Canton de Neuchâtel
Commune de Cornaux

Plan spécial valant sanction définitive
Secteur Prémard

Règlement

1. Auteur du règlement

urbaplan
rue saint-maurice 13 - cp 3211
2001 neuchâtel



Neuchâtel, le 31 janvier 2025

2. Signature

Au nom du Conseil communal,

_____ _____

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

3. Préavis

Le/La Conseiller(ère) d'Etat,

Chef(fe) du Département du développement territorial et de l'environnement,

_____

Neuchâtel, le _____

4. Adoption

Par arrêté de ce jour,

Au nom du Conseil Général,

_____ _____

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

5. Mise à l'enquête publique

du _____ au _____

Au nom du Conseil communal,

_____ _____

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, 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)

Neuchâtel, le _____

_____

Le/La Chancelier(ère)

Urbaplan

Audrey Girardet, Clément Coquillat
rue saint-maurice 13
cp3211 – 2001 neuchâtel
tél. +41 58 817 01 10
www.urbaplan.ch
certifié iso 9001:2015

Sommaire

1. DISPOSITIONS GENERALES 7

Art. 1.1 Champ d'application 7
Art. 1.2 Contenu du plan spécial 7
Art. 1.3 Objectif 8
Art. 1.4 Affectation 8
Art. 1.5 Surface de vente 8

2. AMENAGEMENT ET ARCHITECTURE 9

Art. 2.1 Mesure d'utilisation du sol 9
Art. 2.2 Altitudes 9
Art. 2.3 Périmètres d'évolution des bâtiments A et B 9
Art. 2.4 Constructions et installations imposées par leur destination 10
Art. 2.5 Distance 10
Art. 2.6 Façades et façade active 10
Art. 2.7 Toits 10
Art. 2.8 Murs de soutènement 11
Art. 2.9 Enseignes et totems 11
Art. 2.10 Stockage extérieur 11

3. AMENAGEMENTS EXTERIEURS 12

Art. 3.1 Aire piétonne végétalisée 12
Art. 3.2 Aire de verdure 12
Art. 3.3 Aire de séparation des flux 12
Art. 3.4 Plantations et entretien 13

4. ACCES, STATIONNEMENT 14

Art. 4.1 Accès 14
Art. 4.2 Aire de circulation et stationnement 14
Art. 4.3 Places de stationnement des véhicules motorisés 14
Art. 4.4 Places de stationnement vélos 15
Art. 4.5 Cheminement piétonnier public 15
Art. 4.6 Nouvel arrêt de bus 15

5. ÉQUIPEMENTS **16**

Art. 5.1 Equipements 16

6. DISPOSITIONS ENVIRONNEMENTALES **17**

Art. 6.1 Bruit 17
Art. 6.2 Évacuation des eaux 17
Art. 6.3 Déchets 17
Art. 6.4 Radon 18
Art. 6.5 Énergie 18

7. DISPOSITIONS FINALES **19**

Art. 7.1 Inscriptions au registre foncier 19
Art. 7.2 Entrée en vigueur 19

Le Conseil général de la Commune de Cornaux,

Vu la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), du 16 octobre 1996,

Vu la Loi cantonale sur les constructions (LConstr.), du 25 mars 1996, et son règlement d'exécution (RELConstr.), du 16 octobre 1996,

Vu le plan et le règlement d'aménagement de la Commune de Cornaux, sanctionnés par le Conseil d'Etat le 20 décembre 1998.

arrête :

1. Dispositions générales

Art. 1.1 Champ d'application

[1] Le plan spécial "Prémard" valant sanction définitive s'applique au périmètre tel que défini sur le plan d'implantation. Il concerne les biens-fonds 2447, 2228, 2232, 2125 3652 et 3650 du cadastre de Cornaux. Sa surface est de 6'213 m^2.

[2] Les dispositions du règlement d'aménagement du PAL et du règlement des constructions en vigueur de la Commune de Cornaux s'appliquent aux objets non réglés par le présent règlement.

Art. 1.2 Contenu du plan spécial

[1] Le dossier de plan spécial comprend les documents à valeur prescriptive suivants :

> le plan d'implantation et coupes à l'échelle 1:500, du 31.01.2025,
> le plan d'équipement à l'échelle 1:500, du 31.01.2025,
> les plans de sanction définitive de l'architecte, du 31.01.2025,
  - 214 Canalisations au 1:200 / 1:50 ;
  - 231 Vue en plan Rez, étage et sous-sol magasin Landi au 1:100 ;
  - 232 Vue en plan et coupes dépôt agro au 1:100 / 1:200 ;
  - 240 Coupes au 1:200 ;
  - 250-1 Façades au 1:100 ;
  - 250-2 Façades au 1:100 ;
  - 280 Aménagements extérieurs au 1:200 ;
  - 280-1 Environ au 1 :200.
> le présent règlement (RPS), du 31.01.2025.

[2] La modification des alignements du secteur de Prémard de Cornaux nécessaire à la réalisation du plan spécial fait l'objet d'une procédure simultanée avec le présent dossier.

[3] Il comprend également le rapport sur l'aménagement et la modification du plan d'alignement au sens de l'article 47 OAT[1] et ses annexes, du 31.01.2025, lesquels ont valeur indicative.

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

Art. 1.3 Objectif

Le présent plan spécial fixe les règles visant à requalifier le secteur de Prémard pour y accueillir un programme d'activités (commerce spécialisé et bureaux) et des espaces extérieurs de qualité.

Art. 1.4 Affectation

[1] Le plan spécial "Prémard" est affecté à la zone d'activités économiques.

[2] Il est destiné aux activités commerciales spécialisées et administratives de Landi dont l'exploitation (horaire d'ouverture, trafic, odeurs, vibrations, lumière, etc.) reste compatible avec l'habitat.

[3] L'habitat n'est pas autorisé sur le site.

Art. 1.5 Surface de vente

Les surfaces de vente intérieures et extérieures sont limitées à 1'600 m^2.

2. Aménagement et architecture

Art. 2.1 Mesure d'utilisation du sol

[1] En application de l'art. 68 LCAT, il est procédé par regroupement des constructions à l'intérieur du plan spécial.

[2] Un indice d'occupation du sol (IOS) maximal de 0.5 est appliqué à l'ensemble du périmètre du plan spécial, soit 3'106,5 m^2.

[3] La surface déterminante de construction à respecter pour les périmètres d'évolution est de 2'966 m^2 max. Elle est répartie en deux périmètres selon le tableau suivant :

Périmètre d'évolution	Surface déterminante de construction (m^2)
A	2'471
B	495

[4] Le solde de l'emprise autorisée (140,5 m^2) est utilisable hors des périmètres d'évolution pour les constructions imposées par leur destination conformément à l'article 2.4.

Art. 2.2 Altitudes

[1] Les cotes d'altitude maximales applicables à l'intérieur des périmètres d'évolution sont fixées en plan selon le tableau suivant :

Périmètre d'évolution	Cote d'altitude max. (msm)
A	444 et 447.50
B	447.50

[2] Les superstructures peuvent dépasser la cote maximale d'altitude de maximum 2.5 m, conformément à l'article 4.9 RELCAT.

Art. 2.3 Périmètres d'évolution des bâtiments A et B

[1] Les périmètres d'évolution A et B, fixés sur le plan, sont destinés à accueillir les bâtiments, leurs sous-sols, leurs espaces de dégagement ainsi que du stationnement.

[2] Les nouvelles constructions s'implantent obligatoirement à l'intérieur des périmètres d'évolution des constructions, à l'exception des petites constructions définies à l'article 2.4.

[3] Les quais de déchargement et leurs avant-toits peuvent dépasser les périmètres d'évolution de 3 m maximum.

[4] Les parties des périmètres d'évolution des constructions non occupées par les nouveaux bâtiments sont traitées par le plan des aménagements extérieurs.

Art. 2.4 Constructions et installations imposées par leur destination

Les constructions ou installations, dont la localisation est imposée par la destination telles que les stations électriques, les couverts à vélos ou autres, sont autorisées dans les différentes aires et dans les périmètres d'évolution des constructions.

Art. 2.5 Distance

Les distances entre les bâtiments et les distances par rapport aux limites du périmètre du plan spécial sont définies par les périmètres d'évolution, en application de l'art. 17, al. 3 LCAT.

Art. 2.6 Façades et façade active

[1] Les façades d'une longueur supérieure à 25 mètres doivent obligatoirement être rythmées en plan et/ou en élévation (plis, décrochements).

[2] La façade sud-ouest du bâtiment A est une façade active. Elle marque l'entrée commerciale et participe à l'animation de l'aire piétonne végétalisée. Elle doit être traitée avec soin.

Art. 2.7 Toits

[1] La forme des toits est libre. Elle doit conçue pour permettre la pose de panneaux photovoltaïques.

[2] En cas de toiture plate, leur végétalisation extensive est encouragée en utilisant des espèces indigènes adaptées au changement climatique. D'éventuelles mesures de rétention peuvent y être aménagées. La pose de panneaux photovoltaïques peut être combinée avec la végétalisation si des distances suffisantes entre le bas des panneaux et le substrat ainsi qu'entre panneaux permettent la survie des végétaux.

Art. 2.8 Murs de soutènement

Les murs de soutènement doivent être intégrés à la topographie naturelle du site et limités au minimum nécessaire. Ils sont autorisés en dehors des périmètres d'évolution et doivent respecter les dispositions prévues aux alinéas 2 à 6 de l'article 52g RELCAT.

Art. 2.9 Enseignes et totems

[1] Sous réserves des dispositions du règlement des constructions et du règlement d'exécution de la loi sur les routes et voies publiques (RELRVP), les enseignes et totems sont autorisés dans les différentes aires et dans les périmètres d'évolution des constructions. Ils sont traités par le plan des aménagements extérieurs.

[2] En cas d'éclairage nocturne, une diminution d'intensité voire une extinction doit se faire entre 22h et 5h.

Art. 2.10 Stockage extérieur

[1] Le stockage extérieur est toléré dans les périmètres d'évolution et dans l'aire de circulation et de stationnement.

[2] Dans l'aire de circulation et de stationnement, le stockage extérieur doit être propre et entretenu et ne doit pas gêner la circulation du trafic et des piétons ni leur visibilité. Il doit être temporaire et son intégration paysagère doit être assurée. Son emplacement est indiqué sur le plan d'implantation

[3] Dans les périmètres d'évolution des constructions, le stockage extérieur doit être intégré au bâtiment avec des pares-vues.

3. Aménagements extérieurs

Art. 3.1 Aire piétonne végétalisée

[1] L'aire piétonne végétalisée est réservée à l'aménagement de cheminements piétonniers, en particulier :

a) d'une liaison principale, d'une largeur minimale de 3 m (yc. accotements), longeant le périmètre d'évolution A au sud-ouest et permettant l'accès à la gare.

b) d'une liaison secondaire, d'une largeur minimale de 2 m, longeant la route du Moulin (RC5).

[2] Les escaliers nécessaires au fonctionnement des bâtiments ainsi que les infrastructures pour le stationnement vélos sont autorisés.

[3] L'aire piétonne végétalisée est traversée par l'aire de circulation et de stationnement pour les accès au parking couvert et aux quais de déchargement. Les accès peuvent empiéter sur l'aire piétonne végétalisée pour des considérations techniques de giration.

[4] Son aménagement, le mobilier urbain et la végétation qu'elle accueille sont traités par le plan des aménagements extérieurs.

Art. 3.2 Aire de verdure

[1] L'aire de verdure est inconstructible. Les escaliers nécessaires au fonctionnement des bâtiments ainsi que les infrastructures pour le stationnement vélos sont autorisés.

[2] Son aménagement et la végétation qu'elle accueille sont traités par le plan des aménagements extérieurs.

Art. 3.3 Aire de séparation des flux

[1] L'aire de séparation des flux est inconstructible à l'exception du mobilier urbain et les infrastructures pour le stationnement vélos.

[2] Son dimensionnement est dépendant des contraintes techniques de giration liées à l'accès au parking couvert et aux quais de déchargement.

[3] Son aménagement doit permettre de dissuader le passage des piétons directement à la gare, à travers l'aire de circulation et stationnement.

[4] Elle doit être en partie végétalisée et les parties minérales doivent être perméables.

5 La sanction définitive accompagnant le plan spécial ne traite pas l'aire de séparation des flux. Son aménagement fera l'objet d'un permis de construire spécifique. Son entretien est traité par convention.

Art. 3.4 Plantations et entretien

1 Conformément au règlement communal des constructions en vigueur (RC, art. 3.2), un minimum d'un arbre de haute futaie pour 400 m^2 de surface de vente doit être planté. Les emplacements des arbres maintenus ou à planter sont indiqués sur le plan des aménagements extérieurs.

2 Toutes les plantations à l'intérieur du périmètre du PS doivent être réalisées avec des espèces indigènes adaptées à la station (écotypes locaux) et capables de s'adapter aux changements climatiques. L'entretien est de la responsabilité du propriétaire. Il est obligatoirement extensif.

3 L'utilisation de produits phytosanitaires de synthèse pour l'entretien des espaces verts et des plantations est interdite.

4 Conformément à l'art 30 RELRVP, lorsque la visibilité doit être maintenue, les haies doivent avoir une hauteur maximale de 60 cm.

5 Les plantations doivent être faites au plus tard dans l'année qui suit la fin de la construction.

4. Accès, stationnement

Art. 4.1 Accès

[1] L'accès des véhicules motorisés au parking couvert ainsi que l'accès des véhicules de livraison aux quais de déchargement doivent être dimensionnés sur la base des normes VSS en vigueur, notamment en ce qui concerne les distances de visibilité.

[2] L'accès au parking couvert se fait par l'aire de circulation et stationnement.

[3] L'entrée/sortie des véhicules de livraison des périmètres d'évolution se fait par l'aire de circulation et stationnement.

[4] L'entrée des véhicules de livraison du périmètre d'évolution des constructions B se fait en principe par le carrefour entre la route du Moulin et l'accès à la gare.

[5] Les accès piétons se font conformément aux principes indiqués sur le plan d'implantation.

Art. 4.2 Aire de circulation et stationnement

[1] L'aire de circulation et stationnement permet l'accès motorisé aux périmètres d'évolution A et B.

[2] La création de 4 places de stationnement extérieures est autorisée ainsi que le stationnement des deux-roues. Leur revêtement doit être perméable et fera l'objet d'une insertion paysagère de qualité.

[3] La végétation, les cheminements piétonniers, les escaliers et les infrastructures pour le stationnement deux-roues sont autorisé.

[4] Son aménagement est traité par le plan des aménagements extérieurs.

Art. 4.3 Places de stationnement des véhicules motorisés

[1] Le nombre de places de stationnement pour voiture est calculé conformément à l'annexe 1 du RELConstr en vigueur.

[2] Au maximum 51 places de stationnement pour voitures sont réalisées à l'intérieur du périmètre du plan spécial, dont maximum 10% à l'extérieur.

[3] Le parking couvert est obligatoirement payant.

[4] Au moins 80% des places de parc doivent être pré-équipées afin de permettre la mise en place ultérieure de bornes de recharge électrique, conformément à l'art. 34 du RELCEn. Le pré-équipement doit être conforme à la norme SIA 2060.

[5] Le nombre de places de stationnement pour deux-roues motorisées doit représenter au minimum 15% du besoin pour les voitures, soit au moins 6 places.

Art. 4.4 Places de stationnement vélos

[1] Au minimum 10 places de stationnement vélos sont réalisées conformément à la norme VSS 40 065. Elles sont aménagées conformément à la norme VSS 40 066.

[2] Les places de stationnement vélos pour les client·e·s et les employé·e·s doivent être prévues avec des aménagements sécurisés, de plain-pied et facilement accessibles (pas de porte lourde, ni d'escalier à franchir). Elles peuvent être réalisées à l'intérieur des périmètres d'évolution, de l'aire piétonne végétalisée, de l'aire de circulation et stationnement ou de l'aire de verdure.

Art. 4.5 Cheminement piétonnier public

[1] L'aménagement des deux cheminements piétonniers publics dans l'aire piétonne végétalisée, conformément à l'Art. 3.1 est obligatoire. Ils doivent être aménagés conformément aux normes VSS en vigueur en tenant compte de la sécurité des piétons vis-à-vis du parcours des véhicules de livraison.

[2] L'aménagement (revêtement, pente, etc.) des cheminements piétonniers est traité par le plan des aménagements extérieurs.

Art. 4.6 Nouvel arrêt de bus

L'actuel arrêt de bus « Cornaux Gare » doit être déplacé vers l'Est sur la RC5. Ce nouvel arrêt doit être réalisé avant la reprise des activités commerciales de Landi, en coordination avec la Commune et le service cantonal compétent.

5. Équipements

Art. 5.1 Equipements

[1] Le périmètre du plan spécial est situé dans un secteur considéré comme équipé au sens de l'art. 109 LCAT. Les réseaux existants sont des équipements publics. Conformément à l'art. 118 LCAT, le système de la taxe d'équipement s'applique.

[2] La qualification de l'équipement à réaliser est déterminée sur le plan d'équipement. Il comprend les voies d'accès pour les véhicules, les chemins piétons, la distribution d'électricité, l'adduction d'eau et l'évacuation des eaux usées et claires.

[3] Les équipements doivent être réalisés conformément au plan d'équipement. La réalisation des équipements est à la charge du propriétaire.

[4] Le paiement de la taxe d'équipement est à la charge du propriétaire.

6. Dispositions environnementales

Art. 6.1 Bruit

Le degré de sensibilité (DS) au bruit III est attribué au périmètre du PS conformément aux exigences de l'OPB.

Art. 6.2 Évacuation des eaux

[1] L'évacuation des eaux doit être réalisée en système séparatif, conformément à l'article 11 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux) du 28 octobre 1998 et aux instructions dictées par l'autorité communale.

[2] L'évacuation des eaux usées et des eaux claires doit être conforme au plan général d'évacuation des eaux communales (PGEE) du 10 février 1997.

[3] Les eaux pluviales et de drainage (eaux non-polluées) doivent être évacuées par infiltration et système d'évacuation des eaux selon les principes suivants :

> Les eaux pluviales et de toiture de chaque bâtiment, d'abord par une conduite collectrice privée, puis dans un bassin d'infiltration et de rétention enterré.

> Les eaux pluviales des voies d'accès et places de stationnement par infiltration diffuse et superficielle par les accotements ou à travers tout autre système permettant ce genre d'infiltration (revêtement perméable tels que dalles gazon, pavés filtrants, etc.).

> En fonction de la capacité d'infiltration, le trop-plein de ces différents aménagements est récolté dans un ou plusieurs bassins de rétention dont l'évacuation peut se faire dans le réseau communal. Le débit de fuite est limité à 20 l/s/ha.

[4] Pour les cas d'incendie des locaux de stockage de produits agricoles, les eaux d'extinction doivent être confinées dans un bassin de rétention raccordé à aucun système d'évacuation des eaux (bassin isolé).

Art. 6.3 Déchets

[1] Le point de collecte des clients est aménagé à l'intérieur du bâtiment.

[2] Le point de collecte lié à l'exploitation du magasin est indiqué sur le plan d'implantation.

Art. 6.4 Radon

[1] Le plan spécial est situé dans un secteur pour lequel la probabilité de dépassement du niveau de référence de 300 Bq/m^3 est de 4%.

[2] Le niveau de référence du radon correspond à la concentration de gaz radon dont le dépassement implique la mise en œuvre de mesures de protection conformément à l'article 166 de l'ORaP. Un niveau de référence de 300 Bq/m^3 s'applique pour la concentration annuelle moyenne de radon dans les locaux où des personnes séjournent régulièrement durant plusieurs heures par jour. Sont réservées les dispositions visées à l'article 156 de l'ORaP.

Art. 6.5 Énergie

[1] Les nouveaux bâtiments sont conçus dans le but d'utiliser l'énergie de manière économe et efficace, ainsi que d'accroitre le recours aux énergies renouvelables, conformément à la Loi cantonale sur l'énergie en vigueur.

[2] L'éclairage extérieur, public ou privé doit être efficace énergétiquement et respectueux de l'environnement (réduction nocturne ou extinction avec détecteur de présence, réduction de la pollution lumineuse, orientation de la lumière vers le sol, etc.). Cet éclairage doit répondre aux normes SN EN 13201 de l'Association suisse pour l'éclairage public (SN EN13201). Un concept d'éclairage est défini dans le plan des aménagements extérieurs.

[3] La production de chaleur est effectuée par une énergie renouvelable, conformément au concept énergétique réalisé. Les énergies fossiles de type gaz ou mazout sont, dans tous les cas, proscrites.

[4] La pose de capteurs solaires photovoltaïques est obligatoire. Ces derniers doivent avoir une surface de captage optimisée par rapport aux surfaces à disposition notamment en toiture.

[5] Le bonus sur l'utilisation du sol accordé pour des hautes performances énergétiques des bâtiments, selon l'art. 31 LCEn, est compris dans les droits à bâtir définis par le PS.

7. Dispositions finales

Art. 7.1 Inscriptions au registre foncier

Le plan spécial "Prémard" doit faire l'objet de démarches auprès du registre foncier avant sa sanction par le Conseil d'État :

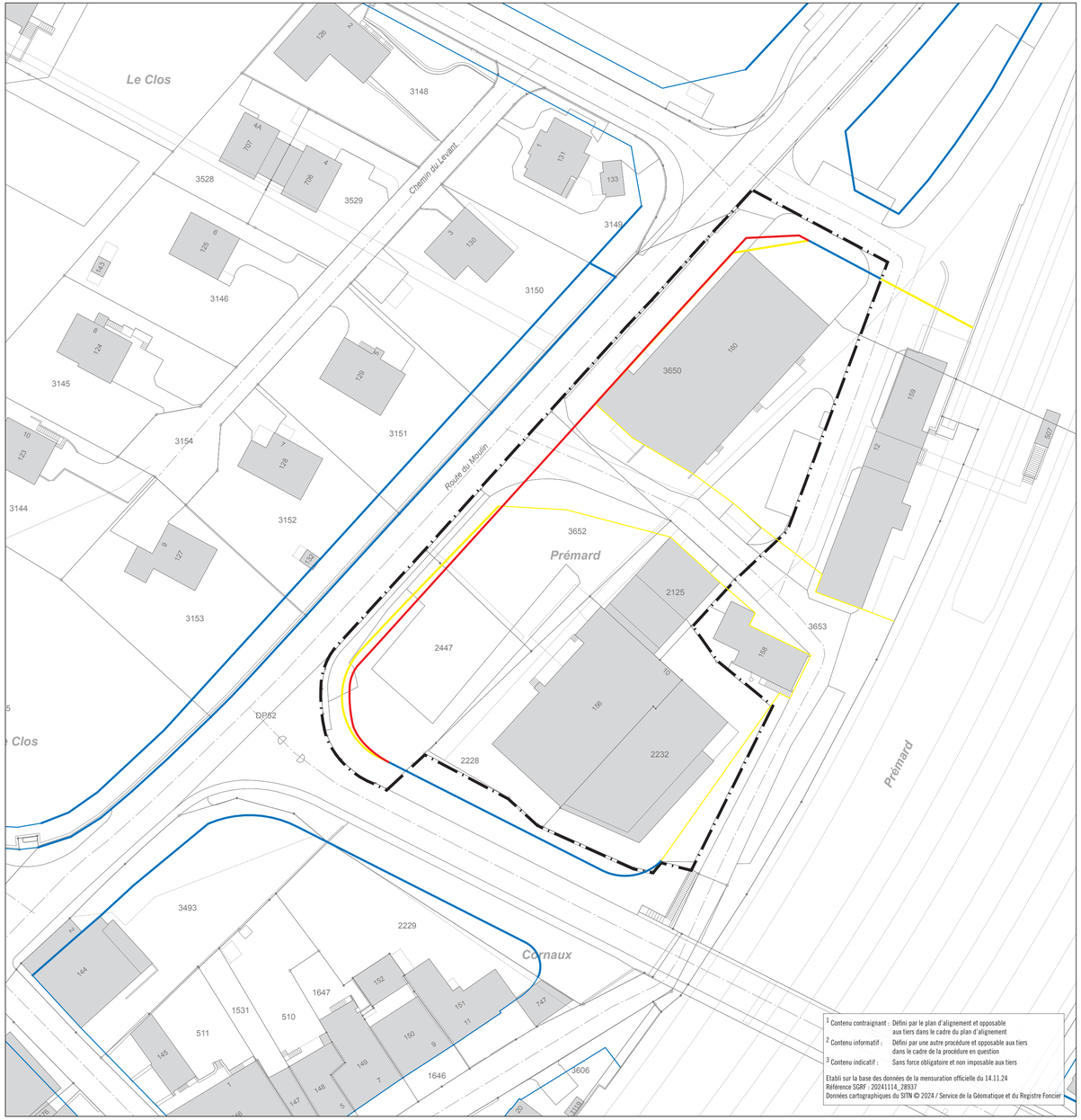
> l'inscription d'une mention d'inconstructibilité pour toutes les surfaces non constructibles, compte tenu de l'application du regroupement des constructions au sens de l'art. 68 LCAT ;
> la modification de la servitude RS24511 garantissant un passage à pied et tous véhicules à la gare au profit d'une servitude de passage à pied sur l'aire piétonne végétalisée pour la liaison principale au sud-ouest ;
> l'inscription d'une servitude publique de passage à pied et partiellement pour les vélos sur l'aire piétonne végétalisée pour la liaison secondaire le long de la route du Moulin (RC5) ;
> la suppression de la servitude RS3116 garantissant un passage à pied et tous véhicules ;
> la suppression de la servitude RS5249 garantissant un passage à pied.

Art. 7.2 Entrée en vigueur

[1] Le plan spécial « Prémard », préavisé par le chef du Département du développement territorial et de l'environnement, le _____, est soumis au référendum facultatif.

[2] Le PS « Prémard » entre en vigueur après sa mise à l'enquête publique et sa sanction par le Conseil d'Etat à la date de la publication de cette dernière dans la Feuille officielle cantonale.

[3] Il est conditionné à la sanction de la modification du « Plan d'alignement, secteur « Prémard » (modification des plans d'alignement « Folio N°5 » et « Folio N°6 » sanctionnés par le Conseil d'État le 4 février 2015), accompagnant le dossier.



