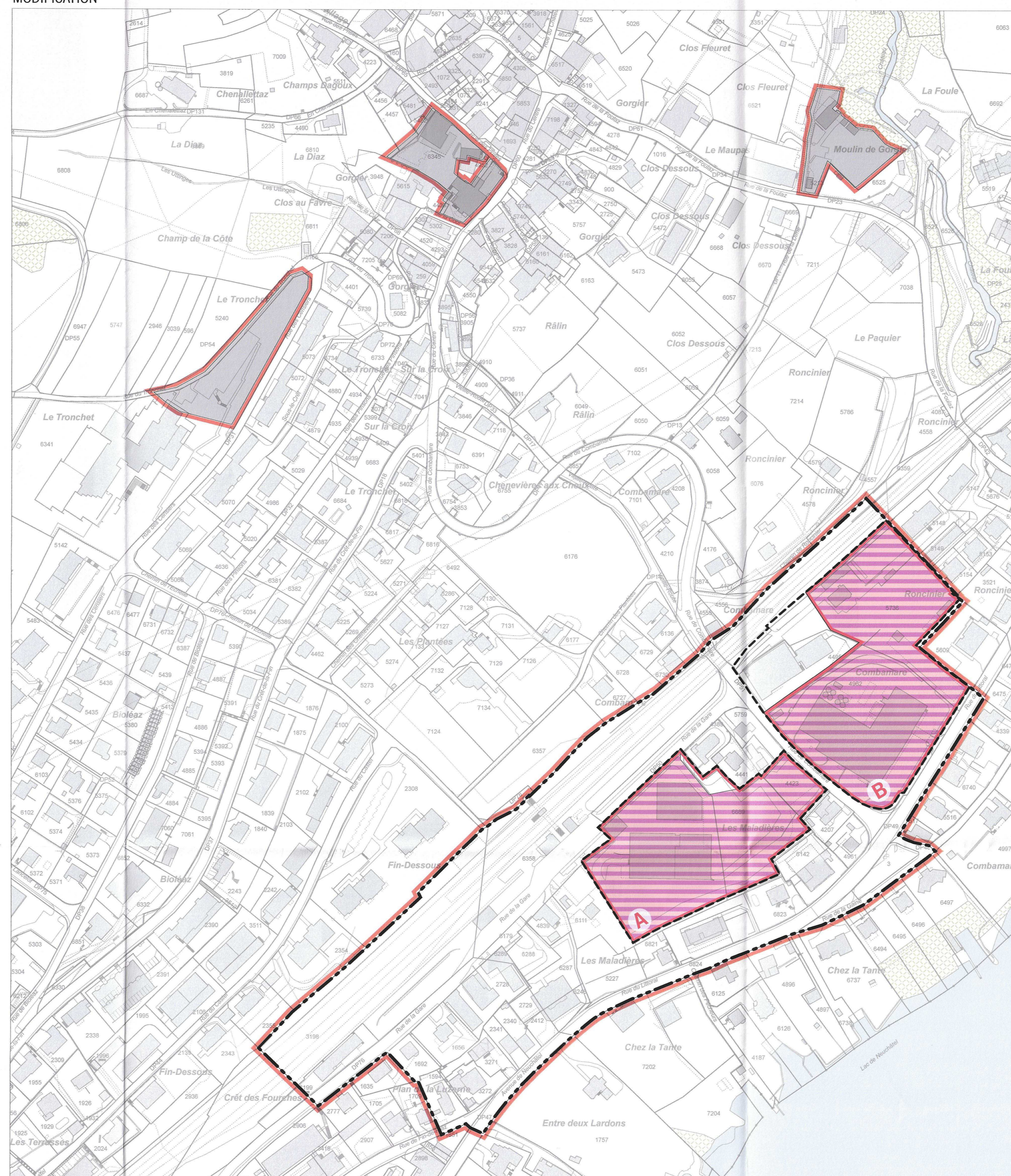
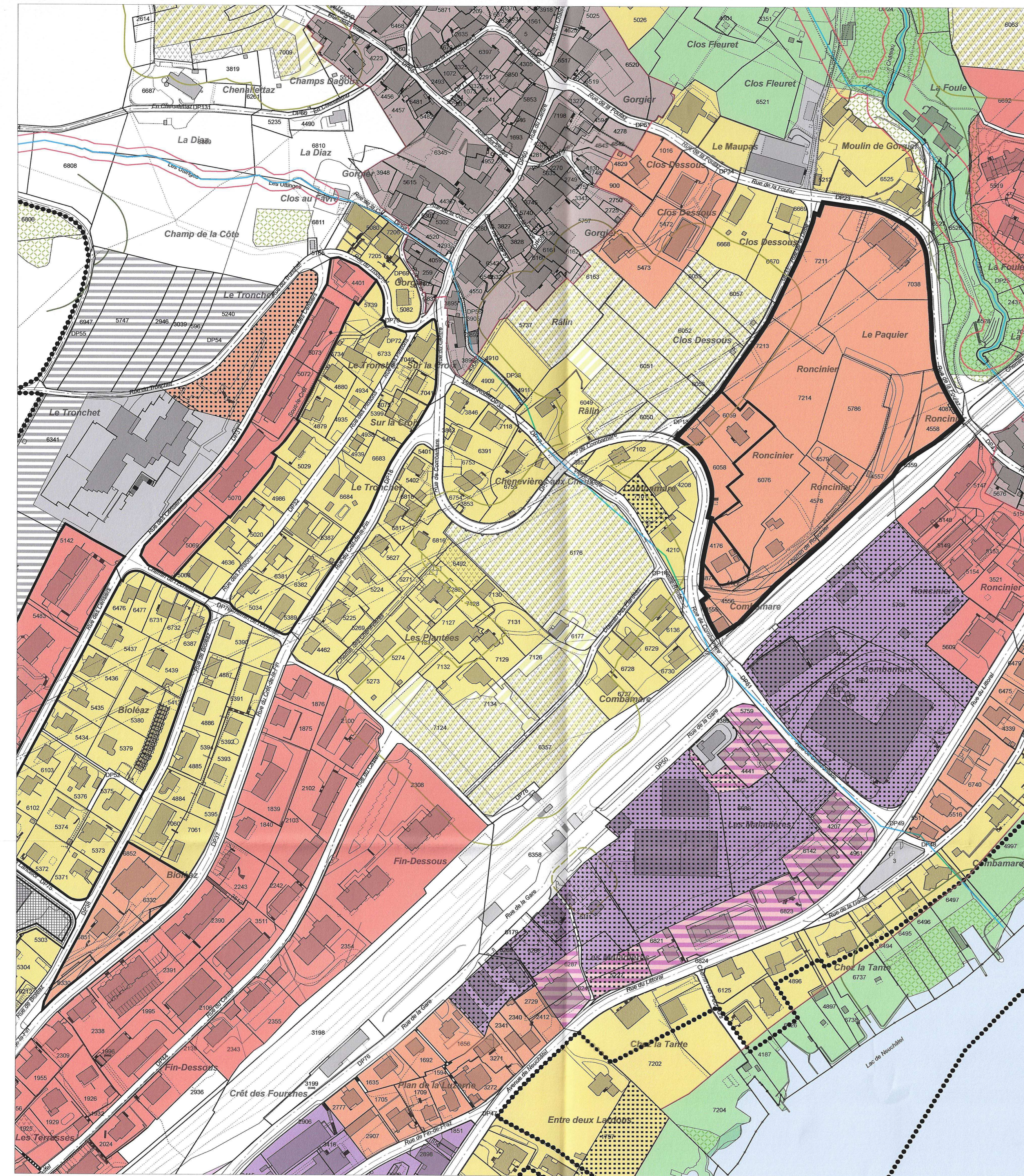
➤ **Comment ces projets s'intégreront avec les routes de Combamare-Payaz-Foulaz?**