[1] Contenu contraignant : Défini par le plan d'alignement et opposable aux tiers dans le cadre du plan d'alignement
[2] Contenu informatif : Défini par une autre procédure et opposable aux tiers dans le cadre de la procédure en question
[3] Contenu indicatif : Sans force obligatoire et non imposable aux tiers

Etabli sur la base des données de la mensuration officielle du 14.11.24
Référence SGRF : 20241114_28937
Données cartographiques du SITN © 2024 / Service de la Géomatique et du Registre Foncier

Canton de Neuchâtel
Commune de Cornaux

Plan d'alignement, secteur "Prémard"

MODIFICATION DES PLANS D'ALIGNEMENT "FOLIO N°5" ET "FOLIO N°6" SANCTIONNÉS PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 4 FÉVRIER 2015

ECHELLE 1:500

0 25m

1. Auteur du plan

urbaplan
rue saint-maurice 13 - cp 3211
2001 neuchâtel

Neuchâtel, le 31 janvier 2025

2. Signature

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le

3. Préavis

Le/La conseiller/ère d'Etat chef/fe du Département du développement territorial et de l'environnement,

Neuchâtel, le

4. Adoption

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

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le

5. Mise à l'enquête publique

du au

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, 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)

Neuchâtel, le

Le/La Chancelier(ère)

République et Canton de Neuchâtel
Département du développement territorial et de l'environnement

Plan d'alignement, secteur "Prémard"

MODIFICATION DES PLANS D'ALIGNEMENT "FOLIO N°5" ET "FOLIO N°6" SANCTIONNÉS PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 4 FÉVRIER 2015

ECHELLE 1:500

0 25m

1. Auteur du plan

Service des ponts et chaussées
Le/La chef/fe de service

Neuchâtel, le

2. Signature

Le/La conseiller/ère d'Etat chef/fe du Département du développement territorial et de l'environnement,

Neuchâtel, le

3. Mise à l'enquête publique

du au

Le/La conseiller/ère d'Etat chef/fe du Département du développement territorial et de l'environnement,

Neuchâtel, le

4. Approbation

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

Le/La Président(e) Le/La Chancelier(ère)e

Neuchâtel, le

5. Sanction

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

Neuchâtel, le

Le/La Président(e)

Le/La Chancelier(ère)

Janvier 2025

21100-Alignements Cornaux_Landi-500-sde-250131.ai

urbaplan

LÉGENDE

A titre prescriptif [1]

- Alignements sanctionnés cantonaux / communaux
- Alignements nouveaux cantonaux
- Alignements supprimés cantonaux / communaux

A titre informatif [2]

- Périmètre PS

A titre indicatif [3]

- Bâtiments existants



[1] Contenu prescriptif : Défini par le plan spécial et opposable aux tiers dans le cadre du PS

[2] Contenu informatif : Défini par une autre procédure et opposable aux tiers dans le cadre de la procédure en question

Etabli sur la base des données de la mensuration officielle du 14.11.24
Référence SGRF : 202411114_28937
Données cartographiques du SITN © 2024 / Service de la Géomatique et du Registre Foncier

Canton de Neuchâtel
Commune de Cornaux

Plan spécial valant sanction définitive secteur “Prémard”

PLAN D’EQUIPEMENT

ECHELLE 1:500

0 25m

1. Auteur du plan

urbaplan
rue saint-maurice 13 - cp 3211
2001 neuchâtel

Neuchâtel, le 31 janvier 2025

2. Signature

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

3. Préavis

Le/La conseiller/ère d’Etat chef/fe du Département du développement territorial et de l’environnement,

Neuchâtel, le _____

4. Adoption

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

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

5. Mise à l’enquête publique

du _____ au _____

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) Le/La Secrétaire

Cornaux, 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,

Neuchâtel, le _____

Le/La Président(e)

Le/La Chancelier(ère)

Janvier 2025

21100-PS Cornaux_Landi-500-sde-250131.ai

urbaplan

LÉGENDE

A TITRE PRESCRIPTIF	Equipement existant (position indicative)		Equipement à supprimer (position indicative)		Equipement public projeté (position indicative)	Equipement privé projeté (position indicative)
EQUIPEMENT						
Réseaux techniques	**Public**	**Privé**	**Public**	**Privé**		
Eaux usées						
Eaux claires						
Eau potable						
Electricité						
Station de transformation						
Eclairage						
TV						
Téléphone						

A TITRE INFORMATIF

- Périmètre du plan de quartier
- Périmètre d’évolution
- Projet de construction
- Accès parking couvert
- Quai de déchargement (emplacement indicatif)
- Plateforme à ciseaux (emplacement indicatif)

Canton de Neuchâtel
Commune de Cornaux

Plan spécial valant sanction définitive secteur “Prémard”

PLAN D’IMPLANTATION ET DES COUPES

ECHELLE 1:500

0 25m



[1] Contenu prescriptif :	Défini par le plan spécial et opposable aux tiers dans le cadre du PS
[2] Contenu informatif :	Défini par une autre procédure et opposable aux tiers dans le cadre de la procédure en question
[3] Contenu indicatif :	Sans force obligatoire et non imposable aux tiers

Etabli sur la base des données de la mensuration officielle du 29.11.24
Référence SGRF : 20241129_29084
Données cartographiques du SITN © 2024 / Service de la Géomatique et du Registre Foncier

1. Auteur du plan

urbaplan
rue saint-maurice 13 - cp 3211
2001 neuchâtel

Neuchâtel, le 31 janvier 2025

2. Signature

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) — Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

3. Préavis

Le/La conseiller/ère d’Etat chef/fe du Département du développement territorial et de l’environnement,

Neuchâtel, le _____

4. Adoption

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

Le/La Président(e) — Le/La Secrétaire

Cornaux, le _____

5. Mise à l’enquête publique

du _____ au _____

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e) — Le/La Secrétaire

Cornaux, 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,

Neuchâtel, le _____

Le/La Président(e)

Le/La Chancelier(ère)

Janvier 2025

21100-PS Cornaux_Landi-500-sde-250131.ai

urbaplan

LÉGENDE

A titre prescriptif [1]

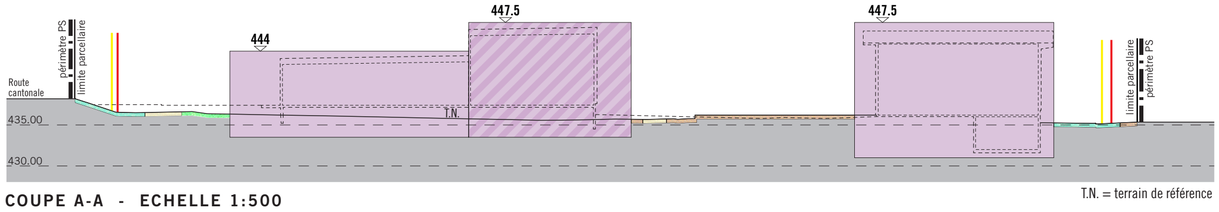
- Périmètre PS
- Périmètre d’évolution des constructions (A et B)
- Cote d’altitude maximale (444 / 447.5)
- Aire piétonne végétalisée
- Aire de circulation et stationnement
- Aire de verdure
- Aire de séparation des flux
- Quai de déchargement (emplacement indicatif)
- Plateforme à ciseaux (emplacement indicatif)
- Façade active
- Accès parking couvert
- Parking couvert / Places de stationnement extérieures (4 places)
- Parking vélos couvert (emplacement indicatif)
- Accès piétons - commerces (nombre et emplacement indicatif)
- Point de collecte de l’exploitation du magasin (emplacement indicatif)
- Surface de stockage extérieur temporaire
- Bâtiments à démolir
- Végétation basse / Arborisation (nombre et emplacement indicatif)

A titre informatif [2]

- Projet de construction
- Volumétrie des bâtiments projetés
- Projet d’aménagement du carrefour et de l’arrêt de bus
- Alignements
  - Alignements sanctionnés
  - Alignements nouveaux
  - Alignements supprimés

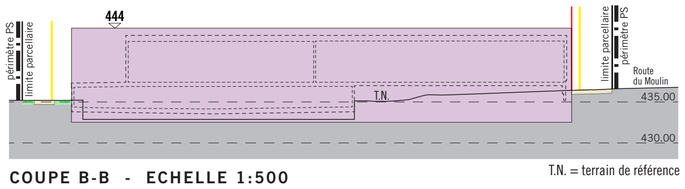
A titre indicatif [3]

- Bâtiments existants
- Courbe de niveau



COUPE A-A - ECHELLE 1:500

T.N. = terrain de référence



COUPE B-B - ECHELLE 1:500

T.N. = terrain de référence

Canton de Neuchâtel
Commune de Cornaux

Plan spécial valant sanction définitive et Modification des alignements Secteur « Prémard »

Rapport 47 OAT



source : e.bettinelli

Janvier 2025

urbaplan

AMENAGEMENT, URBANISME, ENVIRONNEMENT

urbaplan
Audrey Girardet,
Clément Coquillat
rue saint-maurice 13
cp3211 – 2001 neuchâtel
tél. +41 58 817 01 10
www.urbaplan.ch
certifié iso 9001:2015

Sommaire

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE 7

1.1 Périmètres 8
1.2 Situation 8
1.3 Choix de l'outil d'aménagement du territoire 10

2. DEMARCHES ET PROCEDURES 11

2.1 Composition du PS 11
2.2 Démarche 11
2.3 Information et participation 12
2.4 Coordinations 12
2.5 Calendrier 13

3. PESEE DES INTERETS 15

3.1 Intérêts en présence 15
3.2 Appréciation des intérêts 18
3.3 Mise en balance des intérêts 18

4. PROJET ARCHITECTURAL 20

4.1 Descriptif des activités 20
4.2 Historique du projet 21
4.3 Projet (Strüby Concept) 22
4.4 Données techniques 26
4.5 Aménagements extérieurs 27
4.6 Projets liés 28

5. CONFORMITES AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES 30

5.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) 30
5.2 Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) 30
5.3 Plan directeur cantonal (PDC) 32
5.4 Plan directeur régional (PDR) 35
5.5 Plan d'aménagement local (PAL) 37

6. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE 38

6.1 Périmètre du PS 38
6.2 Foncier 39
6.3 Alignements en vigueur 40
6.4 Affectation 41
6.5 Droits à bâtir 42
6.6 Servitudes 44
6.7 Recensement architectural 46
6.8 Présentation des dispositions du règlement du PS 46

7. MOBILITE (CHRISTE & GYGAX) 50

7.1 Accès au site et circulation 50
7.2 Accès livraisons 51
7.3 Stationnement 52
7.4 Circulation 54

8. ÉQUIPEMENT (STRÜBY CONCEPT) 59

8.1 Equipements existants 59
8.2 Voirie 59
8.3 Eaux usées / eaux claires (EU/EC) 60
8.4 Eau potable 61
8.5 Électricité 61

9. ENERGIE ET DEFENSE INCENDIE (STRÜBY CONCEPT) 62

9.1 Concept énergétique 62
9.2 Défense incendie 62

10. ENVIRONNEMENT 64

10.1 Cadre général 64
10.2 Air 65
10.3 Bruit 66
10.4 Vibrations et bruit solidien propagé 79
10.5 Protection contre les rayonnements non ionisants 79
10.6 Eaux souterraines 79
10.7 Sols 81
10.8 Sites pollués 82
10.9 Déchets et substances dangereuses pour l'environnement 83
10.10 Accidents majeurs 84

10.11 Flore, faune, milieux naturels 86
10.12 Radon 86
10.13 Dangers naturels 87
10.14 Phase de réalisation 88
10.15 Conclusion 88

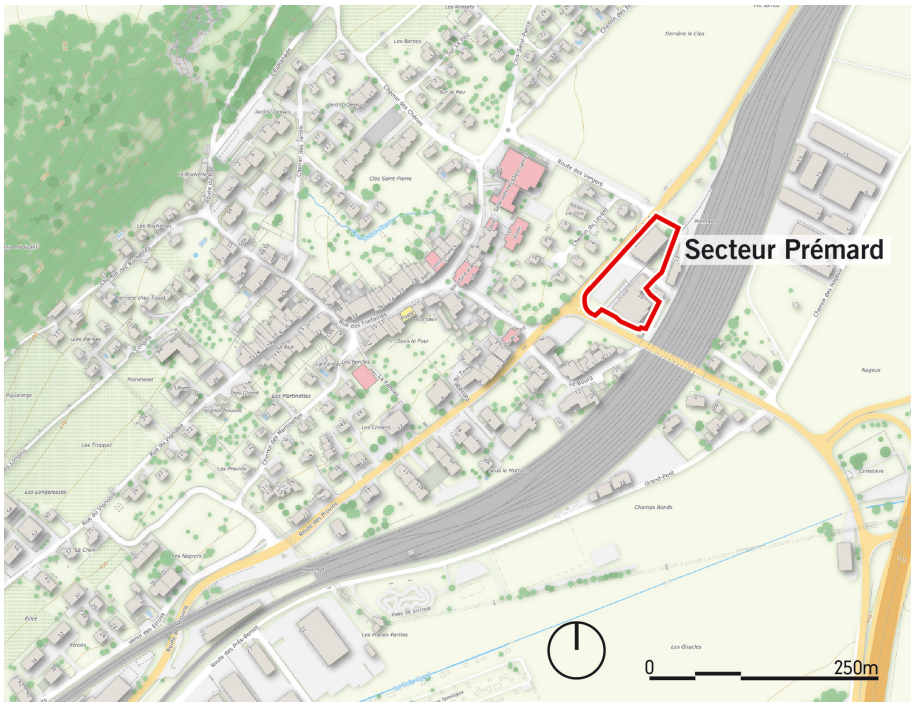
11. ANNEXES 89

1. Introduction et contexte

Le présent document constitue le rapport explicatif au sens de l'article 47OAT[1] du plan spécial (PS) valant sanction définitive « Secteur Prémard ». Cette planification a pour but de permettre la démolition et reconstruction de l'actuel magasin Landi, situé à la route du Moulin à Cornaux. En effet, la société Landi Région Neuchâtel SA souhaite rénover et agrandir son magasin.

La démarche consiste à établir un plan de spécial du secteur réglant l'affectation, les droits à bâtir, l'implantation des nouvelles constructions, les aménagements extérieurs et les aires de circulation. Le projet est soumis à plan spécial selon le plan d'aménagement local (PAL) en vigueur. Il est de plus rendu obligatoire selon l'article 69 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), en raison de sa surface de vente supérieure à 1'000 m^2.

Fig. 1 : Localisation du projet (source fond : © SITN)

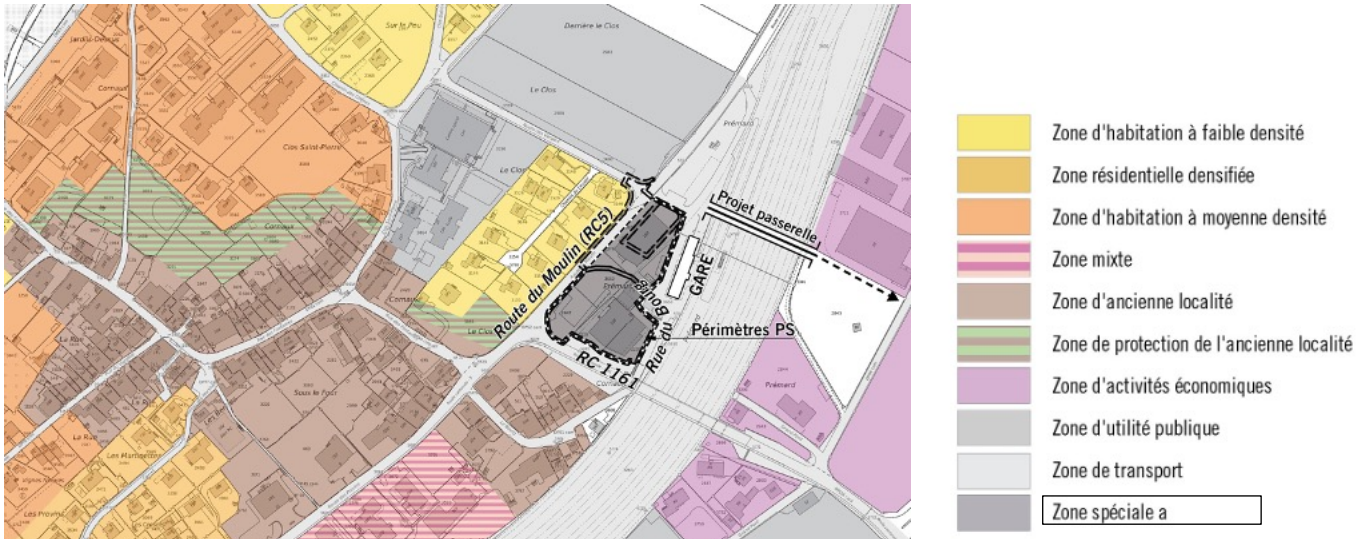


[1] Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22.06.1979.

1.1 Périmètres

Actuellement trois périmètres soumis à plans spéciaux apparaissent sur le SITN (cf. figure ci-dessous). Aucun PS n'est en vigueur pour le secteur. Ces trois périmètres sont le fruit d'un changement d'affectation d'une partie du secteur en 1999, puis en 2010, qui devait permettre la transformation et l'agrandissement du commerce. Toutefois, cette transformation n'a pas encore pu être concrétisée.

Fig. 2 : Secteur soumis à plan spécial (source : PAL de Cornaux, SITN)



A noter que préalablement, d'autres implantations ont été étudiées notamment sur le site du Clos, de l'autre côté de la rue du Moulin et dans le périmètre du plan spécial de Marais aux Chevaux

1.2 Situation

La localisation du site en entrée de localité au nord-est lui confère une importante visibilité dans le territoire communale. Une attention particulière est portée par la commune sur ce secteur stratégique connectant plusieurs projets de développements, tel que le Clos, le P+R et le site de Prémard.

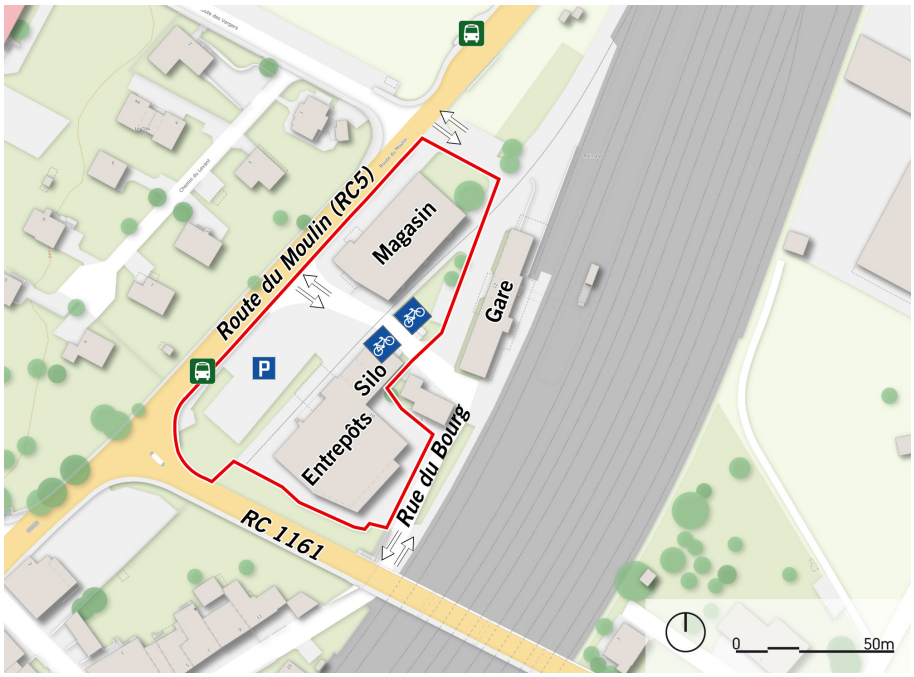
Le site est actuellement occupé par le magasin actuel de Landi, un dépôt agricole (silo et entrepôts) et des places de stationnement en surface. L'accès à la gare s'effectue par une servitude à travers le site depuis la route du Moulin (RC5).

Deux abris à vélo sont disposés de part et d'autre de la servitude d'accès à la gare. Des accès secondaires se situent en limite nord-est du périmètre et depuis la rue du Bourg (cf. figure ci-dessous).

Au niveau de la desserte en transports publics, le site bénéficie d'un accès privilégié à la gare CFF, desservie par des trains régionaux en direction de Neuchâtel ou de Bienne (cadence à l'heure et à la demi-heure aux heures de pointe dans les deux sens). Un arrêt de bus desservi par une ligne CarPostal se trouve à proximité directe le long de la route du Moulin. La qualité de desserte selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE) est toutefois moyenne (C) en raison de la faible fréquence des trains et des bus.

Cette desserte sera toutefois améliorée à l'horizon 2029, dès l'ouverture du tunnel de Gléresse. En effet, il est prévu à terme une cadence à la demi-heure dans les deux sens de la ligne ferroviaire (Bienne-Neuchâtel) ainsi que la mise en service de la diamétralisation des lignes Bienne – Neuchâtel et Neuchâtel – Yverdon. Cette amélioration permettra, par exemple, une liaison directe de Cornaux à Yverdon, sans changement de train à Neuchâtel.

Fig. 3 : Situation



1.3 Choix de l'outil d'aménagement du territoire

Le choix de l'instrument d'aménagement du territoire est déterminé par le plan d'aménagement local (PAL) en vigueur puisque l'entier du secteur, délimité par la route du Moulin (RC5), la route cantonale 1161 et les voies ferrées, est soumis à plan spécial (PS). De plus, le projet élaboré par le bureau Strüby Concept SA prévoit une surface de vente supérieure à 1'000 m^2 (1'270 m^2), ce qui rend l'établissement d'un PS obligatoire selon l'article 69 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT).

Enfin, cet outil répond à la volonté d'affiner l'organisation du site, en définissant l'implantation des nouvelles constructions (périmètre d'évolution) ainsi que des aires de circulation et des aménagements extérieurs.

2. Démarches et procédures

2.1 Composition du PS

Le PS est composé de 3 documents prescriptifs :

> 1 plan d'implantation (y compris des coupes) ;
> 1 plan d'équipement ;
> 1 règlement ;
> Les plans de sanction définitive de l'architecte :
  - 214 Canalisations et services au 1:200 / 1:50
  - 231 Vue en plan Rez, étage et sous-sol magasin Landi au 1:100
  - 232 Vue en plan et coupes dépôt agro au 1:100 / 1:200
  - 240 Coupes au 1:200
  - 250-1 Façades au 1:100
  - 250-2 Façades au 1:100
  - 280 Aménagements extérieurs au 1:200
  - 280-1 Environ au 1 :200

Ces documents sont accompagnés à titre informatif du présent rapport sur l'aménagement au sens de l'article 47 OAT.

La réalisation du plan spécial implique une modification des alignements communaux. Le plan de modification et son arrêté accompagnent le dossier de PS. Le présent rapport constitue également le rapport sur l'aménagement de cette modification (cf. chapitre 6.3).

2.2 Démarche

Le cahier des charges du PS a été validé par l'autorité communale. Il a été transmis au SAT pour examen par les services cantonaux, le 8.09.21. Il a été retourné accompagné du préavis de synthèse du SAT, le 17.12.21.

L'établissement du PS tient compte et des remarques et conditions formulées dans le préavis de synthèse du SAT.

Le PS, ainsi que le plan d'alignement joint au dossier, suivent la même procédure fixée aux article 89 et suivants de la LCAT : signature par le Conseil communal, information publique, préavis du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), adoption par le Conseil général, suivi du délai référendaire (délai d'annonce de 10 jours, porté à 40 jours en cas d'annonce) et de la mise à l'enquête publique (30 jours) avant l'approbation et la sanction par le Conseil d'État.

2.3 Information et participation

En ce qui concerne le processus informatif et consultatif, l'article 4 LAT[2], demande aux collectivités publiques d'associer, de manière adéquate, la population à l'établissement des plans.

Une séance d'information publique est effectuée suite à l'examen préalable du Canton et tenant compte de son préavis. Cette séance a eu lieu le 26 novembre 2024. Le procès-verbal est joint en annexe.

2.4 Coordinations

2.4.1 Coordinations avec la commune

> 16 juin et 18 août 2021 : séances sur le cahier des charges
> 13 juin et 21 août 2022 : séances sur la 1ère version du projet
> 29 juin 2022 : séance sur l'OPAM chez Varo Refining Cressier SA
> 24 octobre 2022 : séance sur la 2ème version du projet
> 24 mai 2023 : séance de présentation au Conseil communal
> Août 2023 : examen préalable de la commune
> Examen préalable de la commune courant août 2023
> 16 octobre 2023 : présentation au Conseil général

2.4.2 Coordinations CFF-LANDI

> Participation régulière des CFF aux séances avec la commune
> 17 avril 2023 : demande préalable au CFF selon l'article 18m LCdF (Loi fédérale sur les chemins de fer)
> 26 avril 2023 : séance de coordination
> 30 mai 2023 : retour d'examen préalable
> 10 juin 2024 : courrier d'accord à la réalisation du projet

2 Conformément à l'article 4 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), une information publique doit être organisée par l'autorité communale en collaboration avec le requérant, pour informer la population sur les objectifs visés et le déroulement de la procédure. Celle-ci doit avoir lieu avant le préavis du chef du DDTE.

Ces séances ont toujours lieu avec la division Immobilier. Pour une partie des séances, la division Infrastructures était présente, notamment pour la question du réaménagement des quais (norme LHand) et de l'aménagement du P+R au Nord-Est du site de Landi.

2.4.3 Coordinations avec le Canton

> 2021 : Examen préalable du cahier des charges
> Février 2022 : coordination avec le SENE concernant l'OPAM
> 13 mai 2022 : séance avec le SENE et la raffinerie VARO
> 23 septembre 2022 : séance de coordination avec le SPCH

2.4.4 Conventions et servitudes

Ces coordinations ont abouti à l'établissement de conventions et de servitudes. La liste figure en annexe 3. Les conventions et servitudes ayant un impact sur la faisabilité du PS figurent dans le règlement et lient l'entrée en vigueur du PS.

2.5 Calendrier

Le calendrier ci-après synthétise les phases principales de la procédure. Il correspond à un déroulement normal des travaux et prend en considération les délais usuels pris par les autorités et services communaux et cantonaux pour le traitement de ce type de dossier. Il ne tient pas compte du temps nécessaire au traitement des éventuelles oppositions qui pourraient être formulées contre les dossiers durant leur mise à l'enquête publique.

Tab. 1 : Calendrier passé et prévisionnel

Etapes	
Élaboration du cahier des charges	2021
Réception du préavis des services cantonaux	fin 2021
Élaboration du PS (1er projet)	2022
Annonce de redimensionnement du projet	fin 2022
Élaboration de la 2ème version du projet	début 2023
Coordinations diverses avec la Commune et les CFF	début 2023
Mise à jour du PS	avril-juillet 2023
Dépôt du dossier à la Commune	fin juillet 2023
Préavis de la Commune	fin août 2023
Mise à jour du PS	septembre 2023
Présentation au Conseil général	16 octobre 2023
Dépôt du dossier de PS pour préavis cantonal	janvier 2024
Examen préalable par les services communaux et cantonaux	février-juin 24
Réception du préavis de synthèse du SAT	septembre 24
Adaptation du dossier par les mandataires	septembre-décembre
Information publique	26 novembre 24
Préavis du chef du DDTE	février-mars 25
Séance du Conseil général	février-mars 25
Délai référendaire (10 jours[3])	février-mars 25
Enquête publique (30 jours)	mars-avril 25
Traitement des éventuelles oppositions	p.m.
Approbation et sanction du Conseil d'Etat	avril-mai 25

3 Selon l'article 129a de la loi sur les droits politiques (LDP) du 17.10.1984, modifié le 1.01.2017 : Pour les arrêtés et règlements du Conseil général relatifs à un plan d'affectation communal, l'annonce préalable du référendum, signée par cinq électrices ou électeurs, doit être déposée au Conseil communal dans les 10 jours à compter de la publication de l'acte attaqué. En cas d'annonce, délai porté à 40 jours.

3. Pesée des intérêts

Ce chapitre a pour but d'exposer la pesée d'intérêt qui a mené au choix de proposer ce projet. Le choix du secteur de Prémard comme site d'implantation et d'extension de Landi ayant fait l'objet d'une réflexion globale par les services cantonaux, la pesée des intérêts a déjà été réalisée pour celui-ci et n'est donc pas reprise ici.

Par ailleurs, la variante du premier projet architectural développée jusqu'en 2022 n'est pas non plus considérée dans la présente pesée des intérêts car elle n'est économiquement pas viable selon l'analyse faite par Landi, en raison des coûts trop importants engendrés par la construction d'un parking souterrain sous l'entier du nouveau bâtiment (excavation trop importante et destruction complète des bâtiments existants y compris les dalles et le sous-sol).

La pesée des intérêts se fait donc sur l'aménagement et l'organisation du site tenant compte de son contexte environnant.

3.1 Intérêts en présence

Afin de considérer tous les intérêts en présence, la pesée des intérêts porte sur une vision d'ensemble du secteur et son contexte environnant et ne se restreint pas uniquement au périmètre du PS.

L'identification des intérêts a été établie en considérant :
> les bases légales et les instruments de planification en vigueur ;
> le contexte local et les intérêts particuliers ;

Tab. 2 : Intérêts en présence

Intérêt identifié	Bases légales nationales	Bases légales / planifications supérieures cantonales
Développement qualitatif vers l'intérieur	> Art. 75 Constitution > Art. 1, al. 1 LAT > Art. 1, al. 2, let. a^{bis} LAT > Art. 1, al. 2, let. b LAT > Art. 3, al. 4 LAT > Art. 3, al. 4, let. a LAT > Art. 3, al. 4, let. b LAT > Art. 3, al. 4, let. c LAT	> Art. 2, al. 1 LCAT > Art. 2, al. 2 LCAT > Art. 49 LCAT > Art. 50 LCAT > Art. 51 LCAT > Art. 51a LCAT > U_11 PDC > U_12 PDC > PDR E2L
Activités économiques	> Art. 1 al. 2 let. bbis LAT	> E_11 PDC > E_13 PDC
Report modal	> Art. 3, al. 3, let. a LAT	> U_11 PDC > A_21 PDC > A_24 PDC > A_27 PDC
Espaces publics	> Art. 3, al. 2, let. b LAT > Art. 3, al. 3, let. E LAT	> U_12 PDC > U_23 PDC
Accès et logistique	> Art. 19 LAT	-

Développement qualitatif vers l'intérieur – Utiliser la ressource sol rationnellement et garantir une bonne intégration dans le tissu bâti existant

En raison de sa localisation dans un tissu largement bâti, à proximité directe de la gare, dans un site relativement contraint (géométrie parcellaire, faible surface), son développement doit à la fois permettre une organisation optimale des activités, pour limiter l'impact sur la ressource sol, et proposer une qualité architecturale respectant le contexte villageois. La coordination avec la future interface TP est essentielle pour garantir un report modal. Cet intérêt se réfère à la fiche U12 du PDC ainsi qu'à l'art. 1, al.2 lettres a^{bis} et b LAT donnant les principes fondamentaux de l'urbanisation vers l'intérieur et l'utilisation mesurée du sol. Concernant une densification du secteur, des réflexions ont été entreprise. Il a été conclu que les besoins du marché ne permettent pas la création de surfaces bureaux et que la création de logements n'est pas adaptée en raison du contexte (trafic, vue, périmètre OPAM).

Le projet doit aussi tirer parti de la présence de la gare pour valoriser les espaces extérieurs. Aujourd'hui, le site est marqué par des aménagements extérieurs très peu qualitatifs : absence quasi-totale d'espaces végétalisés, stationnement omniprésent, stockage extérieur et manque d'espace pour les piétons. Il s'agit d'évaluer comment l'accès à la gare par les usagers TP peut être rendu plus accueillant et attractif.

Activités économiques – Maintenir et développer des activités économiques

L'activité de Landi existe sur ce site depuis les années 60. Les constructions existantes sont vétustes et ne répondent plus aux standards en la matière. Une rénovation s'impose. La commune souhaite pérenniser cette activité sur son territoire ce qui permet notamment de répondre aux besoins quotidiens des habitants, les premiers magasins de ce type (commerce de détail brico-loisirs, jardinage et ménage) étant situés à St-Blaise et Marin ou au Landeron, c'est-à-dire à environ 4 km. Concernant l'activité agricole et viticole, le site de Cornaux permet de couvrir la région de Littoral est, les autres magasins étant situés à Bevaix (Littoral ouest), Cernier (Val-de-Ruz), Crêt-du-Locle (Montagnes neuchâteloises).

En outre, la possibilité de créer des bureaux ou des logements sur le secteur a rapidement été écartée. D'une part, les premières réflexions ont conclu que la demande en surfaces de bureau est faible dans la région. D'autre part, l'implantation de logements dans un site encerclé par deux routes cantonales, dont une sur un pont, ainsi qu'à proximité directe d'un faisceau de voies ferrées important n'est pas optimale. Le fonctionnement des bâtiments Landi supporte en outre difficilement une mixité avec l'habitat (besoin de lumière zénithale pour la vente extérieure couverte, manutention dans le bâtiment agro avec transpalettes, etc.).

Report modal – Améliorer l'accessibilité TP et MD au site et à la gare et réduire l'emprise du stationnement

La localisation du site est favorable au report modal des clients vers les transports publics et la mobilité douce. Les objectifs des fiches E11 et E13 PDC prévoient la localisation judicieuse des activités économiques sur le territoire, c'est-à-dire dans des lieux bien desservis par le TP, ce qui est le cas du site de Prémard.

La grande proximité avec la gare impose au projet de garantir un accès sécurisé piéton et vélo à la gare (fiche A21 PDC et art. 3, al. 3, lettre c LAT). A ce titre, une attention particulière doit être portée aux risques de conflits avec la circulation livraison (fiche U24 PDC).

Enfin, afin de libérer le sol pour créer des espaces publics de qualité favorables à la mobilité douce, une optimisation du stationnement doit être recherchée, en réduisant le nombre de places en surface (en conformité à la fiche A24 du PDC, 90% du stationnement doit être réalisé en ouvrage).

Espaces publics - Aménager des espaces publics de qualité, limiter la création d'îlots de chaleur et augmenter les surfaces perméables

Le secteur est actuellement très minéral. Son réaménagement doit pouvoir être l'occasion de développer la présence végétale, favoriser la biodiversité ainsi qu'augmenter la perméabilité des sols (fiches U12 et U23 PDC et art. 3, al. 3, lettre e LAT et plan climat cantonal de février 2021). En outre, le projet doit assurer un traitement de qualité des espaces pour l'accueil du public en termes de confort d'usage et de qualité paysagère.

Accès et logistique – Assurer un accès livraison efficient

Les livraisons doivent être organisées depuis la RC5 et permettre un chargement/déchargement facilité pour le commerce et le bâtiment agricole. Une attention particulière doit être portée aux conflits possibles avec les accès modes doux à la gare depuis le futur P+R, l'arrêt de bus et le village. De plus, la génération de bruit vis-à-vis des habitations avoisinantes (zone d'habitation au nord de la RC5) doit être considérée.

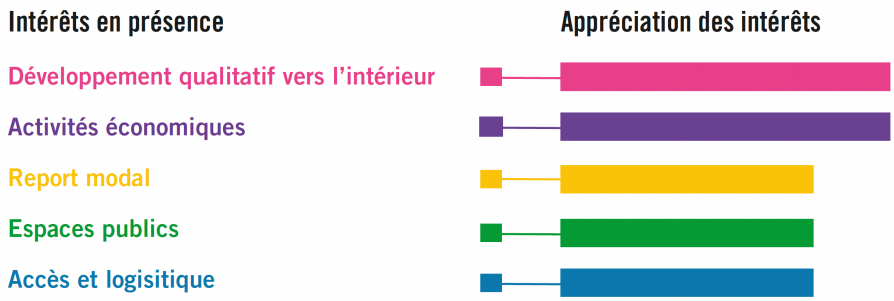
3.2 Appréciation des intérêts

Le site fait l'objet de plusieurs intérêts dont il s'agit au maximum de tenir compte de par leur importance réciproque. Toutefois, dans le cas présent, les intérêts suivants sont prépondérants : le **développement qualitatif vers l'intérieur** et le maintien des **activités économiques** existantes. Ces intérêts constituent une priorité.

Les intérêts relatifs aux **aménagements extérieurs**, soit les aménagements en faveur des TP et des MD incitant au **report modal**, la création d'**espaces publics** de qualité et végétalisés ainsi que la gestion des **accès et logistique** pour les livraisons sont secondaires. Ils ne doivent pas pour autant être négligés, afin que le projet soit plus attractif pour la population et prenne en compte les enjeux climatiques actuels.

Le schéma ci-dessous permet d'illustrer l'appréciation qui est faite des intérêts en présence.

Fig. 4 : Appréciation des intérêts



3.3 Mise en balance des intérêts

Situé au cœur du village, le projet permet d'améliorer la situation actuelle, peu qualitative en saisissant les opportunités suivantes en faveur de l'intérêt public :

> Créer un espace de dégagé devant la gare, dédié à la mobilité douce ;
> Démolir des constructions hautes (silo) et vétustes ;
> Libérer le sol pour créer des espaces d'accueil extérieurs qualitatifs et augmenter la présence végétale ;
> Clarifier les accès motorisés à la gare (P+R), les accès piétons et cycles ainsi que les accès livraison depuis la RC5 et séparer les flux compte tenu de l'exiguïté du site ;
> Se coordonner à la future interface TP par des aménagements qualitatifs.
> Réduire le trafic par le maintien du site à Cornaux, en raison de la distance aux autres magasins de même type.

Par ailleurs, le site de Prémard est un secteur contraint avec peu d'espaces extérieurs à disposition et le flux de livraison doit être assuré. De plus, le site constitue l'unique Landi entre Neuchâtel et Bienne et la seule possibilité de pérenniser ses activités dans la région de Neuchâtel Est. Le projet correspond au concept national de l'entreprise et constitue un besoin immédiat pour son bon fonctionnement. Le fait de ne pas réaliser ce projet pourrait donc avoir un impact non négligeable sur le secteur agricole du Canton car l'entreprise constitue l'un de ses maillons essentiels. De plus, il répond aux besoins quotidiens des habitants de Cornaux qui devraient se déplacer à St-Blaise, Marin ou au Landeron pour un magasin similaire.

Enfin, comme expliqué en introduction du chapitre, la pesée des intérêts ne présente pas plusieurs variantes de localisation car le lieu a été prédéterminé par le Canton. Ensuite, en termes d'implantation, le site est très contraint et relativement exigu par rapport au programme. Deux variantes ont finalement été développées (premier projet et projet actuel), mais la viabilité économique du premier projet n'étant pas assurée, il n'y a finalement que le projet actuel, réutilisant au maximum l'existant, qui est envisageable. Il n'y a donc pas de variante d'implantation au sein du site de Prémard. Les deux projets sont toutefois présentés au chapitre 4.

4. Projet architectural

4.1 Descriptif des activités

La société Landi Région Neuchâtel SA a pour but le commerce de marchandises, en particulier de produits agricoles, d'agents de production, de matières auxiliaires, de combustibles et carburants, ainsi que le commerce de détail couvrant un large éventail d'articles de la vie quotidienne dans les domaines brico-loisirs, jardinage, ménage, habillement mais aussi des denrées alimentaires et boissons. Le projet de Cornaux vise à adapter des bâtiments de commerce de détail et de commerce agricole aux besoins d'aujourd'hui.

Landi Région Neuchâtel exploite actuellement quatre sites : Môtiers (siège), Le Crêt-du-Locle, Bevaix/St-Aubin et Cornaux. La construction d'une nouvelle halle agricole à Cornaux servira de base logistique pour les agriculteurs et viticulteurs du littoral neuchâtelois (unique point de commerce agricole entre Neuchâtel et Bienne).

Les constructions existantes datent des années 1960 (centre collecteur et halle agricole) et de la fin des années 1970 / début 1980 (magasin Landi et silo rénové). Des bâtiments plus anciens, datant des années 1950 ont été démolis en 2017 (garage et menuiserie). Le centre collecteur a été fermé en 2019. L'ensemble des infrastructures est vétuste et n'est plus adapté aux besoins des clients. L'exploitation n'y est pas rationnelle.

L'intention de Landi Région Neuchâtel est de développer ses activités actuelles d'une manière raisonnable avec de nouvelles infrastructures conviviales et modernes. Après une décision du DDTE en juin 2016, les parcelles actuelles, propriété de Landi, sont la seule possibilité de réaliser un nouveau bâtiment correspondant aux besoins commerciaux actuels dans la région.

Les nouveaux bâtiments permettront d'avoir un magasin Landi correspondant à concept national et de mettre à disposition des locaux avec davantage d'espaces conformément aux normes actuelles en la matière pour les 10 à 15 collaborateurs.trices.

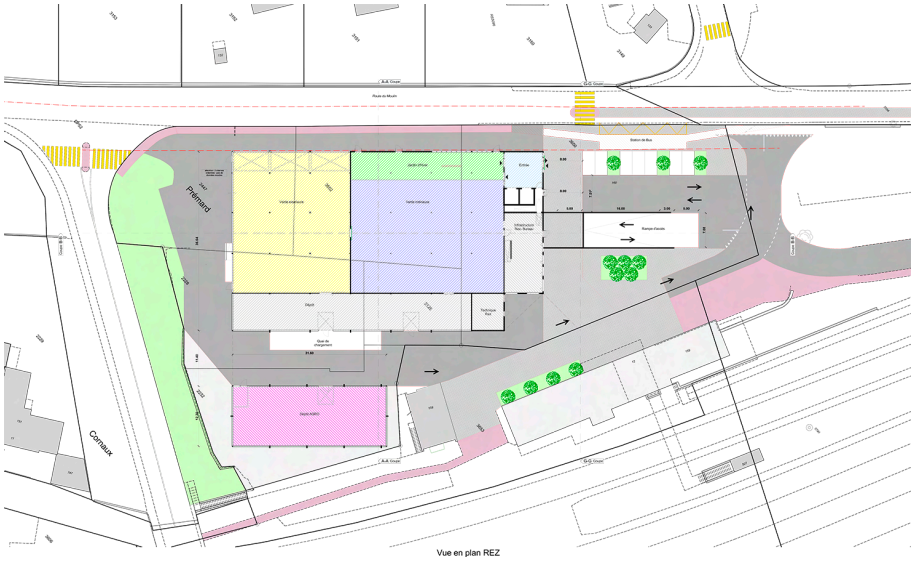
4.2 Historique du projet

Lors de la révision du plan d'aménagement (PAL) de la commune de Cornaux en 1999, une zone soumise à plan spécial a été définie pour une partie du secteur aujourd'hui à l'étude - les bf 2447, 2228, 2232, 2125 3652 (partiel) et 3650. Dès 2006, une étude a été menée par Strüby Concept pour l'agrandissement du site, ce qui a conduit la commune à ajouter à la zone spéciale soumise à plan spécial le solde du bf 3652 et le bf 2650 ainsi qu'une partie de la route du Moulin.

Entre 2017 et 2019, Strüby Concept a développé un premier projet architectural ainsi qu'une implantation qui ont été présentés au SAT en septembre 2019. Le SAT a alors rendu un préavis négatif au motif que le projet doit intégrer les places de stationnement dans le corps du bâtiment.

Suite à ce préavis, le projet a été entièrement revu et deux variantes ont été élaborées proposant toutes les deux un seul grand bâtiment avec le stationnement soit sur le toit, soit en sous-sol. Cette dernière solution a été privilégiée afin de permettre un aménagement plus qualitatif de l'accès piéton à la gare (emprise de la rampe d'accès au parking moins importante avec un parking souterrain).

Fig. 5 : Premier projet architectural non retenu (2021, Strüby Concept)



Un cahier des charges pour l'établissement du PS a été réalisé en 2021 détaillant les enjeux du site. Il a fait l'objet d'un préavis favorable du service de l'aménagement du territoire (SAT) le 17 décembre 2021.

En 2022, pour des considérations de coût, le projet a été redimensionné par Landi. Les principes suivants ont été appliqués :

> Réutiliser au maximum l'existant ;
> Limiter aux maximum les excavations ;
> Réduire la surface de vente projetée du commerce de détail (réduction de 1'618 m^2 à 1'270 m^2).

Tab. 3 : Surfaces des activités existantes et futures

	Existant	Projet, 2ème variante
Magasin (surface de vente intérieure)	350 m^2	650 m^2
Jardinerie (surface de vente extérieure)	215 m^2	620 m^2
Surface de vente totale	**565 m^2**	**1'270 m^2**
Entrepôt magasin	150 m^2	350 m^2
Bâtiment agricole	250 m^2	400 m^2

4.3 Projet (Strüby Concept)

Le projet du bureau d'architecture Strüby Concept prévoit la démolition de tous les bâtiments se trouvant dans le secteur. Le plan de démolition se trouve en annexe du rapport.

Le projet prévoit deux nouveaux bâtiments aux volumétries simples et aux caractéristiques suivantes :

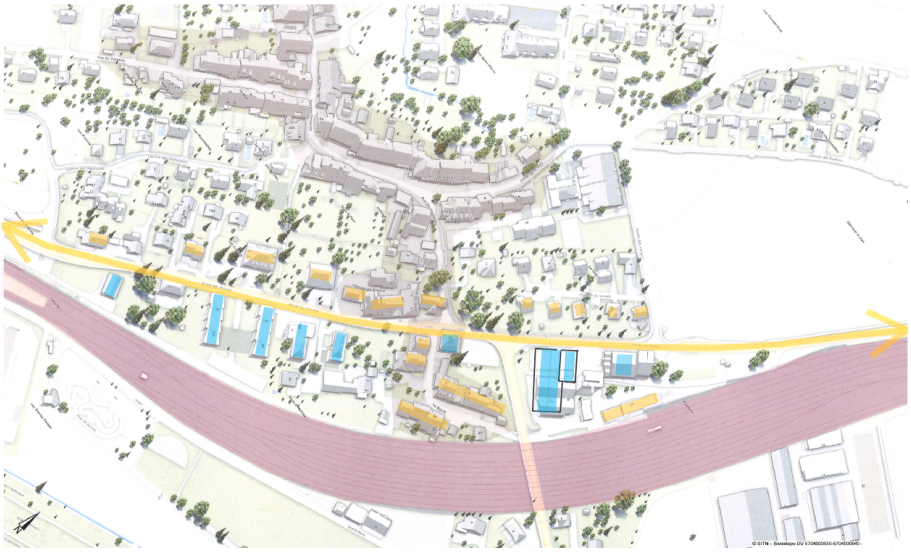
> **Bâtiment de vente (bâtiment A)** : Son entrée principale se trouve dans l'angle ouest. Il comprend des surfaces de vente intérieures au nord et extérieures au sud, constituant la partie la plus basse du bâtiment. La partie surélevée située à l'est abrite un dépôt (stockage) avec accès pour les livraisons. Un niveau supérieur accessible depuis le magasin accueille des locaux administratifs. Enfin, un parking couvert, accessible par l'est, se trouve au niveau du sous-sol de la partie vente extérieur. Un ascenseur permet d'accéder facilement au magasin.
> **Bâtiment agricole (bâtiment B)** : Cette partie agricole est située à l'emplacement de l'actuel magasin (réutilisation d'une partie du socle existant). Il comprend une entrée à l'ouest, un quai de déchargement avec plateforme à ciseaux et un sous-sol (existant).

Fig. 6 : Future implantation du projet (source fond : SITN)



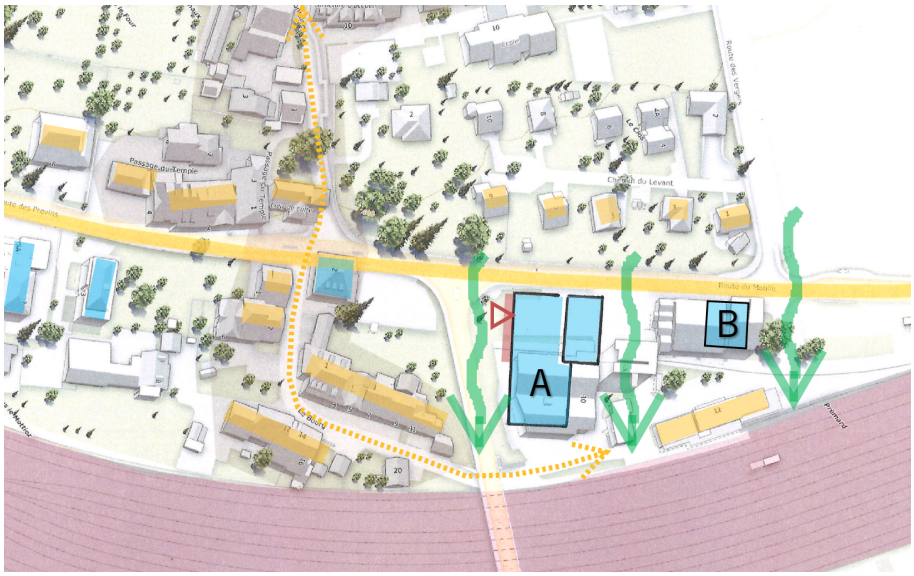
Les nouveaux bâtiments qui se situent entre les voies de chemins de fer et la route principale, se développent perpendiculairement à cette dernière, conformément à l'implantation de la plupart des constructions se trouvant sur cette langue de terrain au sud-ouest du village (cf figure ci-après).

Fig. 7 : Contexte bâti environnant (Strüby Concept, 2023)



Les entrées principales se trouvent tournées vers le village créant ainsi une nouvelle liaison piétonne entre la route du Moulin et la rue du Bourg qui se prolonge jusqu'à la gare (cf figure ci-dessous). Les nouveaux bâtiments permettent de dégager les vues Nord-Ouest Sud-Est, entre colline et plaine, aujourd'hui masquées par le bâti existant.

Fig. 8 : Vues (Strüby Concept, 2023)



La qualité architecturale et son intégration dans le contexte villageoise ont été prises en compte dans la conception du projet que ce soit en termes de hauteur, de volumétrie et de relations entre les façades et la rue, afin d'assurer une meilleure intégration des nouvelles constructions dans le tissu bâti existant. Au regard de ces caractéristiques, chaque aspect est amélioré par rapport à la situation actuelle.

Tout d'abord, en termes de hauteur, les deux bâtiments existants, soit la partie agricole et la partie vente, mesurent respectivement 28m et 14m par rapport au terrain de référence. L'architecture imposante du silo est visible depuis de nombreux points du village. Les coupes ci-dessous démontrent que les dimensions du nouveau projet sont largement moins imposantes, avec une hauteur maximale d'environ 11 m pour le bâtiment le plus haut, que les bâtiments voués à être démolis (en jaune). La relation avec le contexte bâti environnant, en particulier les maisons d'habitation au nord a été soignée. Les volumétries, bien que plus longitudinales, présente des décrochements verticaux et horizontaux, rythmant les façades. De par son architecture, le projet permet ainsi de créer des dégagements et des ouvertures, en perspective sur la gare.

Fig. 9 : Coupes vues depuis le sud et l'est (Strüby Concept, 2023)

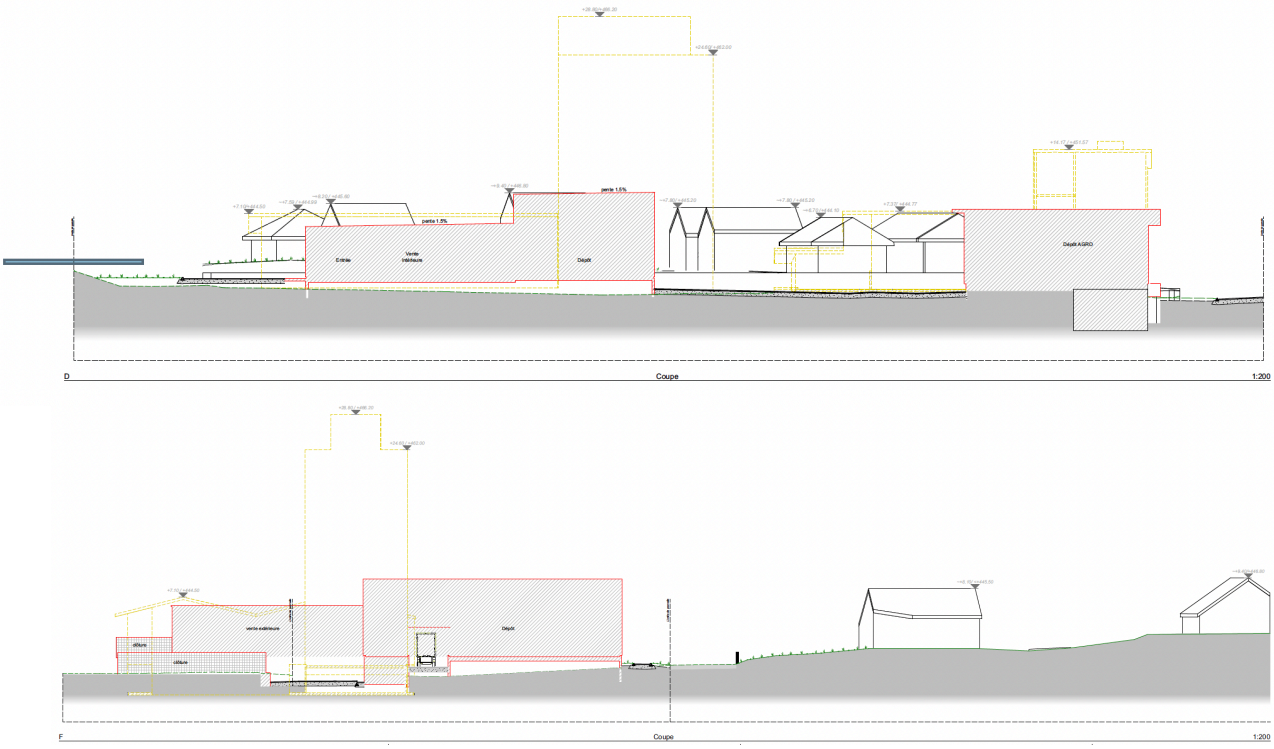
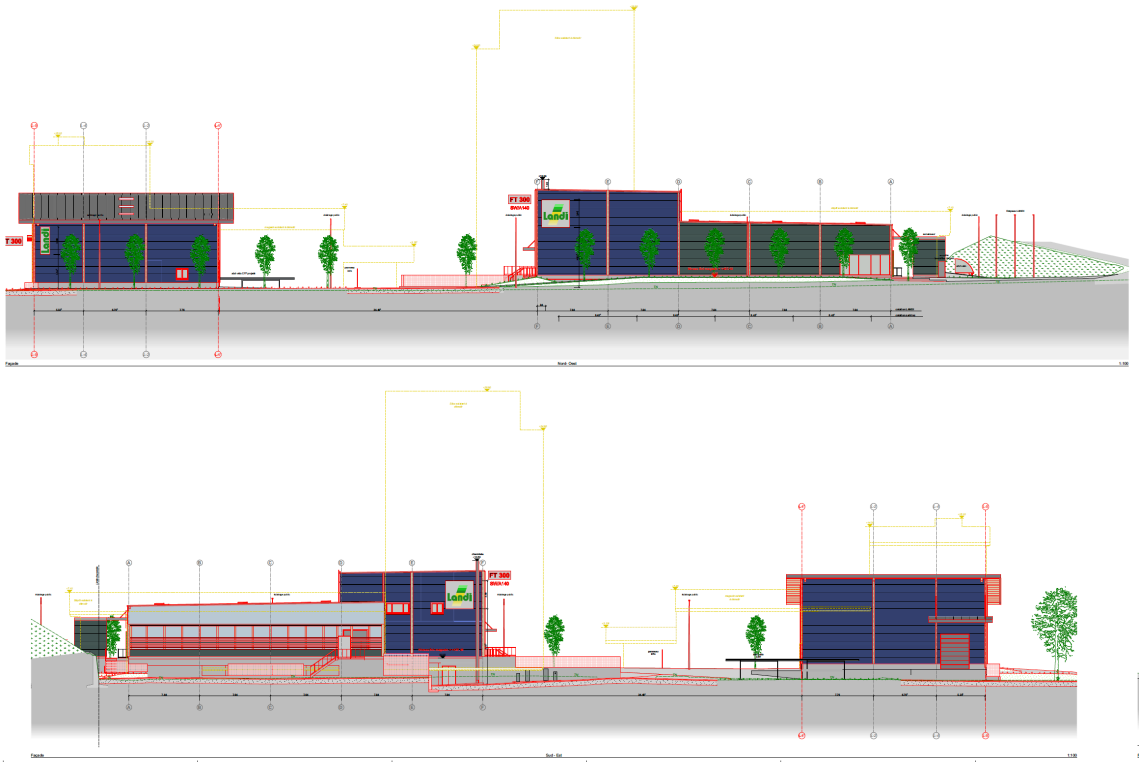


Fig. 10 : Élévation de la façade nord-ouest et sud-est (Strüby Concept, 2023).



4.4 Données techniques

Les données techniques du projet architectural de Strüby Concept sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Tab. 4 : Données du projet architectural (Strüby Concept, 2023)

	Avant-projet
Surface du terrain déterminante (STd)	6'213 m^2
Surfaces de vente	1'270 m^2
Emprise au sol	2'526 m^2
Bâtiment A	2'115 m^2
Bâtiment B	411 m^2
Hauteur max. à la corniche	
Bâtiment A	11 m
Bâtiment B	7.60 m
Altitude du terrain de référence	437.40 m

4.5 Aménagements extérieurs

Les principes d'aménagement retenus pour les espaces extérieurs du projet sont les suivants :

1. Structurer l'aménagement autour de la mobilité douce : assurer une liaison de qualité entre le village et la gare par l'aménagement de chemins piétonniers, permettant un accès au magasin Landi.

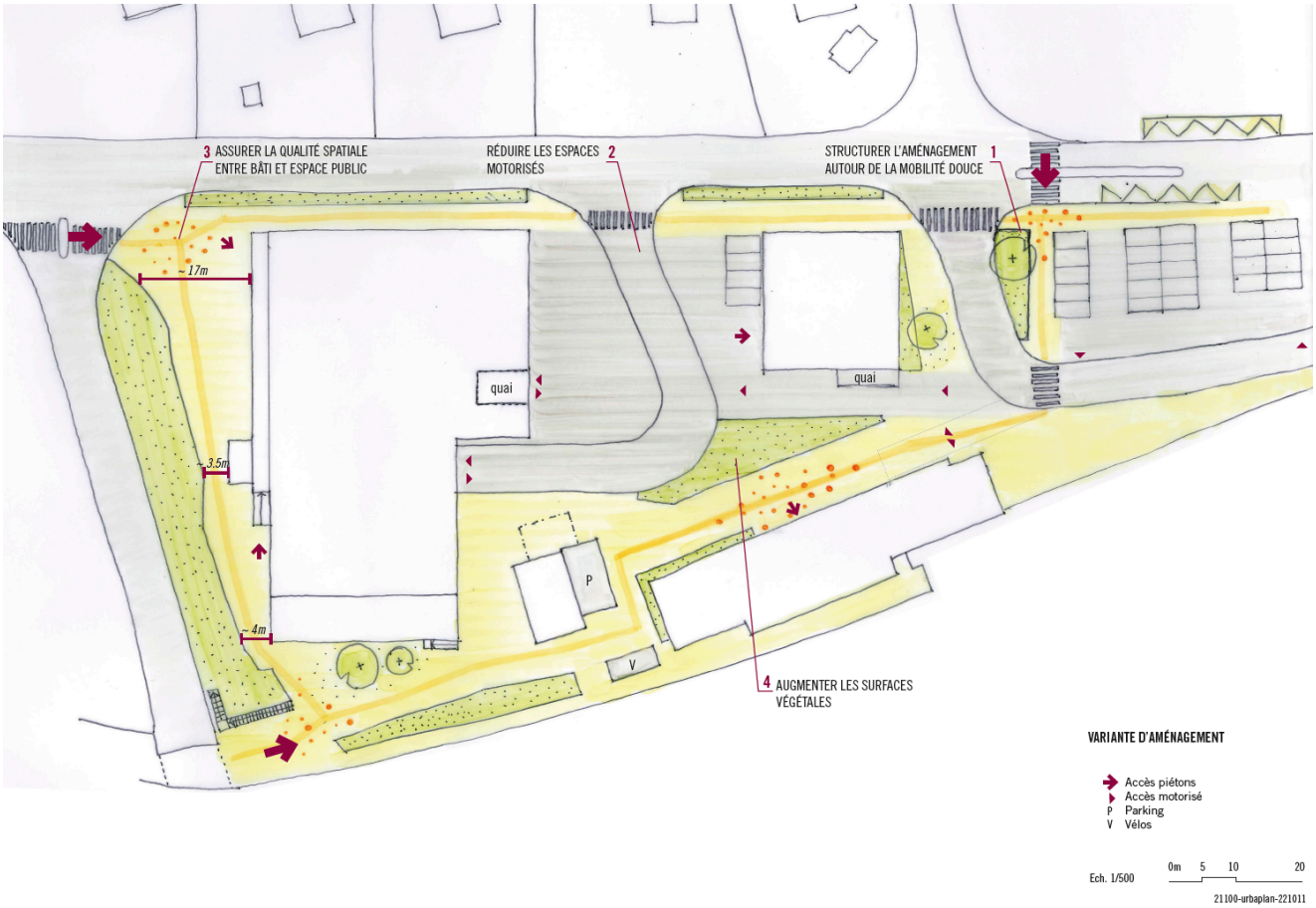
2. Réduire les espaces motorisés : dans l'esprit d'augmenter au maximum les surfaces perméables du secteur, les aménagements extérieurs imperméables dédiés à la circulation et au stationnement seront réduits au strict nécessaire (stationnement, livraison).