Bien que ce ne soit pas le thème de la soirée, il est répondu que l'objectif est que la totalité des véhicules transitent par la route de Combamare. La problématique au bas de la route de la Foulaz est d'ores et déjà connue et des réflexions sont en cours à ce sujet, notamment en termes de sécurité, de vitesse et de fluidité des croisements.

La dernière question ayant été posée, la séance est ainsi clôturée.

MN/09.12.2022





**LÉGENDE**

**NIVEAU CANTONAL**

- Périmètres archéologiques
- ▨ Zone viticole

**NIVEAU COMMUNAL**

**URBANISATION ET PROTECTION DU PATRIMOINE BÂTI**

**Zone à bâtir**

- Zone résidentielle à faible densité
- Zone résidentielle à moyenne densité
- Zone résidentielle à haute densité
- Zone mixte
- Zone d'ancienne localité
- Zone industrielle
- Zone d'utilité publique

**AGRICULTURE ET AUTRES ZONES ET TERRITOIRES**

**Zone agricole et autres zones**

- ▨ Zone agricole
- ▨ Zone d'utilisation différenciée

**Zone réservée**

- ▨ Zone réservée communale

**PROTECTION NATURELLE ET PAYSAGÈRE**

- Zones à protéger 2

**Périmètre de plan directeur sectoriel**

- ▨ Périmètre du secteur stratégique du Pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin et du plan directeur sectoriel "Pôle de gare de Gorgier-Saint-Aubin"

**Périmètre de plan directeur de quartier**

- ▨ Périmètre de PDQ en vigueur

**Périmètre de plan de quartier**

- ▨ Périmètre soumis à PQ
- ▨ Périmètre de PQ en vigueur

**Périmètre à prescriptions particulières A / B**

- ▨ Périmètre à ordre contigu obligatoire

**INFORMATIONS INDICATIVES**

- ▨ Surface boisée
- ▨ Surface de vigne
- ▨ Cours d'eau
- ▨ Espace réservé aux cours d'eau et étendues d'eaux

**Distance des constructions**

- ▨ Par rapport à la forêt
- ▨ Par rapport à la zone viticole
- ▨ Par rapport à la vigne

**MODIFICATIONS**

- ▨ Secteur modifié

Établi sur la base des données de la mesure officielle du 17.02.2023  
Référence SDF: 20220117\_24397  
Données cartographiques du STN © 2023 / Service de la Géomatique et du Registre Foncier

# Modification partielle du plan d'aménagement local de Gorgier

## Secteur "Pôle de Gare de Gorgier-Saint-Aubin"

ECHELLE 1:2'000



**1. Auteur du plan**

urbaplan  
rue saint-marcelle 13 - cp 3211  
2001 neuchâtel  
*N. Jaur*  
Neuchâtel, le 31 mars 2023

**2. Signature**

Au nom du Conseil communal,  
*[Signature]*  
Le/La Président(e)      Le/La Secrétaire  
La Grande Béroche, le 3 avril 2023

**3. Préavis**

Le/La conseiller/ère d'Etat chef/ffe du Département du développement territorial et de l'environnement,  
Au nom du Conseil Général,  
*[Signature]*  
Neuchâtel, le 11 AVR. 2023

**4. Adoption**

Par arrêté de ce jour,  
Au nom du Conseil Général,  
Le/La Président(e)      Le/La Secrétaire  
La Grande Béroche, le \_\_\_\_\_

**5. Mise à l'enquête publique**

du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_  
Au nom du Conseil communal,  
Le/La Président(e)      Le/La Secrétaire  
La Grande Béroche, le \_\_\_\_\_

**6. Approbation**

Par arrêté de ce jour,  
Au nom du Conseil d'Etat,  
Le/La Président(e)      Le/La Chancelier(ère)  
Neuchâtel, le \_\_\_\_\_

**7. Sanction**

Par arrêté de ce jour,  
Au nom du Conseil d'Etat,  
Le/La Président(e)      Le/La Chancelier(ère)  
Neuchâtel, le \_\_\_\_\_

Mars 2023  
22039-LGB Pole gare-Modif PAL-1000-ide-230331.indd