3. Assurer la qualité spatiale entre bâti et espaces public : offrir des espaces de qualité, en particulier devant la façade sud-ouest du bâtiment A (liaison principale). Cet espace devrait permettre d'accueillir les clients et d'inviter les piétons à se rendre à la gare. La liaison secondaire longeant la RC5, bien que moins utile, sera également traitée de manière qualitative et sécurisée. En dehors du périmètre, l'espace devant la gare pourrait être réaménagé au profit d'une place de gare qualitative. Les CFF sont en cours d'analyse.

4. Augmenter les surfaces végétales : profiter du projet pour végétaliser au maximum les espaces extérieurs de manière à réduire les îlots de chaleur. Les essences, tant pour la végétation basse que pour l'arborisation, devraient permettre l'augmentation de la biodiversité dans le secteur. La surface végétalisée entre la place de la gare et les surfaces dédiées à la circulation et au stationnement de Landi doit aussi avoir la fonction de séparation des flux de façon à éviter que le piéton ou le cycliste ne cherche un raccourci à la gare à travers le site Landi, entre les bâtiments A et B.

L'esquisse présentée dans la figure ci-dessous présente le concept des aménagements extérieurs, traduit et affiné dans le plan des aménagements extérieurs du dossier de sanction définitive. Elle a servi de base aux différentes coordinations avec la Commune et les CFF.

Fig. 11 : Esquisse des aménagements extérieurs (urbaplan, état au 04.01.2023)



4.6 Projets liés

4.6.1 Arrêt de bus, P+R et carrefour

L'arrêt de bus actuel, desservi par CarPostal sur la route du Moulin en direction de Cressier se situe à plus d'une centaine de mètres de l'arrêt opposé. De façon à optimiser sa localisation, sécuriser l'attente des voyageurs et assurer une intermodalité avec la gare, il est prévu d'aménager un nouvel arrêt juste en face. Il permet ainsi de prévoir une traversée piétonne sécurisée et un itinéraire piéton depuis la rue des Vergers. Ce nouvel arrêt sera aménagé au plus tard lors de l'ouverture du site Landi. Dans tous les cas, la desserte devra être assurée tout au long du chantier Landi.

Étant situé à la fois sur le terrain des CFF (bf 3651) et sur domaine public, une coordination avec le Service des ponts et chaussées (SPCH) et le Service des transports (SCTR) a été effectuée.

Un P+R est également prévu sur le bf 3651 des CFF, à proximité directe du futur arrêt de bus. Ce dernier prévoit 25 places et 5 places de dépose minute. Sa réalisation est prévue pour 2024. Les CFF sont en cours d'affinement de l'avant-projet.

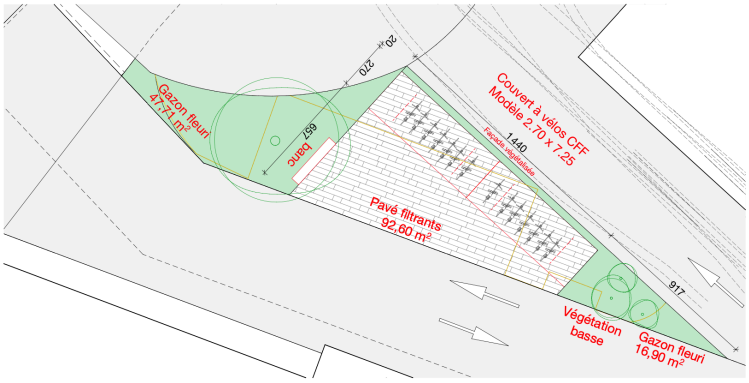
L'aménagement du nouvel arrêt de bus sera l'occasion de réaménager le carrefour situé à cheval entre la propriété des CFF et Landi. Il permettra ainsi de qualifier l'entrée du village. La mise à l'enquête du projet de P+R étant prévue en 2024, l'arrêt de bus provisoire (voire définitif) pourra être déjà aménagé à cet endroit, durant le chantier de LANDI.

4.6.2 Réaménagement de la gare

Les CFF prévoient le réaménagement de la gare et de ses espaces extérieurs à l'horizon 2029. Le projet n'est pas encore connu en détail à ce jour, mais le présent PS doit en tenir compte pour la gestion des flux à proximité de la future place de la gare, à savoir :

> Véhicules de livraison : les camions accédant au bâtiment agricole par le nord du secteur doivent empiéter au minimum sur l'espace devant la gare.
> Cheminements piétons : les piétons sortants ou se rendant à la gare doivent être canalisés par un aménagement paysager afin d'éviter les conflits avec l'aire de circulation et de stationnement et les inciter à emprunter les itinéraires prévus.
> Aménagement devant la gare : Landi a proposé aux CFF de bénéficier du triangle végétalisé de séparation des flux pour qualifier l'espace devant la gare. Un projet financé par les CFF est en cours d'établissement par la commune dont la première esquisse figure ci-contre.

Fig. 12 : Esquisse d'aménagement du secteur gare (CFF, septembre 2023)



5. Conformités aux planifications supérieures

5.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)

Le plan spécial répond aux objectifs et principes de la LAT entrée en vigueur le 1er mai 2014. La LAT définit plusieurs principes pour l'ensemble du territoire suisse, notamment la protection des bases naturelles de la vie et la qualité de l'habitat (art 1, al. 2), l'utilisation mesurée du sol (art. 1, al. 1) et la préservation du paysage (art. 3, al. 2). En outre, elle demande de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques (art. 1, al. 2 let. bbis).

La LAT demande également une utilisation rationnelle des terrains affectés en zone à bâtir et sous-utilisés (art. 3, al. 3, let. abis) et des terrains dotés d'une bonne desserte en transports publics (art. 3, al. 3, let. a). Cette dernière, d'une qualité moyenne à l'heure actuelle, sera améliorée sur le secteur Prémard à l'horizon 2027 avec l'augmentation de la cadence ferroviaire.

Le PS permet de définir les conditions de réutilisation du site artisanal et commercial de Prémard qui est relativement contraint par sa géométrie et la présence de voies ferrées et de la gare Cornaux ainsi que de la RC5 en limite. Il permet de pérenniser un lieu de chalandise accessible à pied par les usagers, idéalement situé par rapport aux arrêts TP (bus et train). Le projet permet un traitement paysager qualitatif autant en termes de volumétrie (disparition du silo) que de végétalisation (accompagnement paysager des accès MD et transition avec la gare).

5.2 Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT)

Le développement du PS respecte les dispositions de la LCAT et notamment les articles 65 à 70a régissant les plans spéciaux. En effet, le projet fixe des conditions détaillées d'urbanisme d'implantation et de construction (art. 65). Son élaboration se fait en conformité au plan communal d'affectation des zones (art. 66) et son contenu, à travers son règlement, respecte les conditions de construction fixées aux articles 67 et 68. En outre, le projet correspond à la définition de l'article 69 d'un « centre d'achat » car il prévoit la création de plus de 1'000 m^2 de surfaces de vente.

L'article 70a de la LCAT indique la possibilité de créer un plan spécial valant sanction préalable ou définitive. Cette procédure permet d'adjoindre une partie de la demande de permis de construire à l'examen du dossier de PS. Une seule enquête publique est donc nécessaire pour le dossier au lieu des deux de la procédure normale (une pour le PS puis une pour le permis de construire). Le permis de construire est ensuite délivré par le Conseil Communal, conformément à l'article 70a, al. 2.

Taxe sur la plus-value foncière

L'article 5 LAT impose la mise en place d'une taxe sur la plus-value foncière par les Cantons. L'article 33 LCAT stipule que les avantages et les inconvénients résultant de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation s'ils sont majeurs.

Bien que le bâti existant et les règles du plan spécial ne soient pas soumis aux règles du PAL, il convient néanmoins d'effectuer une analyse comparative pour vérifier si l'augmentation des droits à bâtir pourraient faire l'objet d'une plus-value.

La différence dans le cas de Prémard est qu'il n'existe pas de droit à bâtir défini, ni dans le PAL, ni par une planification de détail. Ainsi, pour évaluer s'il y a une augmentation substantielle des droits à bâtir, deux approches ont été menées :

1. La première consiste à comparer les volumes actuels et futurs ainsi que l'augmentation des surfaces de vente. Cette approche a la limite de considérer que les volumes actuels valent droits à bâtir. Or, il pourrait s'agir d'un site sous-utilisé.
2. La seconde approche vise à appliquer des droits à bâtir d'une zone similaire de la commune. Bien que l'affectation commerciale ne soit pas clairement identifiée sur le plan d'affectation des zones, le règlement en vigueur cite le secteur de Prémard parmi les secteurs inclus dans la zone d'activités commerciales I (article 11.02). Dans ces conditions, les règles de cette zone sont utilisées en comparaison.

Tab. 5 : Approche 1 : comparatif des volumes et surfaces de vente

	État existant	**État futur (projet)**	**Évolution**
Volume magasin Landi	7'540 m^3	15'455 m^3	+ 105%
Volume silo	6'682 m^3	-	- 100 %
Volume dépôt agro	9'112 m^3	3'586 m^3	- 61 %
Volume total	**24'563 m^3**	**19'041 m^3**	**- 22 %**
Surfaces de vente	565 m^2	1270 m^2	+ 125%

Tab. 6 : Approche 2 : comparatif des droits à bâtir du plan spécial avec la zone d'activités commerciale I

	Zone d'activités commerciale I	**Plan spécial**	**Évolution**
IOS maximal	0.6	0.5	- 17 %
Hauteur maximale	12,5 m à la corniche	447,5 msm (12,5 m par rapport au terrain naturel à 435 msm)	0 %

Concernant les volumes, le projet architectural induit une diminution totale de 22% par rapport au bâti actuel. Selon cette approche, il n'y a donc pas d'augmentation.

En termes de surfaces de vente, le projet double la surface du magasin actuel. Cependant, le site aurait pu contenir une surface de vente plus importante. La limite étant les 1'000 m^2 à partir de quoi une planification de détail devient obligatoire[4]. Ainsi, la comparaison devrait se faire avec la surface de vente maximale qui aurait pu être faite sans cette planification de détail, soit 999 m^2. Dans ce cas, l'augmentation de la surface de vente par rapport au projet est minime. En considérant le droit octroyé par le PS permettant 1'600 m2 de surface de vente au maximum, l'augmentation serait de 60%.

La seconde approche montre que les droits à bâtir du PS sont légèrement inférieurs aux règles de la ZAC I.

En conclusion, les comparaisons des possibilités actuelles et futures ne permettent pas d'exclure un avantage majeur pouvant donner lieu à la perception d'une contribution de plus-value. Seule une expertise permettrait de déterminer s'il y a ou non plus-value. A noter que si le montant de la plus-value n'atteint pas au moins 10'000 francs, le département peut renoncer à prélever la contribution de plus-value pour les propriétaires concernés (art. 37a, al. 2 LCAT).

5.3 Plan directeur cantonal (PDC)

Le PS s'inscrit dans les lignes directrices du développement cantonal en répondant aux fiches de coordination du PDC approuvé par le Conseil fédéral le 27 février 2019, et plus particulièrement aux principes de la fiche E13 « Optimiser la localisation des centres d'achat et autres grands générateurs de trafic » :

- 1er et 2^{e} principes : Les magasins Landi sont considérés comme des commerces d'achat spécialisés, sans limite de surface de vente (contraint aux magasins répondant aux besoins quotidiens). Le RPS garantit la destination de la surface de vente.
- 3^{e} principe : La localisation du projet répond aux critères de qualité de desserte en transports publics (type C) et de capacité suffisante pour les transports individuels motorisés (TIM) pour les commerces spécialisés.
- 4^{e} principe :
  - La suppression de la gratuité des parkings est garantie par l'article 4.3, alinéa 3 du RPS ;

4 L'article 69 LCAT impose l'établissement d'un PS pour les centres d'achat d'une surface de vente supérieure à 1'000 m2.

- Il n'y a pas d'autre centre commercial, ni d'installations à forte fréquentation (IFF) ou grandes génératrices de trafic (GGT) dans le même périmètre ;
- L'article 4.3, alinéa 2 du RPS garantit que 90% des places de stationnement soient prévues en ouvrages, c'est-à-dire soit en sous-sol, soit dans le corps des bâtiments ;
- Les places de stationnement à l'air libre, à savoir le solde, feront l'objet d'une insertion paysagère de qualité

> 5e principe : Comme il ne s'agit pas d'implanter un nouveau commerce, une étude d'opportunité n'est donc pas exigée.

> 6e principe : De par la surface de vente supérieure à 1'000 m^2, l'obligation d'élaborer un plan spécial s'applique déjà.

Le PS est également conforme aux fiches de coordination suivantes :

> U11 "Poursuivre une politique d'urbanisation durable" : Le développement du PS satisfait à l'application par les communes du principe d'utilisation mesurée du sol et de qualité urbaine en contribuant à réaliser un quartier dans un secteur affecté, équipé et accessible en transports publics : La localisation du projet répond aux critères de qualité de desserte TP (type C) (accès direct à la gare CFF et l'arrêt de bus à proximité) et de capacité suffisante pour les transports individuels motorisés.

> U12 "Concentrer le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et renforcer la qualité urbaine" : Le développement du PS correspond à ces objectifs puisqu'il permet le renouvellement urbain d'un terrain déjà affecté à la zone à bâtir. Des réflexions entreprises en amont ont déterminé que la création de logements et/ou de bureaux n'étaient pas adaptée au contexte environnant.

> U23 "Assurer une place pour la nature en ville" : Le secteur de Prémard est actuellement très minéral. Le développement du PS constitue l'opportunité de d'aménager des surfaces végétalisées et des plantations variées dans le secteur pour augmenter la perméabilité des espaces.

> U27 "Réduire les conséquences d'accidents majeurs" : La raffinerie de Cressier est située au nord-est du secteur et les wagons de transport peuvent être stationnés à proximité du site. Le risque d'accident majeur lié à cette activité a été évalué dans le chapitre environnement du présent rapport. L'augmentation du risque lié au projet n'est pas significative.

> A21 "Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce" : Le site étant situé à proximité immédiate de la gare de Cornaux, un report modal des futures employé·e·s et client·e·s de la voiture vers le train est facilité. Le stationnement voiture est en outre dimensionné en fonction des normes VSS en vigueur, tenant compte du Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.) du Canton de Neuchâtel (selon arrêté signé le 31 mai 2023, avec entrée en vigueur le 1er octobre 2023).

> A24 “Gérer le stationnement” : Le dimensionnement de l’offre en stationnement est adapté à la qualité de desserte du site et plus de 90% des places sont réalisées en ouvrage tel qu’exigé. Seules 4 places extérieures sont prévues vers le bâtiment agricole. De plus, en coordination avec la fiche E13, les places de stationnement du magasin seront payantes.
> A27 “Promouvoir la mobilité douce” : Les cheminements piétons vers le commerce ont été pris en compte de manière systématique dans la conception des aménagements extérieurs et assurent une perméabilité du site.
> E11 “Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement” : L’agrandissement du magasin Landi contribue à améliorer la mixité fonctionnelle du village et de renforcer ce secteur économique dans la partie est du littoral.

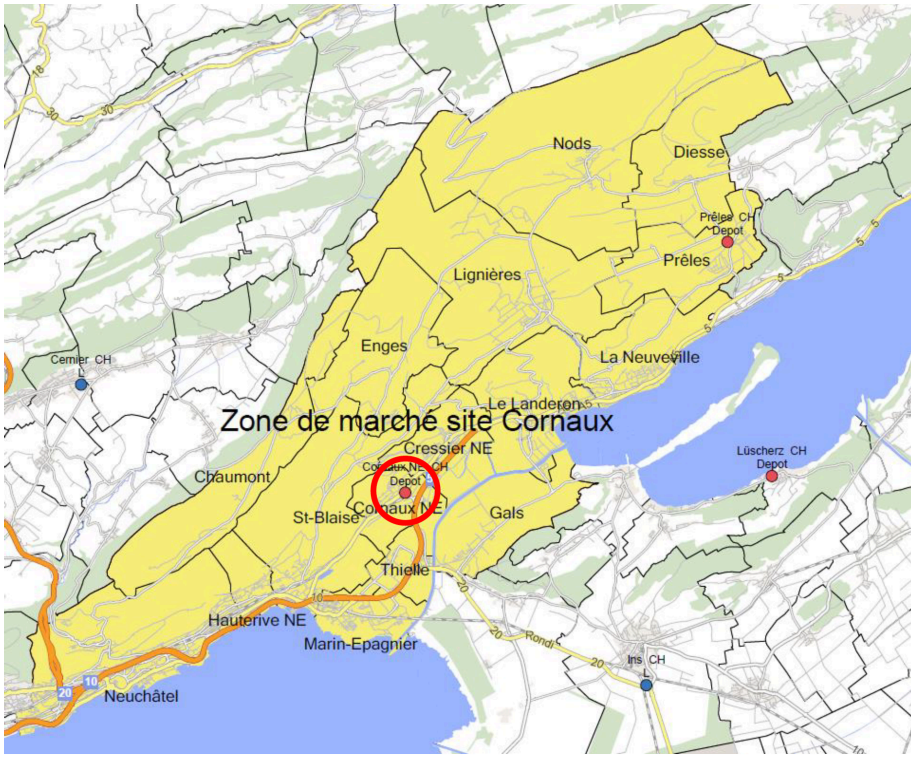
Justification du besoin en surfaces de vente

Enfin, bien qu’il ne soit pas nécessaire de réaliser une étude d’opportunité selon le principe d’aménagement n°5 de la fiche E13 citée ci-dessus, ceci n’épargne pas la justification du besoin en termes de surfaces dédiées à la vente et autres locaux.

Le magasin actuel est totalement désuet. Il ne répond plus au standard actuel et n'est pas attractif. Il est important pour Landi de proposer des surfaces de vente plus agréable pour les clients, au même titre qu'à Cernier ou Bevaix. Il s'agit donc tout d’abord d'une mise en conformité de l'activité en termes d'exploitation, de gérance ainsi que pour les employés.

De plus, afin d'offrir un choix approprié à sa clientèle, le concept national des magasins Landi a défini 5 formats (tailles) de magasin, dépendant de la taille du bassin de chalandise. L'analyse de marché établie au début du projet a identifié environ 9'400 ménages dans la zone de marché du LANDI Cornaux, ce qui correspond au minimum à un format M (moyenne) avec environ 1'250 m² de surface de vente.

Fig. 13 : Zone de marché du site de Cornaux (Landi Région Neuchâtel SA)



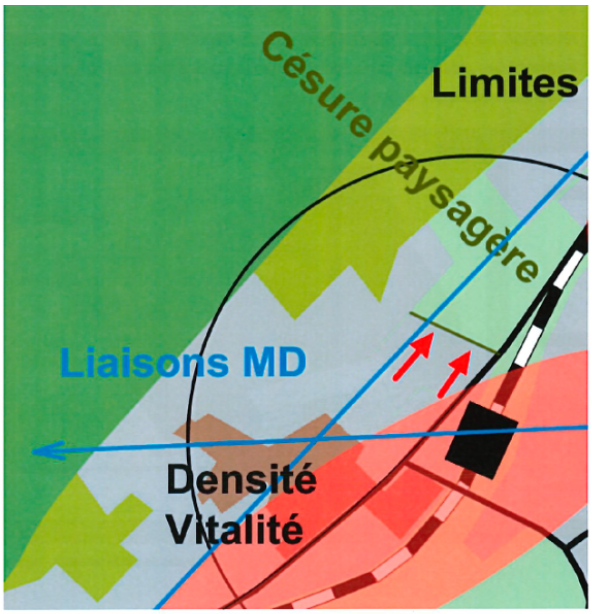
Le projet dont la surface de vente est de 1'270 m^2 peut être autorisé, conformément aux principes d'aménagement n°2 et n°3. Tenant compte du projet décrit au chapitre 2, les activités de Landi Région Neuchâtel SA sont réparties sur 4 sites dont celui de Cornaux qui est l'unique point de commerce agricole entre Neuchâtel et Bienne, répondant aux besoins de l'entreprise en agriculteurs de la région. Les intentions de Landi en développant ses activités sur le site est d'en faire une base logistique pour les agriculteurs et viticulteurs de l'ensemble du Littoral.

5.4 Plan directeur régional (PDR)

Le PDR de l'Entre-deux-lacs, approuvé par le Conseil d'État le 2 mai 2018, regroupe les communes de Cressier, Cornaux, Le Landeron, Lignières et Enges, pour lesquelles il définit les orientations directrices du développement territorial à l'horizon 2030-2040 à l'échelle régionale, en déterminant notamment le dimensionnement de la zone à bâtir (en particulier de la zone d'habitation, mixte et centrale (ZHMC), les zones d'utilité publique ou celles dédiées aux activités économiques ne faisant pas partie de cette évaluation).

Le PDR identifie l'objectif d'améliorer la densité et la vitalité aux alentours des gares de Cornaux et de Cressier. Le renouvellement urbain et l'augmentation des usages répond donc à cet objectif du PDR.

Fig. 14 : Extrait du Projet de territoire (PDR) de l'Entre-deux-lacs (Zoom Cornaux)



Concernant le secteur Cressier-Cornaux, les quatre actions prioritaires (p.93) sont les suivantes :

1. valorisation des centralités (brun)
2. requalification de la bande de transition (rouge)
3. maintien d'une césure paysagère entre Cornaux et Cressier (vert)
4. maintien de la zone industrielle de la plaine (violet, hors périmètre)

Le secteur de Prémard est concerné par l'action 1, en raison de sa proximité à la gare et au centre du village. Le projet, de par la requalification de ses aménagements extérieurs, en lien avec le projet de réaménagement de la gare, contribue à cette action.

L'action 2, requalification de la bande de transition, concerne surtout le développement de liaisons de mobilité douce nord-sud entre la forêt et la plaine et est-ouest entre les deux villages. Le secteur de Prémard participe principalement à la liaison nord-sud en connectant le village avec la gare, même si la commune souhaite surtout renforcer la liaison par la rue du Bourg (attractivité des espaces publics, suppression du trafic motorisé sous le Grand Pont).

L'action 3 inscrit une césure paysagère à l'est du site mais n'a pas d'influence sur le programme.

L'action 4 ne concerne pas directement le secteur de Prémard puisqu'aucune activité industrielle n'est prévue sur le secteur.

Arrêté du Conseil d'État (ACE) du 2 mai 2018

L'ACE du 2 mai 2018 valide le PDR Entre-deux-Lacs, sous réserve de conditions. Pour les zones d'activités économiques, le PS est conforme à l'élément suivant :

> Diversification des zones d'activités proches des centres et bénéficiant d'une bonne accessibilité multimodale : le développement du secteur permet d'augmenter les surfaces de vente et opère un véritable renouvellement urbain, à proximité du centre du village, devant la gare et donc dans un lieu bien desservi en transports publics et accessible en modes doux.

5.5 Plan d'aménagement local (PAL)

Selon le PAL en vigueur, sanctionné par le Conseil d'État le 20 décembre 1999, le secteur de Prémard est affecté à la zone spéciale a, soumise à plan spécial. La réalisation d'un plan spécial pour ce secteur est donc obligatoire à toute construction nouvelle.

Suite à la révision de la LAT en 2014 puis à la sanction du PDC en 2019, la commune de Cornaux est actuellement en cours de révision de son PAL. Étant conformes à l'AIHC, les règles fixées dans le PS anticipent cette révision. De plus, l'affectation en zone d'activités économiques est cohérente avec le projet de territoire en cours de finalisation. Le développement du secteur Prémard est inclus à la vision territoriale. Il participe à la requalification de l'entrée de village avec le développement projeté sur le secteur du Clos et le projet de réalisation du P+R au Nord-Est du site.

Le PS est donc à la fois conforme au PAL en vigueur et le sera au futur PAL révisé.

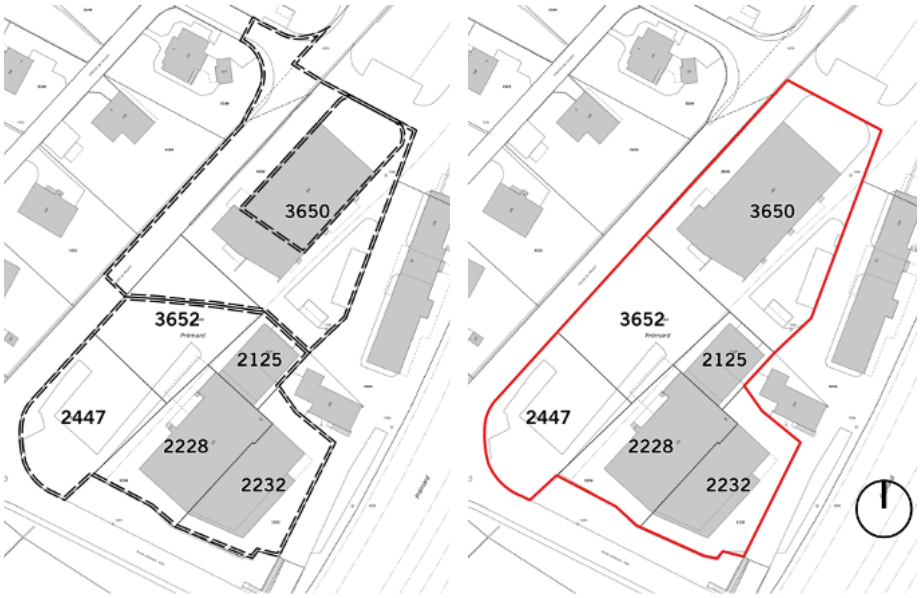
6. Aménagement du territoire

6.1 Périmètre du PS

Selon le SITN, les trois périmètres de plans spéciaux en vigueur incluent les biens-fonds 3650, 2125, 2228, 2232, 2447 et 3652 ainsi qu'une partie des DP 52 et 66. Après vérification des plans originaux du PAL sanctionné le 20 décembre 1999, et du le plan de la modification partielle du PAL, sanctionnée le 29 mars 2010, la route n'est pas englobée dans le périmètre de PS. Les DP 52 et 66 ne sont donc pas concernés.

Le périmètre proposé fusionne les 3 périmètres officiels en un seul (figure de droite ci-après).

Fig. 15 : Extrait cadastral avec périmètres de plan spécial selon le SITN et périmètre fusionné proposé (source fond : ©SITN)



6.2 Foncier

Le périmètre du PS comprend les biens-fonds 3650, 2125, 2228, 2232, 2447 et 3652 dont Landi Région Neuchâtel SA est l'unique propriétaire. La surface totale s'élève à 6'213 m^2.

Tab. 7 : Caractéristiques foncières des biens-fonds

Biens-fonds	surface (m^2)	Propriétaire
2125	329	Landi Région Neuchâtel SA
2232	864	
2228	904	
2447	903	
3652	960	
3650	2'253	
Total	**6'213**	

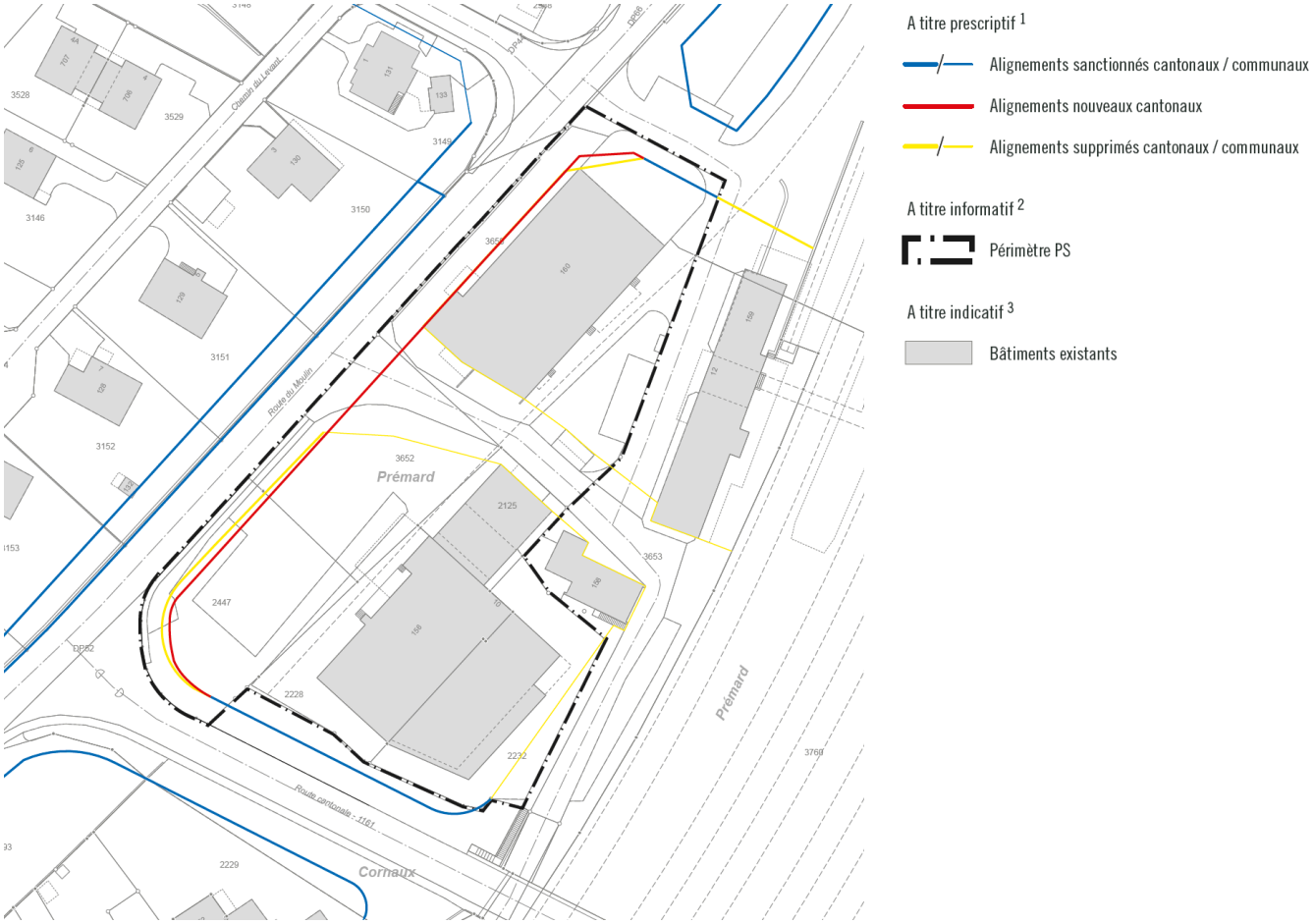
En application de l'art. 68 LCAT, un regroupement des constructions est autorisé, permettant l'utilisation de droits à bâtir indépendamment de la division parcellaire.

L'interdiction de construire frappant une partie des bien-fonds doit alors être inscrite au registre foncier par une mention d'inconstructibilité.

6.3 Alignements en vigueur

Le périmètre des PS est concerné par des alignements en vigueur (voir figure ci-dessous). Pour permettre le développement à l'intérieur du périmètre du PS, il est convenu d'effectuer les adaptations nécessaires à la faisabilité du projet.

Fig. 16 : Alignements modifiés



L'objectif de ces alignements était de pérenniser l'accès à la gare à travers la propriété de Landi. Actuellement, une servitude réciproque avec les CFF permet cet accès. Le projet de Landi permettrait toujours cet accès. Cependant, il ne serait pas du tout qualitatif pour l'aménagement devant la gare que d'amener les voitures devant son bâtiment. Il serait en effet beaucoup plus pertinent de déplacer les accès vers le nord, en lien direct avec le P+R.

De plus, de manière à éviter une demande de dérogation ainsi qu'une inscription de mention de précarité pour les aménagements extérieurs (escaliers, chemin piétons, bassin de rétention) projetés au sud du bf 2232, l'alignement longeant la voie CFF est abrogé.

Il convient de mentionner que les modifications apportées dépassent du périmètre du PS, à savoir la suppression de certains alignements situés sur les bf 3651 et 3653, propriétés des CFF.

Le plan modifiant les alignements en vigueur et son arrêté relatif sont joints au dossier.

6.4 Affectation

Selon le Plan d'aménagement local (PAL) en vigueur, le périmètre du PS n'a pas d'affectation propre (pas de densité, d'emprise, de hauteur maximale, etc.). Selon le règlement d'aménagement en vigueur, l'objectif de la zone soumise à plan spécial (ZPS) consiste à conserver leur fonction aux bâtiments existants en respectant le caractère des zones avoisinantes, en particulier la zone du site bâti protégé (ZSBP).

En cohérence avec le PAL en cours de révision, le secteur sera affecté en « zone de plan spécial a » avec affectation de type « activités ». Ainsi, il s'inscrit dans la continuité des zones d'activités existantes, dans la partie Sud-Est du territoire communal (Marais-aux-chevaux).

Fig. 17 : Affectation future du plan spécial (zone de plan spécial a)

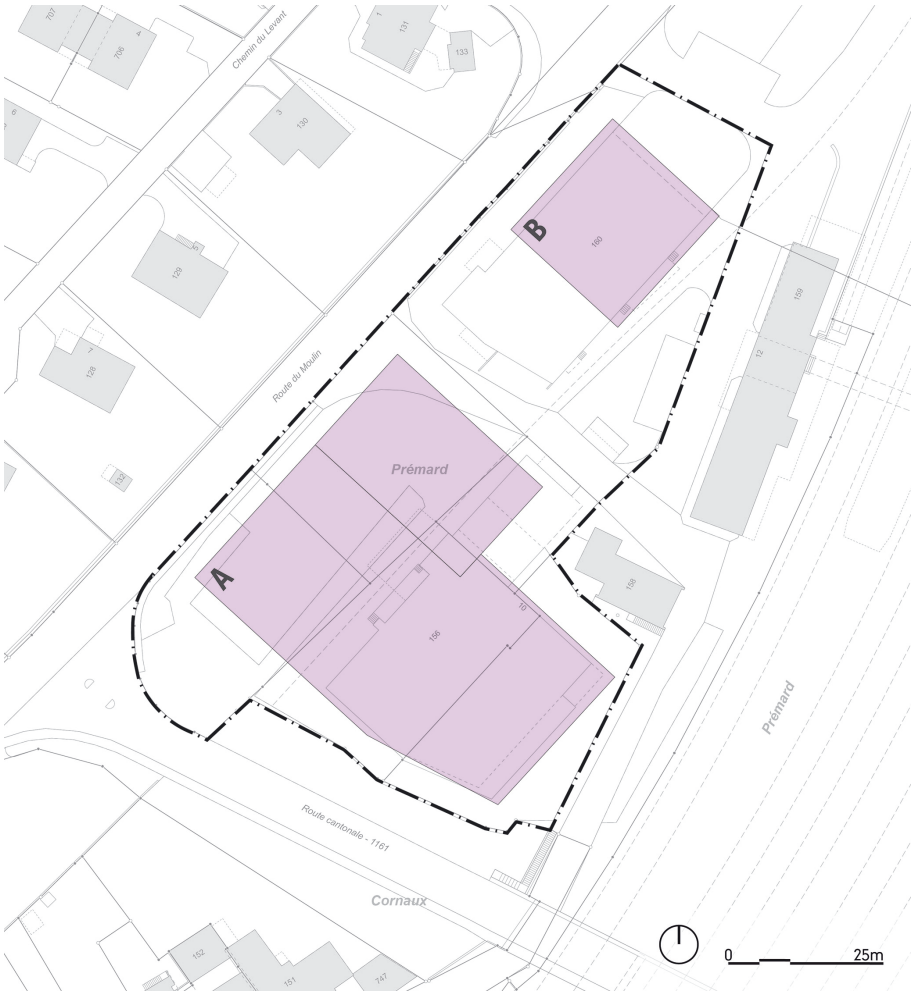


6.5 Droits à bâtir

6.5.1 Périmètres d'évolution des constructions

Le recours au PS demande d'appliquer les notions issues de l'accord intercantonal harmonisant la terminologie dans le domaine des constructions (AIHC). Afin de préciser des droits à bâtir distincts, deux périmètres d'évolution des constructions ont été définis (A et B) pour les bâtiments A et B. Une surface déterminante de construction et une altitude maximale ont été fixées pour chacun de ces périmètres.

Fig. 18 : Périmètres d'évolution du plan spécial



6.5.2 Mesure d'utilisation du sol

Il est important de définir des droits en valeur absolue afin d'assurer la faisabilité du PS même si la partie pouvant être utilisée par le réaménagement devant la gare devait, à terme, être acquise par les CFF. Pour le moment, ce n'est pas l'option retenue, mais les acteurs concernés pourront ainsi changer d'avis à futur.

La surface des périmètres d'évolution figurant sur le plan et répartie comme suit :

Périmètre d'évolution	Surface déterminante de construction (m^2)
A	2'471
B	495

Les périmètres correspondent quasiment à la surface d'implantation du projet (peu de marge de manœuvre). La surface déterminante de construction correspond donc à l'entier de la surface totale des périmètres d'évolution, soit 2'966 m2.

Conformément à l'article 11 RELCAT, la mesure d'utilisation du sol doit toutefois s'exprimer en indice. La surface totale des deux périmètres d'évolution correspondant à 48% de la surface totale du plan spécial, il a été décidé de fixer un indice d'occupation du sol maximal (IOS) à 0.5, laissant une faible marge de 140 m^2 pour les petites constructions à l'extérieur des périmètres d'évolution, et avant-toit dépassant 2.50 m (couvert à vélo, infrastructures électriques, etc.).

Altitudes

Le PS permet de déterminer la hauteur des constructions par les cotes d'altitudes suivantes :

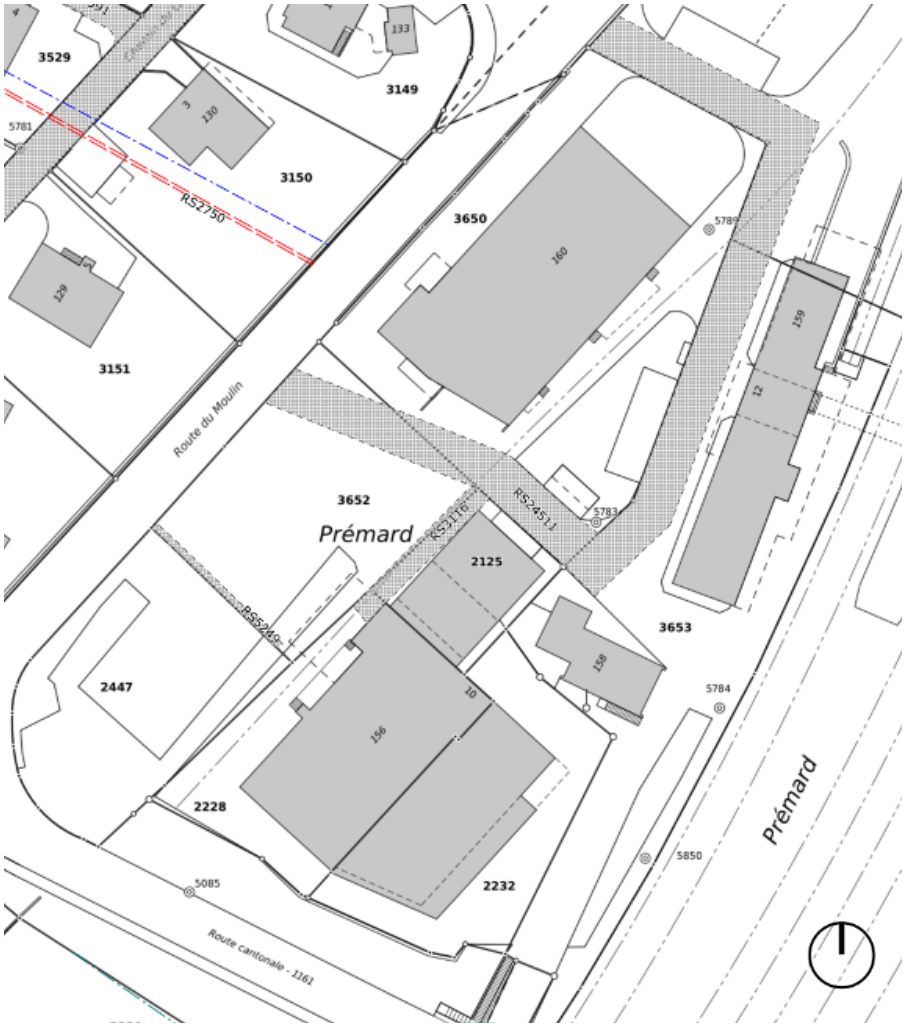
Périmètre d'évolution	Cote d'altitude max. (msm)
A	444 et 447.50
B	447.50

Fixer une altitude au lieu d'une hauteur maximale permet de traiter plus facilement des bâtiments avec des hauteurs différentes. Au sein du périmètre d'évolution A, une distinction est faite entre la partie vente, plus basse, et la partie dépôt, identique à celle du bâtiment agricole. Ces deux altitudes permettent ainsi d'assurer une partie plus basse aux bâtiments.

6.6 Servitudes

Les servitudes existantes sur le site sont détaillées dans le tableau ci-après. Tenant compte du projet et des futurs accès, une partie des servitudes est supprimée. C'est en particulier le cas pour la servitude RS24511 permettant un accès réciproque à pied et à tous véhicules au centre du PS et ne correspondant plus aux cheminements piétons prévus.

Fig. 19 : Localisation des servitudes de passage (source fond : ©SITN)



Tab. 8 : Liste des servitudes existantes (source : guichet cartographique SITN)

bf	servitude	propriétaire	titre	fonds	radiation
2125	3116	Landi REGION NE SA	Ch. et D passage à pied et pour tous véhicules	FD n°3652 et 2228 FS n° 3652	oui
2228	3116		D passage à pied et pour tous véhicules	FS 3652, 2125	oui
3652	5249		Ch. Passage à pied, surplomb d'un escalier	FD n° 2447	oui
	5250		Ch. Surplomb de toit et des cheneaux		oui
	3116		Ch. et D passage à pied et pour tous véhicules	FD n°2228 et 2125 FS n° 2125	oui
	24511			FD n°3650, 3651 et 3653 (CFF) FS n°3653, 3651 et 3650	Adaptation (cf. ci-dessous)
3650				FD n°3653, 3652 et 3651 FS n° 3653, 3652 et 3651	oui
	24512		Ch. Restriction au droit de voisinage et conditions particulières	FD n°3651 (CFF)	oui

Afin de garantir un accès piétonnier au site, deux nouvelles servitudes sont prévues :

> A la demande des CFF et selon leur préavis du 30 mai 2023, la modification de la servitude 24511 au profit d'une servitude publique de passage à pied pour la liaison principale longeant le bâtiment au sud-ouest depuis l'entrée principale en direction de la gare ;

> l'inscription d'une servitude publique de passage à pied pour la liaison secondaire le long de la route du Moulin (RC5).

6.7 Recensement architectural

Aucun des bâtiments du site n'est recensé.

6.8 Présentation des dispositions du règlement du PS

Comme expliqué précédemment, le règlement du PS a été établi en intégrant les dispositions de l'AIHC. En effet, le PS étant adopté par le Conseil général, il doit être établi en conformité avec le nouveau droit, et ce bien que le PAL encore en vigueur de Cornaux fasse référence aux anciennes terminologies.

Fig. 20 : Plan d'implantation



6.8.1 Dispositions générales

Affectation et surface de vente (art. 1.4 et 1.5)

Ces dispositions définissent l'affectation en activités économiques, la destination commerciale et administrative compatible avec de l'habitat ainsi que la surface de vente maximale fixée à 1'600 m^2. Cette surface maximale permet ainsi une augmentation potentiel de plus d'environ 25% (330 m^2) et laisse ainsi la possibilité de prolonger le niveau commercial du bâtiment A sur le parking couvert. Dans un premier temps cette

surface sera utilisée en tant que surface de stockage extérieure, pouvant ultérieurement être couverte et utilisée comme surface de vente.

6.8.2 Aménagement et architecture

Périmètre d'évolution des bâtiments A et B (art. 2.3)

Cette disposition définit la destination des périmètres d'évolution, soit les bâtiments, leur sous-sol, les espaces de dégagement ainsi que le stationnement.

Petites constructions (art. 2.4)

En lien avec l'explication sur l'IOS (chapitre 6.5.2), les petites constructions sont autorisées dans et hors des périmètres d'évolution à la condition qu'elles soient imposées par leur destination ou destinées au stationnement des vélos.

Distance (art. 2.5)

La notion de gabarits est remplacée dans le cadre du PS par celle de périmètre d'évolution, conformément à l'art 17, al. 3 LCAT. Les bien-fonds voisins ne sont donc pas impactés par ces nouvelles règles, comme cela aurait pu l'être avec des gabarits ne respectant pas une distance à la limite. De plus, la distance entre les bâtiments est largement respectée par rapport à la distance latérale de 3 m minimum indiquée dans le règlement d'aménagement en vigueur (art. 9.01.5, al. 4). Les distances entre les périmètres d'évolution et la limite parcellaire sont indiquées sur le plan d'implantation. La distance entre les deux périmètres d'évolution est au plus proche de 27 m.

Façades et façade active (art. 2.6)

Il s'agit d'assurer un rythme de façades en élévation ou en plan. De plus, un soin particulier doit être accordé à la façade donnant sur l'entrée principale et la liaison piétonne principale, en tant que façade active du bâtiment le long du Grand-Pont. Il est attendu des vitrages ainsi qu'une entrée de bâtiment marquée.

Toits (art. 2.7)

La forme des toits n'est pas contrainte. Le projet prévoit le bâtiment de vente (A) en toit plat alors que le bâtiment agricole (B) aura un toit à pan. Les dispositions imposent toutefois la pose de panneaux photovoltaïques et, en cas de toit plat, sa végétalisation.

Murs de soutènement (art. 2.8)

Il existe une différence de niveaux entre le point le plus haut et le plus bas du site, impliquant la nécessité de construire des murs de soutènement (entrée du parking, accès au quai de livraison, etc.). Ces derniers peuvent être construits en dehors des périmètres d'évolution, sous l'accord écrit du voisin, en cas d'implantation en limite de propriété.

Stockage extérieur (art. 2.10)

Le stockage extérieur est autorisé mais uniquement de façon propre et entretenue. Il peut être masqué par de la végétation lorsque c'est possible. Cette disposition permet d'éviter la situation actuelle, où une partie du stockage est entreposée de façon désorganisée à l'extérieur, gênant parfois la circulation du trafic et des piétons.

6.8.3 Aménagements extérieurs

Aire piétonne végétalisée (art. 3.1)

Cette aire permet l'aménagement des cheminements piétonniers tels que décrits au chapitre 2, toute en hiérarchisant les liaisons par des largeurs minimales. La végétation figure à titre indicatif sur le plan d'implantation. Elle doit être traitée dans le plan des aménagements extérieurs.

Aire de verdure (art. 3.2)

Ces dispositions concernent les espaces verts qui ne sont pas situés dans l'aire piétonne végétalisée, soit aux entrées sud-ouest et nord du PS. Le plan des aménagements extérieurs définit précisément son aménagement et le concept de végétalisation.

Aire de séparation des flux (art. 3.3)

Ces dispositions concernent l'aire située entre l'aire de circulation et de stationnement et la gare. Elle permet d'orienter les piétons. Son aménagement sera défini ultérieurement et financé par les CFF. Bien qu'inconstructible, il doit permettre l'installation de mobilier urbain et d'abris à vélos.

Plantations et entretien (art. 3.4)

Cet article permet de se référer à l'article 3.2 du règlement communal des constructions qui stipule que toute nouvelle construction implique une obligation de planter. En l'occurrence, en zones d'activités (ZAC I dans notre cas), il est exigé de planter au minimum un arbre par 400m^2 de surface brute de plancher ou un arbre tous les 3 à 4

places. Au vu du projet et du faible nombre de places en surface, il est plus avantageux pour la biodiversité d'utiliser la règle des 400m^2, qui est largement respectée avec le projet actuel.

Ajouté à cela, il s'agit de favoriser une adaptation des espèces aux changements climatiques et une protection de la biodiversité (interdiction de l'emploi de phytosanitaires).

6.8.4 Accès, stationnement

Les explications relatives aux articles 4.1 à 4.5 sont données dans le chapitre 7 « Mobilité ».

6.8.5 Équipements

Les explications relatives au plan d'équipement sont données dans le chapitre 8 « Équipement ».

6.8.6 Dispositions environnementales

Les explications relatives aux articles 6.1 à 6.5 sont données dans le chapitre 10 « Environnement ».

6.8.7 Dispositions finales

Inscriptions au registre foncier (art. 7.1)

Cette disposition liste les inscriptions et suppressions d'une mention d'inconstructibilité et des servitudes dans le registre foncier, telle que décrites au chapitre 5.

Entrée en vigueur (art. 7.3)

Définit l'entrée en vigueur du PS.

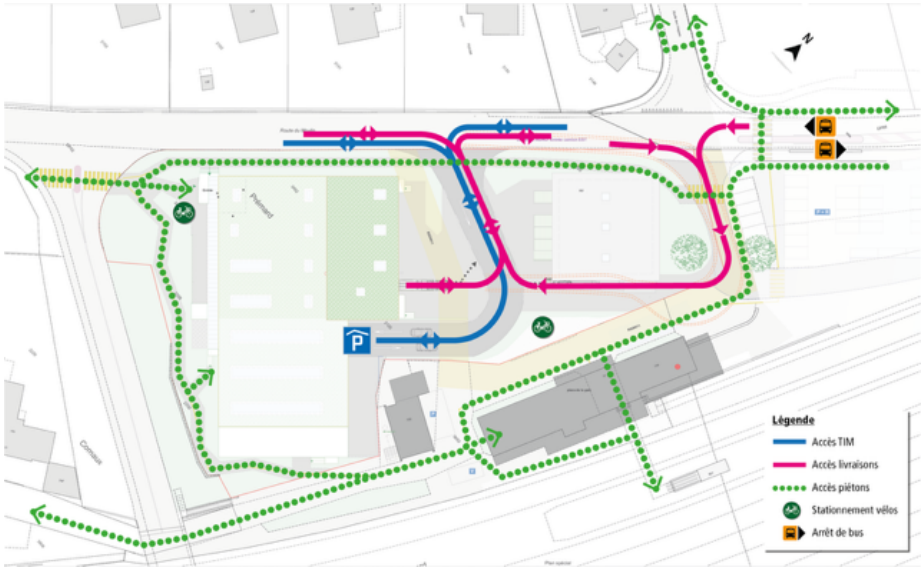
7. Mobilité (Christe & Gygax)

7.1 Accès au site et circulation

L'accès pour les véhicules motorisés, hormis une partie des livraisons (cf. chapitre 7.2), se fait par la route du Moulin (RC5), par un accès situé entre les deux bâtiments planifiés. L'entrée au parking et aux quelques places de parc en surface (4 places) s'effectue directement depuis cet accès existant et réaménagé.

L'arrêt de bus existant « Cornaux, Gare » est situé sur la RC5 au Nord-Est du débouché du Grand-Pont et ne fait actuellement l'objet d'aucun aménagement particulier. Il est désormais projeté au plus près de la gare, à l'Est du carrefour avec la route des Vergers. Il est prévu que cet arrêt soit aménagé sur la chaussée avec un îlot central de sécurisation de la traversée piétonne[5], conformément à la coordination avec la commune et le SPCH du 10 août 2021. Cet aménagement sera toutefois réalisé dans le cadre du projet P+R CFF et est donc indépendant de la présente procédure.

Fig. 21 : Principes d'accès au site (Christe & Gygax)



5 Le SPCH demande un ilot en dur de 1,5 m et 0,25 m de marquage de chaque côté pour faciliter le passage des lames de chasse-neige.

Les accès piétons s'effectuent par des cheminements en site propre qui longent le Nord et l'Ouest du site et permettent également un accès privilégié à la gare depuis le centre du village. Depuis l'arrêt de bus, l'accès piéton à la gare est garanti par la rue actuelle en prolongement de la Route des Vergers (trottoir ou cheminement à créer en lien avec le projet de P+R).

Les accès vélos à destination de l'abri vélos situé à proximité de l'entrée du magasin s'effectuent via le passage piéton en bas du Grand-Pont.

Une séparation physique est aménagée entre la gare et le site Landi, afin d'éviter le passage des piétons et des vélos entre les deux bâtiments projetés (aire de circulation et de stationnement) et d'inciter à l'utilisation soit de la Route du Bourg, soit du cheminement en site propre créé entre le Grand-Pont et le nouveau bâtiment A.

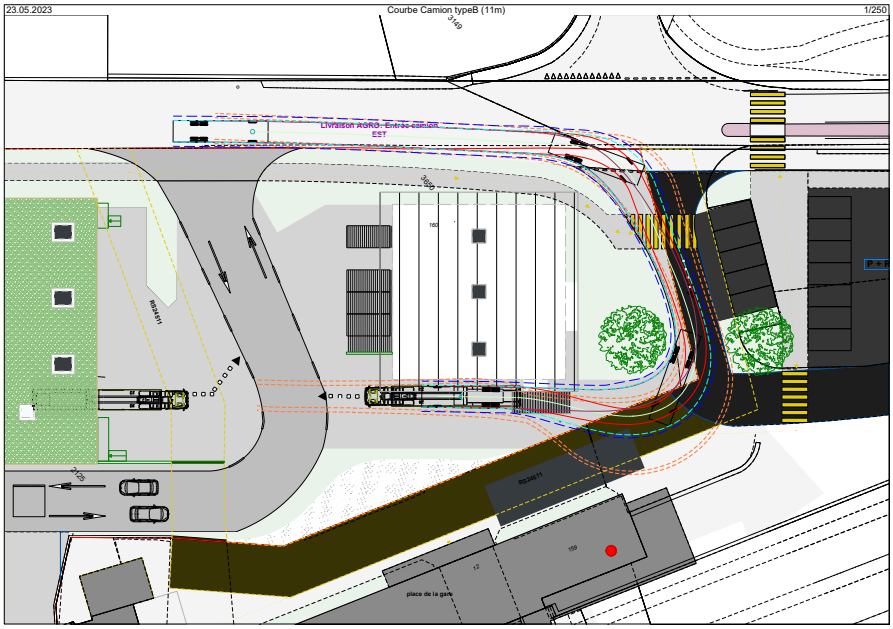
7.2 Accès livraisons

L'accès pour les camions de livraison s'effectue différemment selon le bâtiment à desservir.

Pour le bâtiment agricole (B) situé à l'angle Est du secteur, l'entrée livraisons est réalisée via le carrefour entre la RC5 et la Route des Vergers (accès à la gare). Les rayons de giration ont été vérifiés (cf figure ci-dessous) et confirment la faisabilité de cet accès. Les camions contournent le bâtiment agricole en direction du quai de chargement (plateforme élévatrice) situé au Sud de celui-ci, puis ressortent par le même accès que les voitures, entre les deux bâtiments projetés A et B. Cet accès en sens unique du bâtiment agricole a été choisi de manière à éviter les manœuvres délicates qui auraient été nécessaires, en cas d'accès par la zone située entre les deux bâtiments, pour pouvoir s'aligner correctement au Sud du bâtiment agricole.

Pour les livraisons du bâtiment commercial, les camions utilisent l'accès voiture au parking, entre les deux bâtiments A et B, pour accéder au quai de chargement situé à l'Est de celui-ci, en marche arrière. La zone de manœuvres des camions (plus simples à effectuer pour l'accès au quai de livraison du bâtiment A que pour le bâtiment B) se situe dans un secteur dédié uniquement au trafic motorisé.

Fig. 22 : Accès livraison bâtiment agricole (Christe & Gygax) : courbes de giration pour un camion de type B avec remorque (tracé extérieur orange) et pour un camion simple de 11m (tracé extérieur bleu ciel)



7.3 Stationnement

Le dimensionnement du stationnement du projet a été réalisé selon le Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.) du Canton de Neuchâtel (selon arrêté signé le 31 mai 2023, avec entrée en vigueur le 1er octobre 2023) pour les voitures, et la norme VSS 40 065 pour les vélos, en considérant le magasin Landi comme un magasin spécialisé.

La surface de vente du magasin est de 1'270 m^2. Selon le RELConstr, le besoin en stationnement est de 3,5 places pour 100 m^2 de surface de vente pour la clientèle et de 1,5 places pour 100 m^2 de surface de vente pour le personnel (magasins spécialisés). Pour le dépôt agricole, les besoins sont de 0.1 places pour 100 m^2 de surface brute de plancher pour les clients et de 0.01 places pour 100 m^2 de surface brute de plancher pour les employés. Ainsi les besoins bruts en places de stationnement du site sont de 63 places (voir Tableau 4).

Le type de localisation, défini selon la carte de l'annexe 2 du RELConstr est de type IV. Le coefficient de réduction appliqué aux besoins bruts en stationnement est ainsi compris entre 50 et 80%). **Les besoins nets en places de stationnement sont ainsi compris entre 32 et 51 places.** Aucun facteur de réduction supplémentaire du besoin net n'a été défini (articles 31 à 34 du RELConstr).

Deux places pour personnes handicapées sont prévues, conformément à ce que préconise la norme VSS 40 281 (au minimum 1 place pour 50 places de stationnement). Ces deux places sont localisées au plus proche des accès piétons au magasin.

Le projet prévoit une offre en stationnement de 42 places (y compris 2 places pour personnes à mobilité réduite), dont 38 au sous-sol, et est donc conforme au RELConstr.

Tab. 9 : Calcul du besoin en stationnement voitures

DIMENSIONNEMENT SELON RELCONSTR (arrêté signé le 31 mai 2023, entrée en vigueur le 1er octobre 2023)							
AFFECTATION		DONNEES	Calcul selon surfaces				
			Ratio	Besoins bruts [places]	Coeff. réduction Type localisation IV**	Besoins nets minimum [places]	Besoins nets maximum [places]
Magasin spécialisé	emplois	1270 m2 SV	1.5 pl./100 m^2 de SV	19.05	50 - 80%	9.5	15.2
	clients		3.5 pl./100 m^2 de SV	44.45	50 - 80%	22.2	35.6
Dépôts agricoles	emplois	400 m2 SBP	0.1 pl./100 m^2 SBP	0.4	50 - 80%	0.2	0.3
	clients		0.01 pl./100 m^2 SBP	0.04	50 - 80%	0.0	0.0
					Total:	32	51

** : Type de localisation, selon RelConstr Annexe 2.: IV

PS secteur Prémard: 42 places prévues

Le calcul des besoins en stationnement selon le RELConstr définit une fourchette de 32 à 51 places pour une surface de vente de 1'270 m^2 (projet actuel). Le projet en prévoit 42, ce qui est conforme. La marge de 9 places par rapport à la fourchette haute du calcul du besoin permettra de répondre à une augmentation de la surface de vente jusqu'à 1'600 m^2, tel qu'autorisé par le règlement. Ce dernier fixe donc un maximum de 51 places.

Le nombre de places de stationnement pour deux-roues motorisés est d'au minimum 15% du nombre de places de stationnement voitures (RELConst article 37c). Il est prévu au minimum **6 places pour motos-scooters,** réparties sur l'ensemble du périmètre du PS.

Stationnement vélo

Le stationnement des vélos doit également être assuré, notamment par des places abritées et sécurisées à destination des usagers de longue durée que sont les employés. Cette offre est complétée par des emplacements extérieurs couverts, afin de satisfaire les besoins en stationnement de courte durée, au bénéfice des clients.

Selon la norme VSS 40 065, **le besoin en places vélos est d'une dizaine de places**, dont 2 places pour les employés (voir tableau ci-dessous).

Le projet prévoit la réalisation de dix places vélo en surface, à proximité de l'entrée du magasin Landi. Il est donc conforme à la norme VSS 40 065.

Tab. 10 : Calcul du besoin en stationnement vélos

DIMENSIONNEMENT STATIONNEMENT VELOS selon VSS 40 065									
AFFECTATION	DONNEES		Ratio				Calcul		
			Emplois		Visiteurs		Employés	Visiteurs	Besoin total
	valeur	unité	[nb de places]	unité	[nb de places]	unité	[nb de places]	[nb de places]	[nb de places]
Magasin spécialisé	1270	m2 SV	2	par 10 places de travail	0.5	à 1 par 100 m2 SV	3.0	6.4	9.4
	15	places de travail							
								Total:	10
PS secteur Prémard: 10 places prévues									

Le Plan spécial autorisant un maximum de 1'600 m^2 de surfaces de vente, les besoins en stationnement vélos calculés pour une telle surface se montent à 11 places. Une augmentation de la surface de vente à 1'600 m^2 nécessiterait donc l'aménagement d'une place vélo supplémentaire.

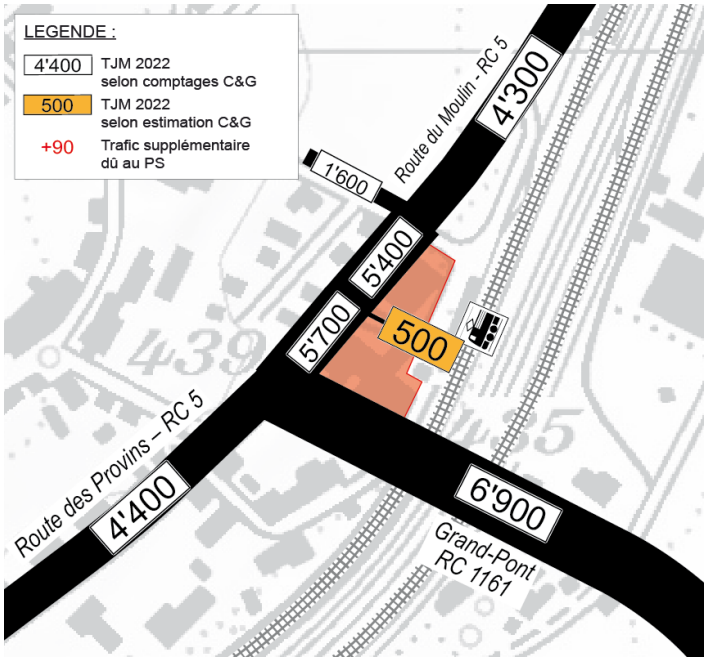
7.4 Circulation

Trafic actuel

Les charges de trafic actuelles (TJM 2022) sur le réseau ont été établies sur la base des données cantonales existantes (comptages du SPCH sur les routes cantonales) ainsi que de comptages, automatique sur une semaine et manuel en HPS (17h-18h), effectués en mai 2022 (C&G) (voir figure ci-dessous).

Actuellement, le magasin Landi et son dépôt agricole génèrent un trafic journalier moyen estimé à environ 500 mouvements de véhicules/jour. En heure de pointe du soir (HPS 17h-18h), la génération de trafic actuelle du magasin Landi et de son dépôt agricole est estimée à 100 véhicules/heure (45 en entrée, 55 en sortie).

Fig. 23 : Trafic journalier actuel TJM 2022 (Christe & Gygax)



Trafic généré par le projet

La génération de trafic totale du projet a été calculée sur la base de la génération de trafic actuelle, en tenant compte de l'augmentation du nombre de places de stationnement liée au projet (25 places actuelles, 42 places futures).

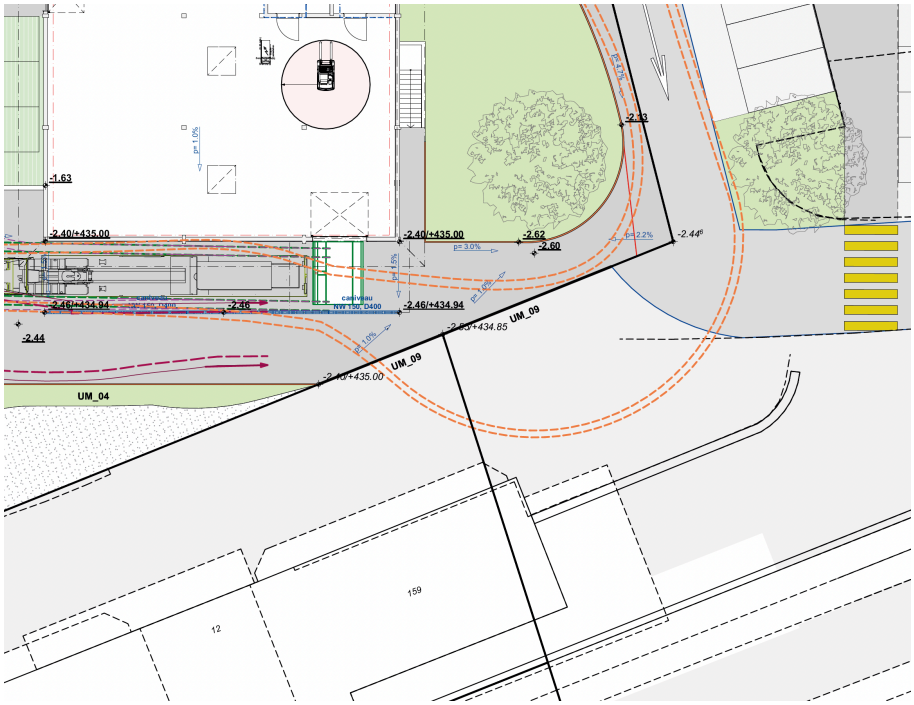
La génération de trafic supplémentaire (trafic journalier moyen lundi-dimanche) du PS Prémard peut ainsi être estimée à environ 340 mouvements de véhicules/jour (TJM).

Le trafic généré par les livraisons (compris dans la génération totale ci-avant) est, en moyenne journalière, le suivant (données Landi Région Neuchâtel SA) :

> magasin Landi : 0.6 camion/j entre 8h00 et 19h00 (+ 0.2 par rapport à la situation actuelle), 1 camion/j avant 7h00 (+ 1)
> dépôt agricole : 2 camions/j (idem actuellement).

Le trafic agricole impactant la Rue des Vergers (accès à la gare) et donc le secteur de la gare se monte ainsi à 2 passages aller (le retour se faisant par l'accès principal Landi) de camions par jour qui s'approcheront du bâtiment de la gare lors de leur manœuvre d'arrivée.

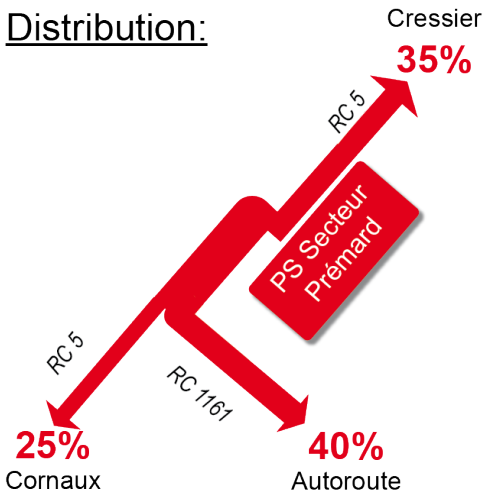
Fig. 24 : Giration du trafic agricole devant la gare



Distribution du trafic

La distribution admise du trafic nouvellement généré, établie sur la base des comptages effectués, est la suivante : 40% du trafic supplémentaire dû au projet proviendra de l'Est (Grand-Pont), 35% du Nord (RC5, Route du Moulin) et 25% du Sud (RC5, Route des Provins).

Fig. 25 : Distribution du trafic

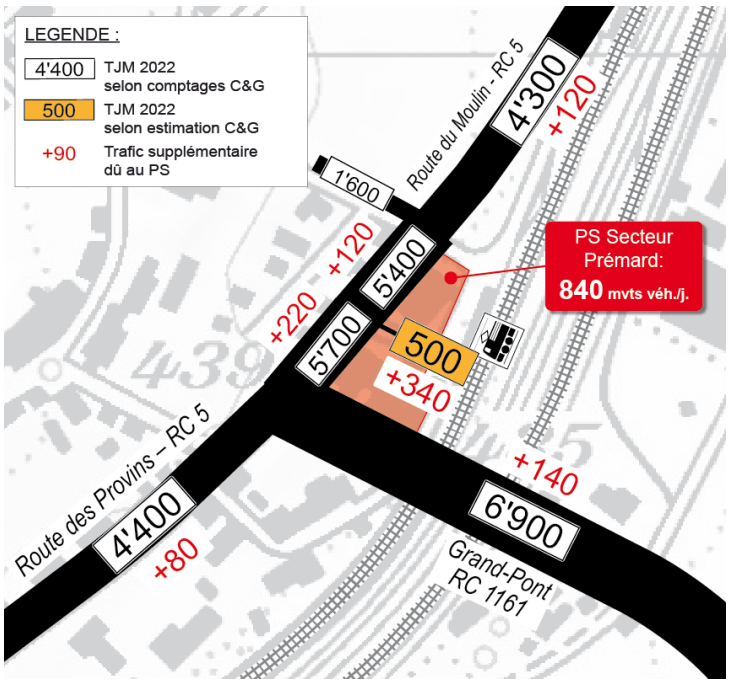


Impacts du projet sur le trafic journalier moyen (TJM)

L'affectation du trafic journalier moyen (lundi-dimanche) supplémentaire dû au projet est représentée sur la figure ci-après.

Cette figure permet de constater que **les augmentations relatives de trafic dues au projet seront faibles**, avec moins de 3% sur le Grand-Pont et moins de 4% sur la RC5.

Fig. 26 : Trafic journalier moyen actuel et trafic supplémentaire dû au projet



Impacts du projet sur l'exploitation du réseau (HPS)

A l'état actuel en heure de pointe du soir (HPS, 17h-18h), il y a aujourd'hui 45 uv/h en entrée et 55 uv/h en sortie (soit 100 uv/h au total) générés par le magasin Landi, soit un taux de rotation de 2 par case de stationnement par heure. Ce trafic actuel est à soustraire au trafic futur.

La clientèle d'un magasin Landi est relativement étalée tout au long de la journée. Le trafic généré à l'heure de pointe du soir (HPS 17h-18h) par le PS a été défini sur la base du comptage en HPS à l'état actuel et des hypothèses suivantes :

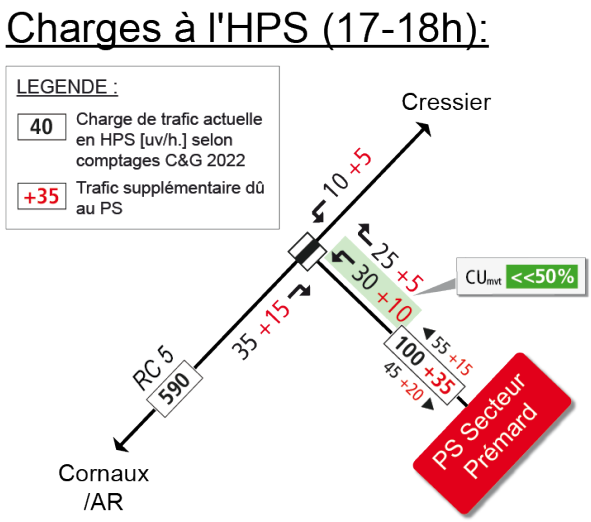
> Pour les 10 places destinées aux employés du magasin Landi, l'heure de fermeture du magasin étant déterminée à 19h, un ratio de 10% en sortie est admis, soit <5 uv/h en sortie.

> Pour les 32 places destinées aux clients du magasin Landi, un taux de rotation de 2 en HPS a été pris en compte, ce qui correspond à 65 uv/h en entrées et 65 uv/h en sortie.

Le trafic supplémentaire à l'HPS du PS secteur Gare-Landi, représenté sur la figure ci-après, peut donc être estimé à :

- 20 uv/h en entrée
- 15 uv/h en sortie
- Total : 35 uv/h.

Fig. 27 : HPS actuel et trafic supplémentaire dû au projet



Le calcul des capacités utilisées au carrefour de sortie du PS sur la RC5 montre que **les charges supplémentaires dues au projet auront un impact négligeable en HPS** (capacité utilisée du mouvement déterminant =10%). Aucune mesure particulière n'est donc à prévoir du point de vue de l'exploitation des carrefours.

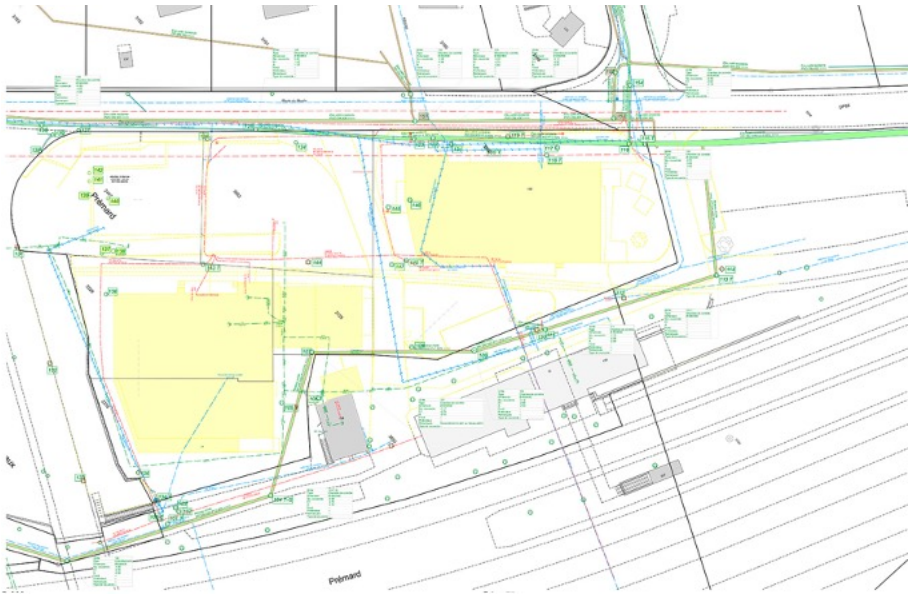
8. Équipement (Strüby Concept)

8.1 Equipements existants

Le PS est situé dans un secteur équipé. Les réseaux existants sont des équipements publics pour lesquels la taxe d'équipement est applicable. Selon l'article 70, al. 2 LCAT, les frais d'équipement relatifs aux centres d'achat sont à la seule charge du propriétaire en dérogation aux articles 109 et suivants.

Les équipements du PS doivent être réalisés conformément au plan d'équipement. Par équipement, il est entendu l'accès des véhicules au PS, la distribution d'électricité, l'adduction d'eau et l'évacuation des eaux usées et claires.

Fig. 28 : Équipements existants (source : ©Strüby Concept SA)



8.2 Voirie

L'accès principal et la sortie du site sur la route du Moulin pour les véhicules est situé au centre, entre les deux bâtiments. Les clients du magasin se dirigent vers le parking couvert se trouvant sous la partie Sud du magasin. Les camions de livraison pour le magasin s'insèrent en marche arrière jusqu'au quai de déchargement, intégré dans le volume de la halle de stockage.
Devant le bâtiment agricole se trouvent 4 places de stationnement pour la remise de marchandises aux clients agricoles. L'accès au quai de déchargement du bâtiment agricole, se trouvant au Sud du dépôt, se fait par la route du Moulin à l'Est du site. Après le transbordement, les camions sortent par l'accès principal.

L'entrée principale du magasin est située au coin Nord-Ouest du bâtiment, offrant un espace dégagé, à la convergence des différents cheminements piétonniers. Les clients arrivant depuis le village à vélo y trouvent des places de stationnement. Les clients se déplaçant transport publique se dirigent par le sud pour arriver à la gare ou par le nord pour atteindre le nouvel arrêt de bus à la sortie du village. Ces chemins sont d'environ 3 m de large pour se rendre à la gare et d'environ 2 m de large pour le trottoir longeant la route du Moulin.

Le parking est relié à l'entrée du magasin par des ascenseurs se trouvant au milieu de la façade Ouest, et par la passerelle couverte, passant devant le bâtiment.

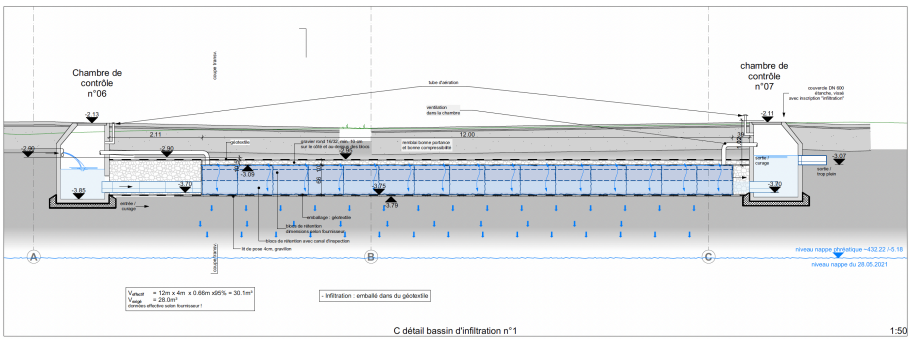
Au Sud, l'aménagement de clôtures légères et de platebandes plantées comprenant un écran végétalisé séparent les biens-fonds et dissuade un passage direct vers le parking ou à travers le site Landi.

8.3 Eaux usées / eaux claires (EU/EC)

Les eaux résiduaires (EU) sont évacuées par un système de canalisation séparé dans le collecteur unitaire communal existant, passant à l'intérieur de la limite Sud du bien-fonds. Les deux bâtiments y sont raccordés séparément, après un regard de contrôle respectif, dans deux chambres existantes.

Les eaux pluviales (EC) provenant des toitures plates à végétalisation extensive du bâtiment du magasin, sont évacuées vers une conduite collectrice privée, longeant le bâtiment à l'Ouest, qui se déverse dans un bassin d'infiltration / de rétention enterré au sud du parking, dont le trop-plein dégorge dans une chambre existante du collecteur unitaire communal.

Fig. 29 : Bassin d'infiltration (Strüby Concept, 2023)



Les eaux des surfaces sur les revêtements imperméables se déversent, dans la mesure du possible, par de pentes naturelles dans les surfaces végétalisés des aménagements extérieurs et sont ainsi infiltrées in situ par une couche de terre végétalisée. Si nécessaire, elles sont collectées par d'avaloirs de route ou des caniveaux et conduites également en le bac d'infiltration souterrain.

Les eaux de toiture en tôle du bâtiment agricole sont collectées au bord bas de la pente, côté Nord du bâtiment et ensuite, rejoignent les eaux non infiltrées des surfaces environnantes (provenant principalement de l'aire de circulation et de stationnement centrales), conduites vers un deuxième bassin d'infiltration / de rétention enterré à l'angle Sud-Ouest du bâtiment agricole, dont le trop-plein dégorge dans une autre chambre existante du collecteur unitaire communal.

L'ensemble des eaux pluviales du bien-fonds est collecté et infiltré à l'intérieur du terrain, selon les directives correspondantes.

8.4 Eau potable

L'adduction principale en eau potable est réalisée depuis la vanne existante au coin Sud-Ouest du site, jusqu'à la nourrice située dans le local de chauffage au sous-sol du bâtiment Landi. Depuis la nourrice, une conduite enterrée interne amène l'eau potable au bâtiment agricole.

Les raccordements existants sont mis hors service, et leurs conduites respectives sont supprimée lorsqu'elles sont en conflit avec les nouvelles constructions. En coordination avec le fournisseur d'eau, d'éventuelles adaptations des conduites traversant le terrain, aujourd'hui désignées 'hors-service', devront être décidées.

8.5 Électricité

La station combinant le réseau électrique et le téléréseau, dont l'emplacement actuel se trouve au milieu du nouveau bâtiment du magasin, est déplacée près de l'accès central, au coin Nord-Est de la halle de stockage du magasin. Les réseaux sont adaptés en conséquence par leurs gestionnaires.

Le raccordement du site se fait à partir de la nouvelle station vers le tableau principal, situé à l'étage du bâtiment Landi.
Le bâtiment agricole est raccordé au tableau principal par une conduite enterrée interne, traversant l'aire centrale de circulation et de stationnement.

9. Energie et défense incendie (Strüby Concept)

9.1 Concept énergétique

La production de chaleur pour le chauffage du magasin et les bureaux est assurée par une chaudière à pellets, installée dans le local de chauffage situé au sous-sol du bâtiment commercial. La distribution de chaleur est réalisée par des aérothermes dans le magasin et par de radiateurs dans les bureaux. Les surfaces de stockage, de transbordement et de vente extérieures ne sont pas chauffées. Aucun local n'est climatisé.

Le silo à pellets est placé directement au-dessus du local de chauffage, intégré dans l'angle Sud-Est du volume de la halle de stockage. L'approvisionnement s'effectue par la façade Est, le camion de livraison se stationnant parallèlement au camion de livraison de marchandise, au niveau du quai de déchargement.

A l'exception du bureau, le bâtiment agricole est considéré comme non-chauffé. Le maintien des températures ambiantes du bureau est assuré par une pompe à chaleur (PAC) air/eau, installée à l'intérieur, sur la mezzanine.

La consommation d'eau chaude sanitaire (ECS) est très faible pour le magasin Landi et non prévue pour le bâtiment agricole. En raison de la faible consommation d'ECS, l'installation de capteurs solaires thermiques n'est pas raisonnable. Il est donc prévu de produire l'ECS pendant toute l'année par une boiler PAC. L'énergie consommée pour la production de l'ECS est couverte par les installations photovoltaïques sur les bâtiments.

Une installation photovoltaïque, optimisée pour la propre consommation du site, est montée sur les toitures adaptés, en particulier sur les toits plats du bâtiment Landi.

L'éclairage intérieur et extérieur des bâtiments est réalisé en luminaires LED. Enfin, l'équipement de 80% des places de stationnement dans le parking de prises pour la recharge de véhicules électriques est préparé et prévu dans le dimensionnement des installations.

9.2 Défense incendie

Le site est équipé de deux bornes hydrantes existantes, au coin Sud-Ouest du terrain et près de l'accès central au Nord.

Les véhicules d'intervention des pompiers peuvent arriver depuis l'accès central ou l'accès de livraison du bâtiment agricole. Elles stationnent sur l'aire de circulation centrale ou au Sud du bâtiment agricole.

En raison des marchandises stockées dans le bâtiment agricole, les eaux d'extinction doivent être retenues. A cette fin, les murs extérieurs en ossature de bois sont posés

sur un socle en béton armé, et les portails et portes équipés de caniveaux ou de barrières de rétention.
Pour le bâtiment commercial, la rétention des eaux d'extinction n'est pas exigée.

Pour plus de détails, il est possible de se référer au concept de protection incendie et les plans y relatifs du dossier de demande de permis de construire.

Fig. 30 : Plan d'intervention protection incendies (Strüby Concept, 2023)



10. Environnement

10.1 Cadre général

Le présent chapitre a pour but d'identifier les principaux enjeux et contraintes environnementaux sur le périmètre sujet à l'élaboration du PS.

Une étude d'impact sur l'environnement (EIE), au sens des articles 10a et ss LPE[6] et 1 OEIE[7], n'est pas requise. Il doit toutefois être démontré que le projet de PS respecte le cadre légal environnemental. L'évaluation environnementale se base sur la directive de la Confédération sur l'étude d'impact sur l'environnement[8].

Le tableau ci-après distingue les domaines environnementaux qui sont traités dans le présent document de ceux considérés d'emblée comme non concernés par le projet.

Tab. 11 : Identification des domaines environnementaux significatifs

Domaines environnementaux	traité	non traité
Air	●	
Bruit	●	
Vibrations	●	
Rayonnement non ionisant	●	
Eaux	●	
Sols	●	
Sites pollués	●	
Déchets, substances dangereuses pour l'env.	●	
Organismes dangereux		●
Accidents majeurs	●	
Forêt		●
Flore, faune, milieux naturels	●	
Paysage		●
Sites archéologiques		●
Radon	●	
Dangers naturels	●	
Phase de réalisation (chantier)	●	

6 Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983
7 Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE) du 19 octobre 1988
8 OFEV 2009. Manuel EIE – Directive de la Confédération sur l'étude d'impact sur l'environnement. L'environnement pratique n°0923. Berne, 160 p.

10.2 Air

Situation actuelle

La pollution de l'air dans le périmètre du PS et ses environs est principalement liée au trafic routier (route cantonale et nationale à proximité, absence d'entreprise particulièrement polluante). Pour la situation du trafic actuel, le secteur de la gare est principalement soumis à l'influence de la route du Moulin et du Grand-Pont (données SITN : TJM 2019 resp. de 4'400 et 7'100 véh/j).

Impacts du projet

Le trafic généré par le projet est calculé à 340 mouvements véh/j (TJM). À l'exception du trafic induit, le PS ne prévoit pas l'implantation d'activités générant des émissions de polluants atmosphériques.

Au vu de ce qui précède, le trafic généré par le projet n'est pas de nature à augmenter de manière significative les concentrations actuelles de polluants atmosphériques. En effet, l'augmentation de trafic sur les tronçons routiers existants est comprise entre 1.8 et 3.9%, ainsi aucune investigation supplémentaire n'est ainsi envisagée dans le cadre du PS.

Il est prévu d'installer une chaudière à pellets d'une puissance calorifique de 50 kW dans le magasin Landi. Conformément aux exigences de l'OPair, un contrôle technique des valeurs limites pour le monoxyde de carbone et les particules solides sera à organiser suite la mise en fonction de ladite chaudière. L'orifice de la cheminée devra dépasser de 1.5 m la surface du toit.

Concernant la phase de réalisation, la protection de l'air sur les chantiers est régie par la Directive Air Chantiers. Compte tenu de la situation du chantier en zone rurale et de sa surface inférieure à 10'000 m^2, le niveau de mesure A au sens de la Directive doit être appliqué.

Conclusion

Les incidences du PS concernant l'augmentation de trafic air ne sont pas significatives. En ce qui concerne la phase de réalisation, le niveau de mesure A permettra de réduire l'impact du chantier.

10.3 Bruit

Bases légales

La principale base légale qui régit les problèmes de nuisances sonores est la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) et plus particulièrement son Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Selon cette dernière, il s'agit de contrôler que :

> Art. 7 OPB : les installations liées au projet (équipements techniques, parking, manutention, etc.) n'occasionnent pas un dépassement des valeurs de planification (VP) vis-à-vis des zones sensibles voisines et au droit des locaux à usage sensible au bruit (LUSB) projetés ;
> Art. 9 OPB : le trafic généré par le projet n'entraîne pas un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) le long des axes routiers sollicités ou un accroissement sensible (>0.5 dBA) des niveaux sonores si les VLI sont déjà dépassées ;
> Art. 31 OPB : les valeurs limites d'exposition correspondant au degré de sensibilité attribué soient respectées à l'intérieur des locaux à usage sensible au bruit (LUSB) projetés.

Les documents suivants contiennent les principales dispositions légales en rapport à la détermination et l'évaluation du bruit des installations :

> Manuel du bruit routier (OFEV-OFROU, 2006) ;
> Détermination et évaluation du bruit de l'industrie et de l'artisanat (OFEV, 2016) ;
> Instructions sur l'élaboration d'expertises acoustiques et de rapports d'impact sur l'environnement. Pratique d'exécution dans le canton de Berne (BECO, 2018).

La méthode de calcul des niveaux d'évaluation sonore (Lr) ainsi que les valeurs limites d'exposition au bruit sont fixées dans l'OPB :

> annexe 3 pour le trafic routier ;
> annexe 6 pour les installations fixes de l'industrie et des arts et métiers.

Les valeurs limites applicables sont rappelées dans le tableau ci-dessous. Pour les locaux d'exploitation ayant un degré de sensibilité au bruit (DS) II ou III, les valeurs du figurant dans le tableau ci-après sont augmentées de 5 dB(A) (art. 42 OPB).

Tab. 12 : Valeurs limites de l'OPB applicables pour le bruit routier et les stationnements

	Valeurs de planification (VP) [dB(A)]		Valeurs limites d'immission (VLI) [dB(A)]	
	Jour	**Nuit**	**Jour**	**Nuit**
DS II	55	45	60	50
DS III	60	50	65	55

La période diurne correspond à 7h00-19h00 pour le bruit de l'industrie et des arts et métiers et à 6h00-22h00 pour le bruit du trafic routier.

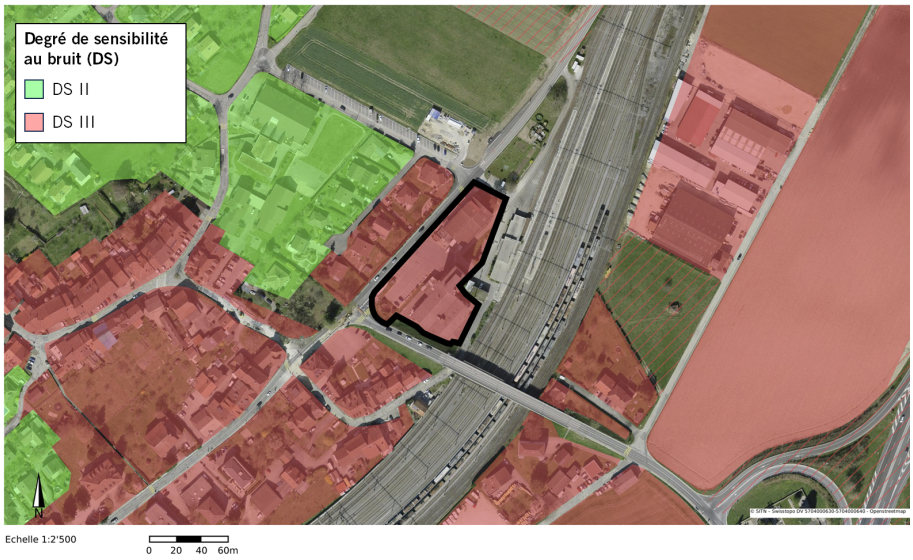
Les valeurs limites s'appliquent au milieu des fenêtres ouvertes des locaux à usage sensible au bruit (locaux d'habitation et locaux d'exploitation dans lesquels des personnes séjournent régulièrement durant une période prolongée).

Si les valeurs limites de l'OPB sont dépassées, la mise en œuvre de mesures d'aménagement ou de construction permettant de respecter ces valeurs doit être prévue avec le projet.

Situation actuelle

Les degrés de sensibilité (DS) sont attribués dans le cadre du PAL de Cornaux. Le secteur En Prémard figure en DS III et les habitations concernés par le bruit généré par le projet figurent également en DS III.

Fig. 31 : Plan des degrés de sensibilité au bruit (source : ©SITN)



Selon les informations disponibles sur le guichet cartographique du canton de Neuchâtel, les valeurs limites de l'OPB sont respectées pour le bruit routier généré par les routes cantonales.

Fig. 32 : Cadastre du bruit routier 2021, les bâtiments en vert respectent les VLI (source : ©SITN)



Impacts du projet

Le projet commercial comporte plusieurs sources de bruit, regroupées ci-dessous par types de bruit selon l'OPB. Les bruits de types différents ne sont pas additionnés et doivent être évalués indépendamment :

> Le bruit routier (annexe 3 OPB) : l'impact du bruit du trafic supplémentaire généré par l'augmentation du nombre de places de stationnement par rapport à la situation actuelle ;

> Le bruit de l'industrie et des arts et métiers (annexe 6 OPB) :

– les activités de livraison/retrait de produits et manutention liées au quai de chargement ;

– les installations techniques fixes liées à l'exploitation du bâtiment agricole (système de ventilation) ;

– les accès au parking semi-enterré ainsi que les places de stationnement ;

Le projet est lui-même sous l'influence de plusieurs sources de bruit, mais il comporte un nombre restreint de LUSB. En effet, un bureau et une salle de pause pour les employés sont prévus au 1er étage du bâtiment commercial et un bureau est projeté au rez-de-chaussée du bâtiment agricole. L'ensemble des LUSB projetés sont à considérer comme des locaux d'exploitation, les niveaux d'immissions à respecter sont donc supérieurs de 5 dB(A) aux valeurs limites.

A - Bruit des nouvelles installations (art. 7 OPB)

Données de base

Les places de stationnement, projetées en surface pour les places du bâtiment agricole et au sein du parking semi-enterré pour la clientèle du commerce, sont à considérer comme une nouvelle installation fixe au sens de l'OPB. Le nombre de places prévues au sein du périmètre de projet correspond à 42 places de stationnement pour les voitures. Il s'agit pour le bâtiment commercial d'un total de 38 places et de 4 places le bâtiment agricole. Concernant les places de stationnement pour les motos, 3 places sont prévues au niveau du parking souterrain (1 à l'intérieur et 2 à l'extérieur), 1 place devant le dépôt agricole et 2 places à l'ouest du magasin Landi.

Le projet prévoit la réalisation de deux quais de déchargement de marchandises. Le quai du magasin est encastré à l'est dudit bâtiment et une plateforme élévatrice est prévue au droit de la piste de circulation des camions pour le transbordement des marchandises du bâtiment agricole. La fréquence de livraison correspond à 1 camion par jour pour le magasin Landi et à 2 camions par jour pour le bâtiment agricole. En complément, 1 camion effectue une livraison quotidienne au magasin Landi en période nocturne (avant 7h).

En complément un système de ventilation mécanique est prévu pour l'aération des locaux phytosanitaires projetés dans le bâtiment agricole. Le ventilateur axial sera placé sur la façade est du bâtiment à hauteur de 2.4 m, le modèle n'a pas été précisément déterminé à ce stade du projet. Concernant le système de motorisation de la ventilation, il sera situé à l'intérieur du bâtiment afin de limiter les impacts sur le voisinage (non considéré lors de la modélisation du bruit industriel).

Les immissions sonores au droit des LUSB projetés et existants ont été calculées par modélisation sur le logiciel CadnaA. La détermination des émissions sonores des accès au parking semi-enterré a été calculée selon la norme VSS SN 40578. Pour les sources de bruit de l'industrie et des arts et métiers au sens de l'annexe 6 OPB, les différentes phases de bruit ont été caractérisées et calculées conformément à l'aide à l'exécution de l'OFEV[9] et les valeurs de référence des puissances acoustiques et des facteurs de corrections K se basent sur les instructions du beco[10].

La présente évaluation vise à démontrer la faisabilité du projet constructif par rapport à l'OPB. Les données utilisées pour l'évaluation acoustique se basent sur les plans de construction des bâtiments et les informations transmises par le bureau Strüby Concept concernant le mouvement des camions de livraison et la ventilation.

9 Détermination et évaluation du bruit de l'industrie et de l'artisanat – Aide à l'exécution pour les installation industrielles et artisanales, OFEV, 2016

10 Instructions sur l'élaboration d'expertises acoustiques et de rapports d'impact sur l'environnement – Pratique d'exécution dans le canton de Berne, Économie bernoise, 2018

Les hypothèses considérées pour le calcul des émissions sont les suivantes :

> Places de stationnement :

- Le taux de rotation horaire correspond à 0.4 mouvement par heure et par place, seule la période diurne a été considérée compte tenu des horaires d'ouverture du magasin. Le niveau de puissance acoustique par cycle de stationnement et par heure correspond à 69 dB(A) pour les véhicules selon la norme VSS 40 578 (67 dB(A) pour le trafic d'achat avec une addition de 2 dB(A) pour l'utilisation de caddies) et de 69 dB(A) pour les motos ;
- Correction K utilisée : 4 dB(A) avec K3 = 4 dB(A) de jour. Les corrections K ont été ajoutées au bruit générés par les places de parking.
- Afin de tenir compte de la propagation du bruit au droit des ouvertures du parking semi-enterré, des murs réfléchissants (α=0.21) ont été modélisés sur le pourtour de l'aire de stationnement. Le plafond du parking a été intégré à la modélisation de manière analogue (cf. figure ci-après).

> Circulation des véhicules de la clientèle :

- Le trafic journalier moyen correspond (TJM) à 840 véh/j au droit des rampes d'accès au parking semi-enterré, ce qui correspond à 88 véh/h (Nt, magasin ouvert durant 9.5h). Le modèle de calcul utilisé pour la modélisation des accès correspond à SonRoad 18. Compte tenu de la présence d'une pente supérieure à 3%, les deux voies de circulation ont été modélisées séparément avec un TJM de 420 véh/j (Nt de 44 véh/h). Les voies d'accès aux deux allées de stationnement ont été modélisées avec un TJM de 420 véh/j en considérant que le trafic était uniformément réparti dans le parking ;
- Part de véhicules lourds : 10% (%Nt2) ;
- Vitesse de circulation de 30 km/h ;
- Correction K utilisée : 4 dB(A) avec K3 = 4 dB(A) de jour. Les corrections K ont été ajoutées au bruit générés par les voies de circulation ;
- Le revêtement a été considéré sans correctif acoustique (KB50 0).

> Circulation des véhicules de livraison :

- La circulation des camions a été modélisée avec des sources ponctuelles mobiles sur un linéaire correspondant aux voies de circulation dédiées aux livraisons. La puissance acoustique des camions a été considérée à 97 dB(A) selon la directive du beco. La fréquence de mouvement de camions a été considéré à 0.2 mouvement par heure pour la période diurne et à 0.1 mouvement par heure la nuit pour le magasin Landi. Concernant le dépôt agricole, il s'agit d'une fréquence de 0.1 mouvement/h en période diurne ;
- La hauteur de la source linéaire a été fixée à 0.45 m ;
- Vitesse de circulation de 30 km/h ;
- Corrections K utilisées : 7 dB(A) avec K1 = 5 dB(A) et K3 = 2 dB(A) de jour et de nuit selon la directive du beco ;

> Transbordement de marchandise :
  - Les opérations de chargement/déchargement ont été modélisées par des sources ponctuelles avec une puissance acoustique de 87 dB(A). La durée des activités a été estimée à 1 h en période diurne.
  - Corrections K utilisées : 7 dB(A) avec K1 = 5 dB(A) et K3 = 4 dB(A) de jour selon la directive du beco.
> Système de ventilation :
  - La puissance acoustique du ventilateur a été estimée à 78 dB(A). La durée de fonctionnement quotidienne correspond à 50 min en période diurne (5 cycles de 10 min).
  - Corrections K utilisées : 7 dB(A) avec K1 = 5 dB(A) et K2 = 2 dB(A) selon la directive du beco .
> La topographie du périmètre d'évaluation a été calculée à partir du modèle numérique de terrain (MNT, swissALTI3D) en utilisant un maillage d'1 m ;
> Les obstacles de plus d'un mètre de haut ont été modélisés. Leur coefficient de réflexion est adapté en fonction de leur nature.
> Le coefficient de réflexion alpha des bâtiments pris en compte dans la modélisation est considéré à 0.21 (façades lisses).
> La hauteur des bâtiments a été calculée à partir des données du modèle numérique de surface (MNS, swissSURFACE3D) par extraction des données d'altitude au droit des centroïdes des bâtiments ;
> L'absorption des surfaces a été considérée dans la modélisation. Le facteur de sol G fixé à 0 pour les routes, places de parc ainsi que les chemins piétonniers et à 1 pour les surfaces végétalisées ;
> Les émissions et immissions ont été calculées sur le logiciel CADNA.

Immissions

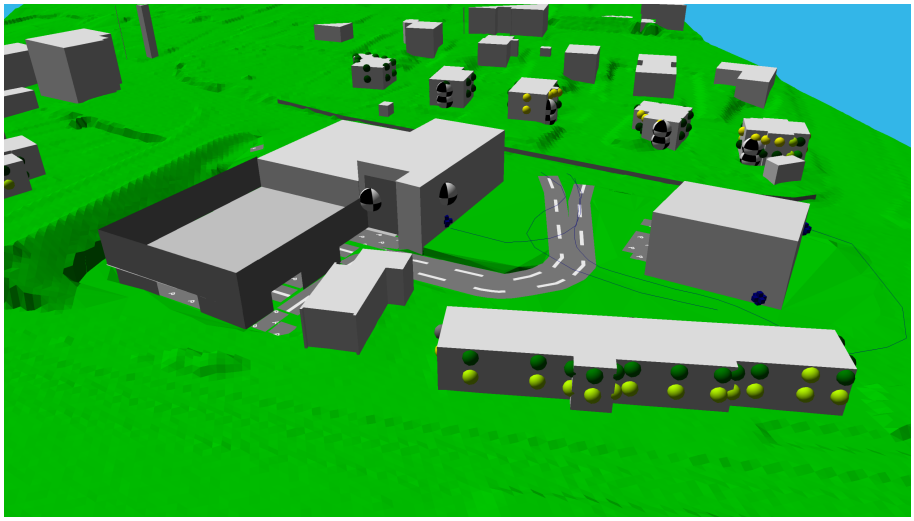
La figure ci-après présente la situation des places de stationnement, de la rampe d'accès au parking semi-enterré, des voies de circulation, des sources ponctuelles (transbordement de marchandise et ventilation) et linéaires (circulation des camions) et les récepteurs figurant sur les bâtiments concernés par l'évaluation acoustique.

Fig. 33 : Éléments considérés pour l'évaluation selon l'art. 7 OPB : sources et récepteurs



L'ensemble des sources de bruit a été intégré à un modèle acoustique 3D afin d'évaluer les immissions de bruit comme illustré à la figure 30.

Fig. 34 : Modélisation 3D sur CadnaA



Le tableau des immissions est présenté ci-après.

Tab. 13 : Bruit des nouvelles installations - tableau des immissions (art. 7 OPB)

Batiment / N°Parcelle N°Récepteur	DS	Étage	Valeurs limites		Horizon de réalisation avec projet	
			Lr		Lr	
			J	N	J	N
Magasin Landi 1	III+5	1	65	55	61	-
Magasin Landi 2	III+5	1	65	55	59	-
Dépôt Agricole 3	III+5	0	65	55	57	-
Dépôt Agricole 4	III+5	0	65	55	47	-
BF 3653 5	III	1	60	50	55	< 30
BF 3152 6	III	0	60	50	43	< 30
	III	1	60	50	44	< 30
BF 3151 7	III	0	60	50	44	< 30
	III	1	60	50	47	< 30
BF 3150 8	III	0	60	50	45	< 30
	III	1	60	50	48	< 30
BF 3149 9	III	0	60	50	43	< 30
	III	1	60	50	46	< 30

Les résultats indiquent que les valeurs de planification (VP) sont respectées pour l'ensemble des bâtiments exposés.

L'évaluation démontre ainsi le respect de l'art. 7 OPB pour le bruit généré par les places de stationnement, les livraisons de marchandise et le système de ventilation.

B - Utilisation accrue des voies de communication (art. 9 OPB)

L'évaluation acoustique du bruit routier se base sur l'étude de mobilité établie par Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA. Le périmètre du PS est majoritairement concerné par le bruit routier généré par la route du Moulin (RC 5) et le Grand-Pont (RC 1161).

La figure ci-après présente la situation des routes concernées et les bâtiments qui ont fait l'objet de l'évaluation acoustique.

Fig. 35 : Éléments considérés pour l'évaluation selon l'art. 9 OPB : sources et récepteurs



Les données de trafic de chaque tronçon de route homogène sont synthétisées dans le tableau ci-dessous. Compte tenu de l'horaire d'ouverture prévu, le trafic généré par le projet a uniquement été intégré à la période diurne. En complément, l'effet acoustique des revêtements de l'ensemble des routes a été considéré comme étant nul (KB50_0).

Tab. 14 : Charge de trafic et données utilisées pour la modélisation de la RC 5 et de la RC 1161

	RC 5				RC 1161			
Tronçon	1	2	3	4	1	2	3	4
TJM référence	4400	5700	5400	4300	3450	3450	3450	3450
Vitesse [km/h]	50	50	50	50	50	50	50	50
Nt	256.0	331.6	314.2	250.2	200.7	200.7	200.7	200.7
TJM généré par projet	80	220	120	120	70	70	70	70
Nt	5.0	13.8	7.5	7.5	4	4	4	4
Nt total avec projet	261.0	345.4	321.7	257.7	205.1	205.1	205.1	205.1
%PL	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%
Nt1	244	323	301	241	192	192	192	192
Nt2	17	22	21	17	13	13	13	13
Nn	37.1	48.1	45.6	36.3	29.1	29.1	29.1	29.1
%PL	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%
Nn1	35	45	43	34	27	27	27	27
Nn2	2	3	3	2	2	2	2	2
K1, jour	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
K1, nuit	-4.3	-3.2	-3.4	-4.4	-2.4	-2.4	-2.4	-2.4
Pente	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	-5.0	-6.0	6.0
Lw,A jour sans projet	76.4	77.5	77.3	76.3	75.6	75.4	75.4	75.7
Lw,A nuit sans projet	63.5	65.8	65.3	63.3	64.7	64.4	64.5	64.7
Lw,A jour avec génération trafic projet	76.5	77.7	77.4	76.4	75.7	75.5	75.5	75.8
Lw,A nuit avec génération trafic projet	63.5	65.8	65.3	63.3	64.7	64.4	64.5	64.7

Les émissions ont été calculées à l'horizon de réalisation avec projet et sans projet. L'augmentation des émissions entre les deux états précités est nulle pour la période nocturne et non significative pour la période diurne (< 0.5 dB(A)). Concernant les immissions, aucun dépassement des VLI n'a été constaté sur la modélisation acoustique au droit des bâtiments situés le long de la RC 5 et de la RC 1161 qui figurent en DS III. Compte tenu de la génération de trafic relativement faible, l'évaluation acoustique a été réalisée au droit des façades les plus exposées sans tenir compte de l'emplacement effectif des LUSB.

Les niveaux d'immission calculés sont indiqués ci-dessous pour les bâtiments le plus proches de l'axe des deux routes cantonales.

Tab. 15 : Utilisation accrue des voies de communication - tableau des immissions (art. 9 OPB)

N° parcelle N° récepteur	DS	Etage	Valeurs limites		Horizon de réalisation sans projet		Horizon de réalisation avec projet		Augmentation des émissions [dB(A)]	
			Lr		Lr		Lr		D VLI	
			J	N	J	N	J	N	J	N
BF 3153 1	III	0	65	55	56	44	56	44	0.1	-
	III	1	65	55	57	46	58	46	0.1	-
BF 3152 2	III	0	65	55	57	45	57	45	0.2	-
	III	1	65	55	59	47	59	47	0.1	-
BF 3151 3	III	0	65	55	56	45	57	45	0.2	-
	III	1	65	55	59	47	59	47	0.1	-
BF 3150 4	III	0	65	55	54	42	54	42	0.1	-
	III	1	65	55	57	45	57	45	0.1	-
BF 3149 5	III	0	65	55	53	41	53	41	0.1	-
	III	1	65	55	56	44	56	44	0.2	-
BF 2229 6	III	1	65	55	55	44	55	44	0.1	-
BF 2843 7	III	0	65	55	61	50	61	50	0.1	-
	III	1	65	55	63	52	63	52	0.1	-
	III	2	65	55	63	52	63	52	0.0	-

L'évaluation met en évidence que le projet n'engendre pas de nouveaux dépassements des VLI.

C – Permis de construire dans des secteurs exposés au bruit (art. 31 OPB)

La présente évaluation se base sur l'implantation des bâtiments. Elle vise à démontrer la faisabilité de la planification par rapport à l'OPB.

Les sources et récepteurs évalués sont indiqués dans la figure suivante.

Fig. 36 : Éléments considérés pour l'évaluation selon l'art. 31 OPB : sources et récepteurs



Les niveaux d'immissions pour la vérification du respect de l'art. 31 OPB relatif aux bâtiments projetés au sein du périmètre du PAD figurent ci-dessous.

Bâtiment	N°Récepteur	DS	Étage	Valeurs limites		Horizon de réalisation avec projet	
				Lr		Lr	
				J	N	J	N
Bâtiment commercial	1	III+5	1	70	60	56	44
	2	III+5	1	70	60	47	35
Bâtiment agricole	3	III+5	0	70	60	60	48
	4	III+5	0	70	60	64	52

Les VLI sont respectées au droit de chaque LUSB des bâtiments projetés. Le projet respecte ainsi l'art. 31 OPB pour le bruit routier.

Concernant les impacts du bruit ferroviaire, les émissions effectives figurant sur le guichet cartographique fédéral indiquent que les émissions de la voie ferrée au droit du périmètre de projet correspondent à 70.8 dB(A) pour la période diurne et 66.9 dB(A) pour la période nocturne. La modélisation réalisée indique que les niveaux d'immission au droit des LUSB du bâtiment commercial (récepteur N°2 selon figure ci-avant) correspondent à 50 dB(A) le jour et à 46 dB(A) la nuit. Les VLI sont ainsi amplement respectées.

D – Bruit en phase de réalisation

La limitation du bruit durant la phase des travaux est régie par la Directive Bruit Chantiers (OFEV, état 2011) qui établit une distinction entre différents niveaux de mesures suivant l'ampleur (durée, sensibilité au bruit, distance, heure du jour, etc.) et le type d'atteinte (transports de chantier, travaux de construction, etc.).

Pour les travaux de construction et les travaux de construction très bruyants, compte tenu de la situation du chantier (chantier en DS III[11], durée des travaux de construction supérieure à 1 an mais inférieure à 1 an pour les travaux très bruyants), le niveau de mesures B au sens de la Directive doit être appliqué durant toute la phase de réalisation du projet. Des travaux de construction et des travaux de construction très bruyants ne sont pas prévus à ce stade durant les périodes à exigence de calme accrue (12-13h, 19h-7h, dimanche et jours fériés). Si tel devait finalement être le cas, le niveau de mesures C devrait être appliqué. Il est à relever que des travaux de nuit ne sont pas prévus à ce stade du projet.

Selon les informations disponibles au stade actuel de la planification, les travaux très bruyants correspondront principalement à la phase de démolition de bâtiments existants, l'utilisation ponctuelle de machines et appareils très bruyants de type scies circulaires ou foreuses à percussion. A ce stade de planification, la mise en place de palplanches ne semble pas requise.

Pour les transports de chantier, le trafic routier supplémentaire induit par les travaux de construction (trafic Ft selon la Directive) sera inférieur à 330 véhicules/semaine de jour et inférieur à 20 véhicules/semaine de nuit. En considérant les routes réceptrices en tant que routes collectrices (route cantonale, axe secondaire), en DS III, le niveau de mesures A est applicable.

11 Une partie du périmètre du PAD est affectée en zone d'activités B pour laquelle un DS IV est applicable. Bien que le niveau de mesures au sens de la Directive Bruit Chantiers soit moins contraignant pour le DS IV, il a été décidé d'appliquer les exigences liées au DS III sur l'ensemble du périmètre du PAD.

Conclusion

En phase d'exploitation et de réalisation, le projet tel que défini respectera les exigences de l'OPB et de la LPE.

10.4 Vibrations et bruit solidien propagé

Le projet ne modifie pas la situation actuelle du point de vue des vibrations et du bruit solidien propagé.

10.5 Protection contre les rayonnements non ionisants

Selon le préavis des CFF datant du 10 juin 2024, le microT est respecté à 20 m des voies, qui correspond à la distance nécessaire pour la protection contre les rayonnements non ionisants (ORNI). Dans le projet, aucun lieu à utilisation sensible se trouve à l'intérieur de cette distance.

10.6 Eaux souterraines

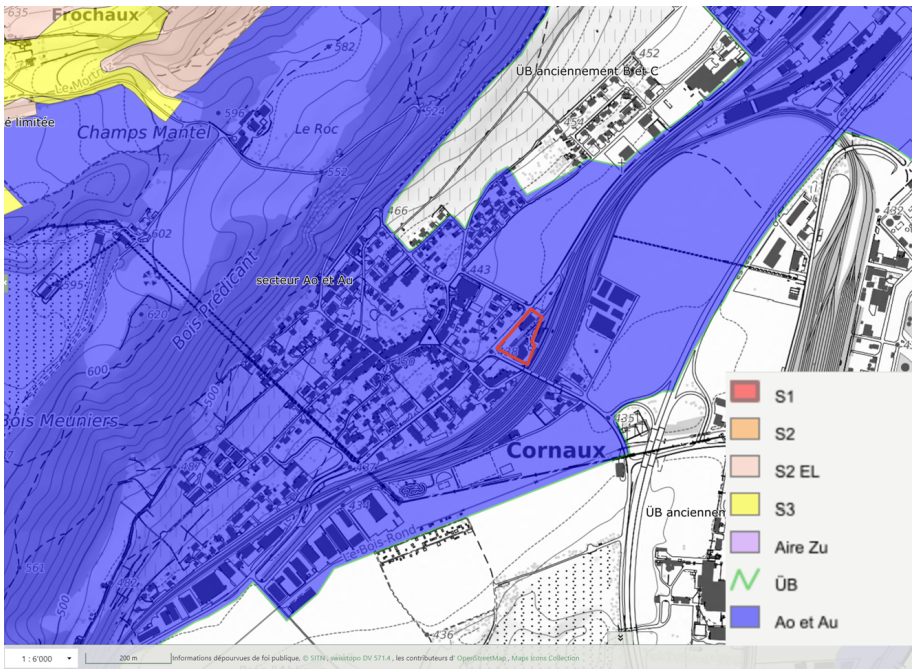
Situation actuelle

Le PS est localisé en secteur A_u/A_o de protection des eaux et aucun cours d'eau ou zone de captage n'est situé à proximité du périmètre du projet. L'art. 29 OEaux décrit les secteurs particulièrement menacés, auxquels appartiennent notamment les secteurs A_u et A_o, de la façon suivante :

> le secteur A_u de protection des eaux est destiné à protéger les eaux souterraines exploitables ;
> le secteur A_o de protection des eaux est destiné à protéger la qualité des eaux superficielles, si cela est nécessaire pour garantir une utilisation particulière des eaux.

Selon l'art. 32 OEaux, dans les secteurs particulièrement menacés, une autorisation au sens de l'art. 19, al. 2, LEaux, est requise pour les ouvrages souterrains s'ils peuvent mettre en danger les eaux.

Fig. 37 : Zone de protection des eaux souterraines et indication des emprises de projet en rouge



Dans le secteur A_U, selon les instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines[12], les constructions et installations doivent être construites au-dessus du niveau piézométrique moyen des nappes d'eaux souterraines. L'autorité peut déroger à ce principe à condition que la capacité d'écoulement naturelle des aquifères ne soit pas réduite de plus de 10%.

Impacts du projet

Selon le rapport du géologue figurant en annexe de la demande de permis de construire, des reconnaissances hydrogéologiques ont été réalisées en mai 2021 et ont montré que le niveau piézométrique de la nappe phréatique est situé à 3.4 m en-dessous du niveau du terrain naturel.

En période de hautes eaux (cas le plus défavorable d'un point de vue hydrogéologique), l'épaisseur de la nappe au sein des formations alluvionnaires est estimée à 1.07 m au droit de LCO-101 et de 1.23 m au droit du LCO-102 (mesures réalisées le 14.12.2023, cf. rapport du géologue). Il est possible de recouper la nappe ponctuellement sur une vingtaine de centimètres lors de la mise en place de la cage d'ascenseur.

12 L'environnement pratique. Instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines. OFEFP 2004

Conclusion

Dans le rapport du géologue, il est recommandé de réaliser les travaux en période de moyennes/basses eaux en vue de limiter tout problème lié aux battements de la nappe. En période de moyennes eaux, qui fait foi pour le respect de la règle des 10%[13], l'épaisseur de la nappe au sein des formations alluvionnaires est quasiment nulle au droit de LCO-101 et est estimée à 0.57 m au droit de LCO-102 (mesures du 11.06.2024, cf. rapport du géologue). La nappe ne devrait pas être recoupée et aucune perturbation des écoulements ne devrait être à déplorer. Seul le bâtiment existant (dépôt agricole), qui traverse les dépôts alluvionnaires sur toute leur puissance impacte les écoulements souterrains. Un rapide calcul montre que ces derniers sont d'ores et déjà perturbés d'environ 6 à 7%. Concernant l'ouvrage d'infiltration, celui-ci devra se situer à 1 m au-dessus du niveau des hautes eaux (cf. carte piézométrique du rapport joint au permis de construire). Au-dessus de l'ouvrage, 1 m de matériaux de remplissage reposant sur le géotextile doit être prévu.

10.7 Sols

Situation actuelle

A l'exception de quelques îlots de gazon et talus, le périmètre du PS est actuellement majoritairement occupé par des surfaces urbanisées ou imperméabilisées/revêtues.

Impacts du projet

Les matériaux terreux générés par les travaux de terrassement seront valorisés, pour autant que le phasage du projet le permette, au droit des aménagements extérieurs prévus au sein du PS.

Un concept de gestion des sols au sens du contenu minimal d'un concept de gestion des sols (GCSol, 2018) n'est pas requis étant donné que l'emprise totale du projet sur les sols est inférieure à 5'000 m^2. Cependant, les mesures relatives aux exigences standards (bonnes pratiques) au sens du document précité devront être scrupuleusement respectées lors des travaux sur les sols.

13 Selon l'annexe 4, chiffre 211, alinéa 2 OEaux, aucune installation ne doit être mise en place au-dessous du niveau moyen de la nappe d'eau souterraine dans le secteur Au de protection des eaux. L'autorité peut accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux souterraines est réduite de 10 pour cent au plus par rapport à l'état non influencé par les installations en question.

Le déroulement prévisible des travaux n'est pas connu à ce stade du projet et bien que les surfaces de sols soient minimes, la phase de réalisation du projet devra prévoir la protection des surfaces de sols en emprises provisoires du chantier. L'excavation, la manipulation, la mise en dépôt provisoire ou la circulation sur les sols avec des machines de chantier ou tout autre véhicule devra être menée conformément aux recommandations de la Confédération[14]. Il faudra notamment veiller à toujours dissocier les horizons A et B et à ne jamais causer de compaction sur ceux-ci, particulièrement l'horizon B qui est très vulnérable.

Si les bilans des volumes de terrassement sont excédentaires, les matériaux terreux devront être valorisés dans leur ensemble (horizons A et B, traités séparément) prioritairement sur place et secondairement sur un autre secteur (coordination avec les chantiers de la région potentiellement demandeurs en terre végétale). L'évacuation de sol pour sa mise en décharge n'est à considérer que si toute autre option de valorisation s'est avérée impossible.

En cas de décapage des matériaux terreux situés à proximité des axes routiers, travaux non prévus au stade actuel du projet, des analyses de pollution selon l'OSol devront être réalisées pour vérifier leur état de pollution et identifier les filières de valorisation adéquates.

Conclusion

La protection des sols sera assurée en phase de réalisation par le respect des exigences standards du document « Protection des sols sur les chantiers » (GCSol, janvier 2018).

10.8 Sites pollués

Aucun objet inscrit au cadastre des sites pollués du canton de Neuchâtel (CANEPO) n'est présent dans ou à proximité du périmètre du plan spécial.

[14] Connaissance de l'environnement ; Sols et constructions – État de la technique et pratiques ; OFEV, 2015

10.9 Déchets et substances dangereuses pour l'environnement

Situation actuelle

Conformément à la loi cantonale sur les déchets, les commerces ont l'obligation de reprendre les déchets issus des produits mis en vente. Le magasin Landi de Cornaux reprend actuellement les catégories suivantes : piles, verre, alu, déchets incinérables et PET.

Impacts du projet

Un point de collecte et de tri des déchets à l'usage de la clientèle est prévu dans le magasin Landi. Son emplacement n'a pas encore été précisément défini à ce stade du projet mais il se situera à un endroit de passage des clients. Les catégories récoltées seront identiques à celles actuellement prises en charge par le Landi de Cornaux. Concernant les autres déchets (appareils électriques, peintures, substances chimiques etc.), ils seront repris par le personnel et stockés dans les entrepôts conformément à leurs catégories avant d'être évacués dans les différents filières d'élimination conformément à l'OLED.

Les déchets liés à l'exploitation du magasin (plastique, bois, cartons, etc.) seront également triés et collectés séparément. Le dépôt du magasin Landi sera équipé de deux compacteurs (plastique et carton) pour limiter les volumes à évacuer.

Dans le cadre de la phase de réalisation, un plan de gestion des déchets et des matériaux générés par les travaux d'excavation devra être établi et validé par le SENE 30 jours avant le début du chantier.

Les matériaux terreux et d'excavation exportés devront être éliminés ou valorisés dans une filière conforme à l'OLED. Les filières d'élimination desdits matériaux devront être consignées dans le plan de gestion des déchets à valider par le SENE. Des analyses chimiques selon OLED seront à réaliser en cas de suspicion de pollution des matériaux d'excavation lors des travaux (odeur, couleur, présence de déchets anthropiques) avant l'évacuation desdits matériaux.

Le projet prévoit la démolition de plusieurs bâtiments bâtis avant 1990. Le diagnostic de polluants du bâtiment (HSE Conseils SA, 2023) indique la présence de matériaux contenant de l'amiante, des métaux lourds, des PCB et des HAP. Les instructions du diagnostic de pollution portant sur le démantèlement des matériaux pollués et les filières d'élimination devront être strictement respectées. Les déchets générés par ces travaux de démolition devront également être intégrés au plan de gestion susmentionné.

Conclusion

Considérant ce qui précède, la problématique des déchets liée aux phases d'exploitation et de réalisation du projet a été investiguée conformément aux exigences de l'OLED. Les matériaux contenant des substances dangereuses devront être traités selon les recommandations du diagnostic de pollution du bâtiment. En sus, un concept de gestion des déchets devra être établi et validé par le SENE avant le début des travaux avec l'indication des quantités générés et des filières d'élimination adéquates.

10.10 Accidents majeurs

Situation actuelle

Le PS est entièrement localisé dans les périmètres de consultation de trois installations soumises à l'OPAM :

> la Route du Moulin (RC5 – Route de grand transit) ;
> la ligne CFF du pied du Jura ;
> la ligne de chemin de fer privée reliant la gare CFF à la raffinerie de Cressier.

Fig. 38 : Périmètres de consultation OPAM de la route cantonale (vert) et de la ligne CFF (bleu)



Fig. 39 : Périmètre de consultation OPAM de voie ferrée d'accès à la raffinerie



Impacts du projet

Le PS permettra de construire un commerce dont la surface de vente est supérieure à celle du magasin actuel (500 m^2 à 1'270 m^2 de surface de vente). Une augmentation du nombre de personnes et d'emplois concernés par le risque d'accident majeur est par conséquent attendue.

Cependant, il ne s'agit pas d'une augmentation significative des risques OPAM compte tenu du nombre de personnes figurant dans les périmètres de consultation des différentes installations qui est inférieur aux seuils de référence idoines

En réponse au préavis cantonal sur le cahier des charges évoquant la nécessité d'assurer une coordination avec Varo Refining Cressier SA au sens de l'article 11a de l'OPAM, une séance avec bon nombre de participants (SENE, OFT, CFF, commune, Landi, développeur du Clos) a été organisée le 29 juin 2022. Les points suivants ont été confirmés :

> La partie de la gare faisant office de gare de triage n'est pas concernée par la problématique, seule la voie principale doit faire l'objet de la procédure.
> L'Office fédéral des transports, autorité d'exécution de l'OPAM pour cette installation, estime qu'il ne devrait pas y avoir d'augmentation significative du risque avec les projets présentés au vu de l'augmentation de la population (<1'000 personnes) et du niveau de risque actuel.
> Conformément au guide de planification AT-OPAM, les maitres d'ouvrages tiendront compte des propositions de mesures constructives pour les bâtiments se situant dans le périmètre de consultation (p.ex. l'orientation des sorties de secours, le choix des matériaux, etc.).

En complément, aucune installation sensible n'est prévue dans le périmètre de projet et les ouvertures prévues au droit du parking semi-enterré limitent le risque d'accumulation de gaz.

Les quantités de produits dangereux stockés sur site (engrais minéraux, produits phytosanitaires, etc.) sont inférieurs aux seuils quantitatifs de l'OPAM. Un concept de stockage des matières dangereuses, établi par le bureau Fenaco en mars 2023, figure dans le dossier du PS.

Conclusion

Les exigences de l'OPAM sont respectées par le projet et les coordinations entreprises avec les propriétaires des installations et les autorités ont confirmé que l'augmentation du risque liée à la réalisation du projet n'est pas significative.

10.11 Flore, faune, milieux naturels

Aucun périmètre ou objet protégé n'est situé dans le périmètre du projet et celui-ci est dans sa grande majorité urbanisé/bâti. Les îlots de gazon et quelques arbustes sont les seuls éléments semi-naturels présents.

Au vu du périmètre du PS, le projet n'occasionnera aucun impact sur la flore, la faune ou des biotopes qui nécessiterait la prise de mesures particulière.

10.12 Radon

Évaluation

Au sens de l'article 155 ORaP[15], un niveau de référence de 300 Bq/m^3 s'applique pour la concentration annuelle moyenne de radon dans les locaux où des personnes séjournent régulièrement durant plusieurs heures par jour. Le périmètre de projet est situé dans une zone de faible probabilité (4%) de dépassement de la valeur de référence avec un indice de confiance moyen.

Conclusion

Dans le cadre du présent projet, les postes de travail ne sont pas considérés comme étant exposés au radon et la valeur de référence de 300 Bq/m^3 sera respectée sans mesure supplémentaire.

15 Ordonnance sur la radioprotection du 26 avril 2017

10.13 Dangers naturels

Évaluation

La carte des dangers indique un danger résiduel d'inondation. Le degré de danger résiduel relève du domaine de la prévention dans les constructions et ne requiert aucune étude complémentaire.

Fig. 40 : Extrait de la carte indicative des dangers (source fond : SITN)



Conclusion

Compte tenu de l'exposition à un degré de danger résiduel, aucune mesure n'est prévue dans le cadre du PS.

10.14 Phase de réalisation

Durant la phase de réalisation du projet, il conviendra de prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les prescriptions environnementales en vigueur, notamment dans les domaines de l'air (Directive Air Chantiers, OFEV 2016), du bruit (Directive sur le bruit des chantiers, OFEV 2011) et des eaux (SIA 431 "Évacuation et traitement des eaux de chantier").

Comme abordés dans les chapitres y relatifs ci-avant, la phase de chantier devra prévoir un plan de gestion des déchets ainsi qu'un concept de traitement des eaux de chantiers avant le début des travaux. Le démantèlement des objets contenant des substances dangereuses sera réalisé selon les recommandations du rapport établi par HSE et les prescriptions en vigueur.

10.15 Conclusion

L'évaluation environnementale réalisée a permis d'évaluer les impacts potentiels sur chaque domaine de l'environnement. Les enjeux principaux de ce PS concernent les domaines du bruit, des eaux souterraines et des déchets. Sur la base des investigations effectuées, la conformité du projet avec la législation en matière de protection de l'environnement a pu être vérifiée, sous réserve de la mise en œuvre des mesures intégrées au projet lors des phases ultérieures du développement du site.

Sur la base de ce qui précède, la faisabilité environnementale du projet est démontrée.

11. Annexes

ANNEXE 1

Liste des documents de mise à l'enquête (Strüby Concept, 2025)

ANNEXE 2

Liste des conventions et servitudes (Landi, 2024)

ANNEXE 3

PV de la séance d'information publique

Annexe 1

Liste des documents de mise à l'enquête
(Strüby Concept, 2025)

Strüby Concept SA
Route de Riaz 85
1630 Bulle FR

T +41 26 466 31 27
CHE-116.348.745 TVA
www.strueby.ch

Liste des documents de mise à l'enquête

31.01.2025/in

Maître d'ouvrage :

LANDI Région Neuchâtel SA
Rue de la Gare 14
2112 Môtiers

Objet :

Nouvelle construction du site LANDI à Cornaux
Route du Moulin 10
2087 Cornaux

Plans :

5 Situation 1_25'000
5 Cadastre rayon 100 m
5 K17127-200 – Situation en date du 31.01.2025
5 Plan de situation du géomètre
5 K17127-214 – Canalisations et services en date 31.01.2025
5 K17127-231 – Vue en plan Rez, étage et sous-sol magasin LANDI en date du 31.01.2025
5 K17127-232 – Vue en plan et coupes Dépôt AGRO en date du 31.01.2025
5 K17127-240 – Coupes en date du 31.01.2025
5 K17127-250-1 – Façades en date du 31.01.2025
5 K17127-250-2 – Façades en date du 31.01.2025
K17127-280 –Aménagements extérieurs - 31.01.2025
5 K17127-280 -1 – Environ du 31.01.2025
5 K17127-230PI – Protection incendie Rez, étage et sous-sol magasin LANDI en date du 31.01.2025
5 K17127-231 PI – Protection incendie Dépôt AGRO en date du 31.01.2025
5 K17127-201-FW Plan d'intervention protection incendie du 31.01.2025
5 K17127-219 – Démolition en date du 31.01.2025
5 K17127-290 – Situation plan spécial en date du 31.01.2025

Formulaires :

- 1 Bordereau demande de permis de construire
- 5 Demande communale d'autorisation de construire
- 5 Réclames routiers enseignes
- 5 Déclaration compétence
- 5 Fiche d’information sur le radon pour les bâtiments neufs ou transformés
- 5 Etat descriptif concernant la construction, l'aménagement et la transformation d'entreprises soumises à l'approbation des plans
- 5 Fiche signalétique
- 5 Notice Pro infirmis
- 5 Questionnaire protection-incendie

Annexes :

- 5 Extrait du registre foncier
- 5 Calcul des places de stationnement en date du 18.12.2023
- 5 Visualisations en date du 24.01.2024
- 5 Listes des produits dangereux avec plan
- 5 Calcul d'infiltration + plan des surfaces d'évacuation des eaux en date du 29.11.2024
- 5 Rapport des polluants en date du 04.12.2019
- 5 Indice de masse
- 5 Indice d’occupation de sol
- 5 Volume de construction
- 5 Rapport géologique
- 5 Registre architecte
- 5 Concept Protection incendie
- 5 Calcul de rétention volume des eaux d'extinction

Dossiers annexes :

Énergétique :

- 5 Formulaire justificatif EN-NE
- 5 Plan K17127-232-EN – Justificatif énergétique AGRO_03.12.2024
- 5 Formulaires justificatifs EN_NE 101a_03.12.2024
- 5 Formulaires justificatifs EN_NE 102a_03.12.2024
- 5 Formulaires justificatifs EN_NE 102c_03.12.2024
- 5 Modèle LANDI Cornaux AGRO
- 5 Pont thermique_230821twa
- 5 Chambre froide calcul
- 5 Formulaires justificatifs EN_NE 112
- 5 Plan K17127-230 -EN Surface de référence énergétique_03.12.2024
- 5 Plan K17127-231-EN Performance globale_03.12.2024
- 5 Formulaires justificatifs EN-NE , 101b
- 5 Formulaires justificatifs EN-NE , 102b
- 5 Calcul selon SIA 380/1 + annexes
- 5 Annexes au justificatif EN-6
- 5 Ud-Wert LR22b TORMAX Schweiz AG

Photovoltaïque :

- 5 Plan K17127-236 Installations photovoltaïques du 24.01.2024
- 5 Plan de calepinage
- 5 Descriptif installation photovoltaïques
- 5 Type de module_Jinko
- 5 Modèle plauqe solaire de base ZinCo_

Annexe 2

Liste des conventions et servitudes
(Landi, 2024)

Plan spécial Cornaux
Conventions et servitudes

Numéro	Concerne	Action	Responsable
RS 24511	Servitude existante	-Modification de la servitude au profit d'un passage à pied sur l'aire piétonne végétalisée pour la liaison principale -Lettre d'intention des CFF confirmant la modification -Concept éclairage public et entretien, déneigement	CFF
1	Passage à pied le long de la RC5	-Créer une servitude réciproque avec la Commune pour le passage à pied sur l'aire piétonne végétalisée pour la liaision secondaire	LANDI
2	Accès nord-est à la gare entre le périmètre d'évolution B et le P+R.	-Créer une servitude réciproque CFF-LANDI (accès gare/P+R et quai de déchargement)	LANDI
3	Aire de séparation des flux	-Créer une convention tripartite LANDI-CFF-Commune. Mise à disposition du terrain par LANDI Aménagement réalisé par les CFF Entretien pris en charge par la Commune	LANDI
4	Limites de construction zone sud-ouest. Mur de soutènement et mur de parking	-Créer une convention autorisant la construction des murs liés au parking en limite de propriété	CFF
5	Limites de construction bassin de rétention zone sud-ouest	-Créer une convention autorisant la construction d'un bassin de rétention en limite de propriété	CFF
6	Passage pietonnier le long de la Route du Moulin	-Créer servitude de passage à pied public au profit de la Commune - Entretien pris en charge par la Commune	LANDI
7	Accès au parking en dehors des heures d'ouverture du magasin	- Créer une convention LANDI-Commune permettant aux usagers de bénéficier du parking couvert hors horaires d'ouverture du magasin	LANDI

Annexe 3

PV de la séance d'information publique

Plan spécial valant sanction définitive Secteur « Prémard »

PV de la séance d'information publique du 26.11.24, 19h30

La population et le Conseil général ont été invités à la séance d'information publique. Une cinquantaine de personnes était présente, dont l'ensemble du Conseil communal.

Landi Région Neuchâtel était représenté par M. Dreyer, M. Humbert-Droz ainsi que Messieurs Gonzalez et Conus, de la société Fenaco. Ils étaient accompagnés de leur mandataires : Monsieur Schrag de Strüby Concept (auteur du projet de construction) M. Christe du bureau Christe & Gygax (bureau de mobilité) et Madame Girardet du bureau urbaplan (bureau d'urbanisme et d'aménagement du territoire).

1. Présentation

Mme Salzmann, conseillère communale en charge des dicastères de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, des structures d'accueil et des affaires sociales, effectue une introduction expliquant les outils d'aménagement du territoire qui vont être présentés (plan spécial, sanction définitive, plan d'alignement). Elle rappelle l'historique des démarches qui ont débuté en 2010.

La parole est ensuite donnée aux représentants de Landi Région Neuchâtel et à leurs mandataires, pour les parties qui les concernent. Le projet de construction est présenté par M. Gonzalez, chef des projets immobiliers chez Fenaco. La présentation est jointe en annexe.

Suite à la présentation, les questions suivantes ont été posées par les auditeurs.

2. Questions / réponses

Question : Est-ce que le stockage des bouteilles de gaz, qui se fait actuellement le long route cantonale, sera conservé ?

Réponse : Les bouteilles de gaz seront stockées à l'intérieur du nouveau magasin.

Question : Est-ce que l'extension de la surface de vente du magasin Landi ne va pas appauvrir les commerces de détail environnants ?

Réponse : Le magasin Landi n'est pas un magasin d'alimentation. Il y a effectivement quelques produits alimentaires, comme c'est le cas aujourd'hui. A titre de comparaison, la surface de vente prévue à Cornaux de 1'300 m^2 est de surface moyenne. Landi à Bevaix a une surface de vente de 1'800 m^2 alors que le magasin du Crêt du Locle atteint légèrement plus de 2'000 m^2. Les concurrents de Landi ne sont pas les magasins d'alimentation mais les grandes surfaces type Jumbo, Hornbach, etc. qui ont des surfaces de vente beaucoup plus importantes.

Question : Le projet présenté est le bienvenu car il permettra d'enlever des constructions disgracieuses existantes. Est-ce que la commune a envisagé de profiter de ce projet pour revoir le carrefour du Grand-Pont ?

Réponse : Le carrefour est sous la responsabilité du canton (croisement entre deux routes cantonales). Le projet de PS n'est pas directement lié au carrefour précité. Lors du préavis cantonal, aucune mention n'a été faite sur un potentiel réaménagement à court ou moyen terme de ce carrefour. En outre, il est plutôt constaté une stagnation du trafic ces dernières années.

Question : Dans le nouveau projet, il n'y a plus de silo. Qu'en est-il des antennes posées dessus ? Est-ce qu'une nouvelle antenne est soumise à permis de construire ?

Réponse : Swisscom a un mat qui se situe sur le terrain des CFF. Sur le silo, il y a actuellement une antenne de Salt. Après la démolition du silo, il n'y aura plus d'antenne de téléphonie mobile sur le site de Landi. Salt devra trouver une autre solution. La commune précise qu'à Cornaux, une demande de permis de construire est exigée pour toute nouvelle antenne de téléphonie mobile.

Question : Quel type de chauffage sera utilisé ?

Réponse : Comme le réseau de chauffage à distance ne sera pas prêt pour la réalisation des constructions Landi courant 2025, le chauffage sera issu d'une chaudière à pellets. La consommation électrique sera en outre fournie par des panneaux solaires.

Question : Est-ce que les fonctions actuelles du silo seront conservées, notamment le séchage ?

Réponse : Le silo n'est plus en fonction depuis 2020. Les exploitants se rendent depuis cette date au centre collecteur d'Ins. Il n'y a actuellement plus d'activité dans le silo.

La séance est levée à 20h20.

Annexe

Présentation du 26.11.24



LANDI Région Neuchâtel SA
Séance d’information publique, secteur «Prémard»

26 novembre 2024

Introduction

Délégation de LANDI Région Neuchâtel

LANDI	- Claude-Alain Dreyer, président du Conseil d'administration - Philippe Conus, membre du Conseil d'administration et délégué fenaco - Frédéric Humbert-Droz, membre de la direction de LANDI Région Neuchâtel - Roberto Gonzalez, Service immeubles fenaco
Strüby	- Niklaus Schrag, développeur de projet
urbaplan	- Audrey Girardet, géographe-urbaniste
Christe & Gygax	- Pascal Christe, Ingénieur transports

Sommaire

Introduction
LANDI Région Neuchâtel SA
Définition des besoins
Historique du projet

Présentation du plan spécial
Principes de circulation et mobilité douce

Présentation du projet de construction

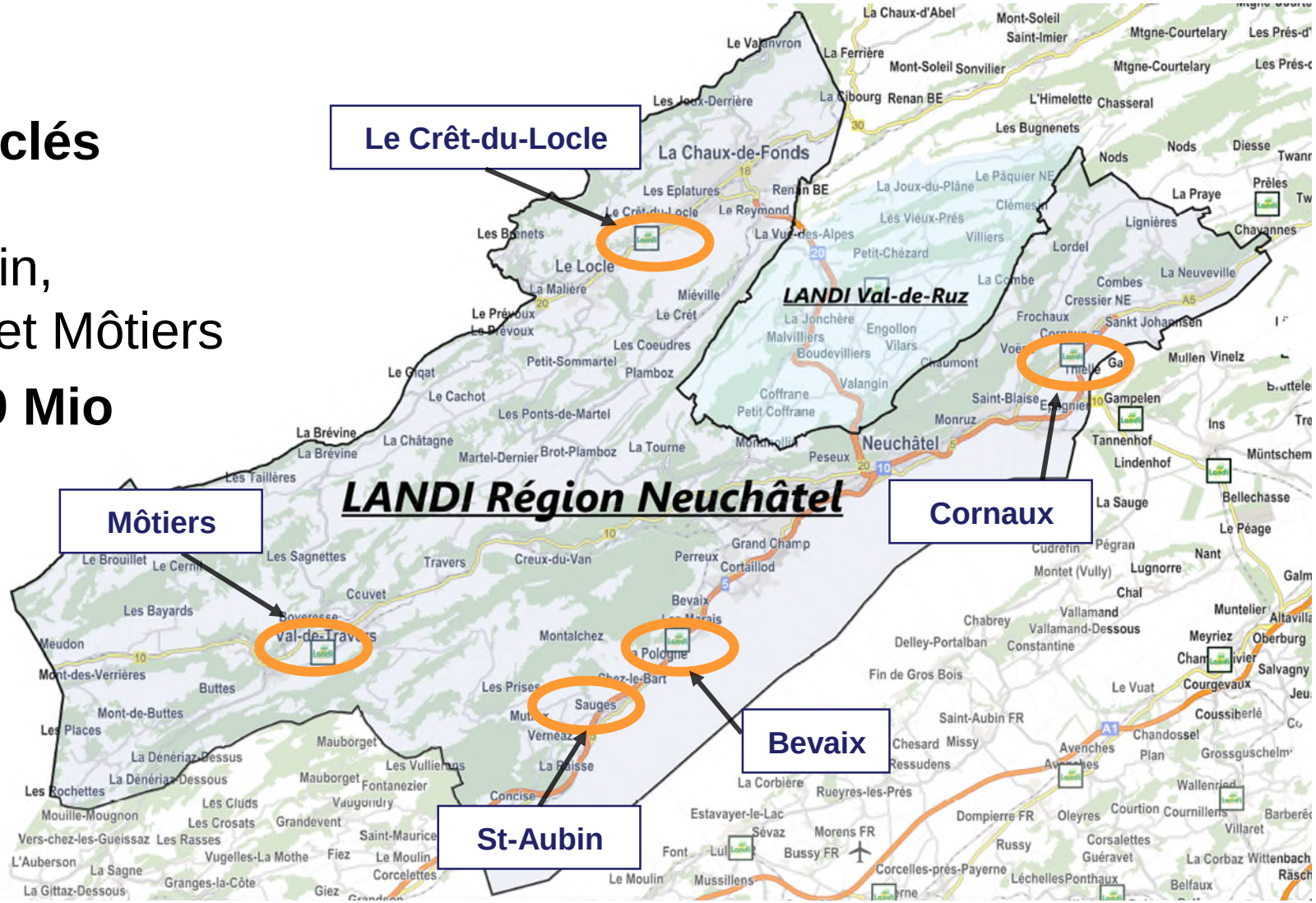
Suite du procédé

Questions

Présentation LANDI Région Neuchâtel SA

Rayon d'activité et chiffres-clés

- **5 sites** à Bevaix, Saint-Aubin, Cornaux, Le Crêt-du-Locle et Môtiers
- Chiffre d'affaires de **CHF 49 Mio**
- **70** collaboratrices□teurs
- **550** actionnaires, dont la majorité sont des agricultrices·teurs et viticultrices·teurs actifs



Les activités de chaque site

Activités	Bevaix	Saint-Aubin-Sauges	Cornaux	Crêt-du-Locle	Môtiers
Commerce agricole	X		X	X	X
Centre collecteur de céréales		X			
Magasin LANDI	X		X	X	X
Station AGROLA	X				
TopShop	X				
Administration					X

LANDI Cornaux

- Très important pour LANDI Région Neuchâtel
- Unique site LANDI dans le district de Neuchâtel
- Les infrastructures actuelles sont vétustes et ne sont plus adaptées aux exigences d'aujourd'hui
- Le site Agro est primordial pour satisfaire aux demandes de nos membres et clients agricoles
- Le projet de nouvelle LANDI à Cornaux doit être fonctionnel et supportable économiquement avec une bonne intégration dans l'environnement de la gare de Cornaux

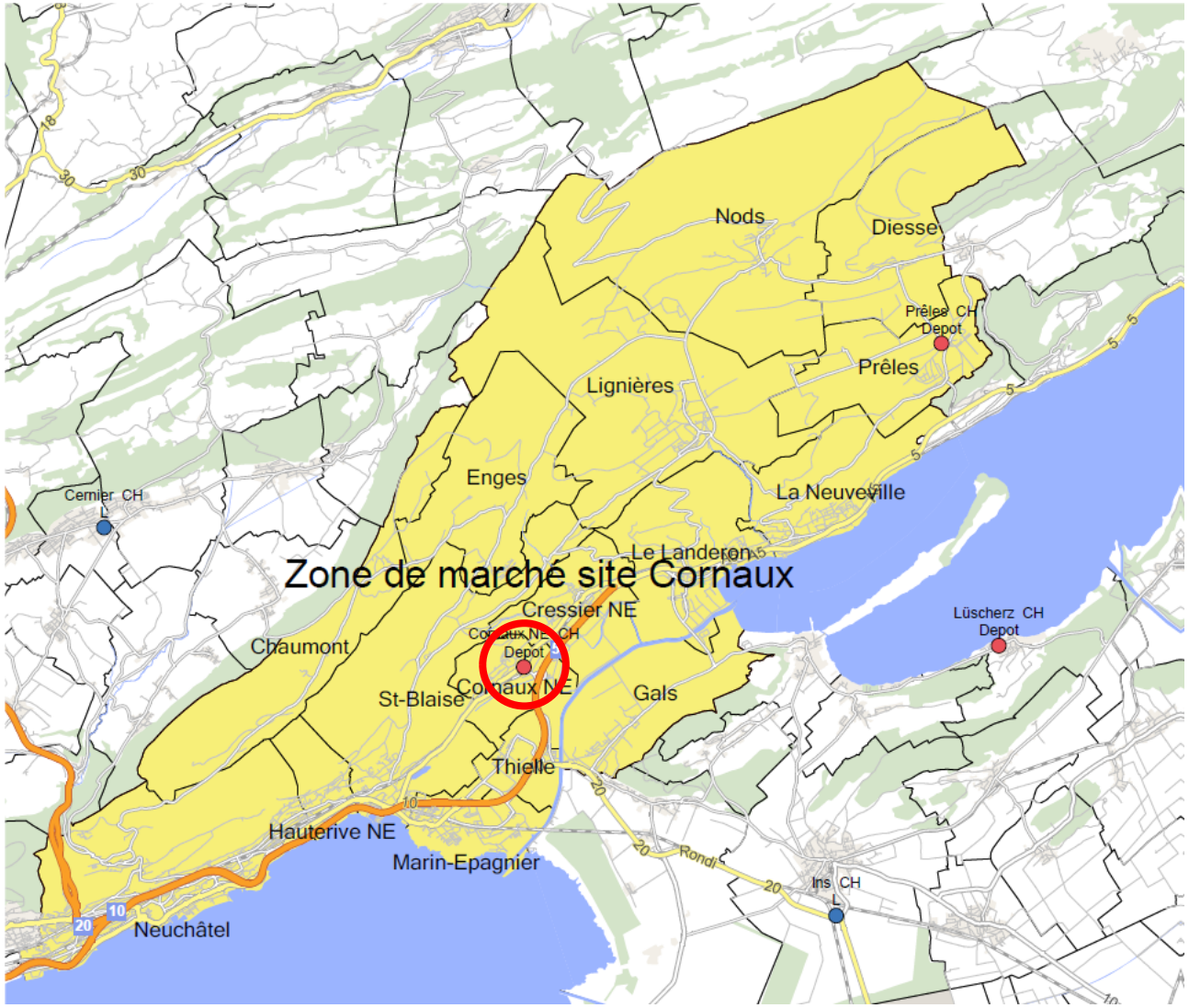
Définition des besoins

Dépôt agricole

- point d'approvisionnement district de Neuchâtel
- ~ 345 m² / 320 places palettes
  + local d'accueil client, bureau

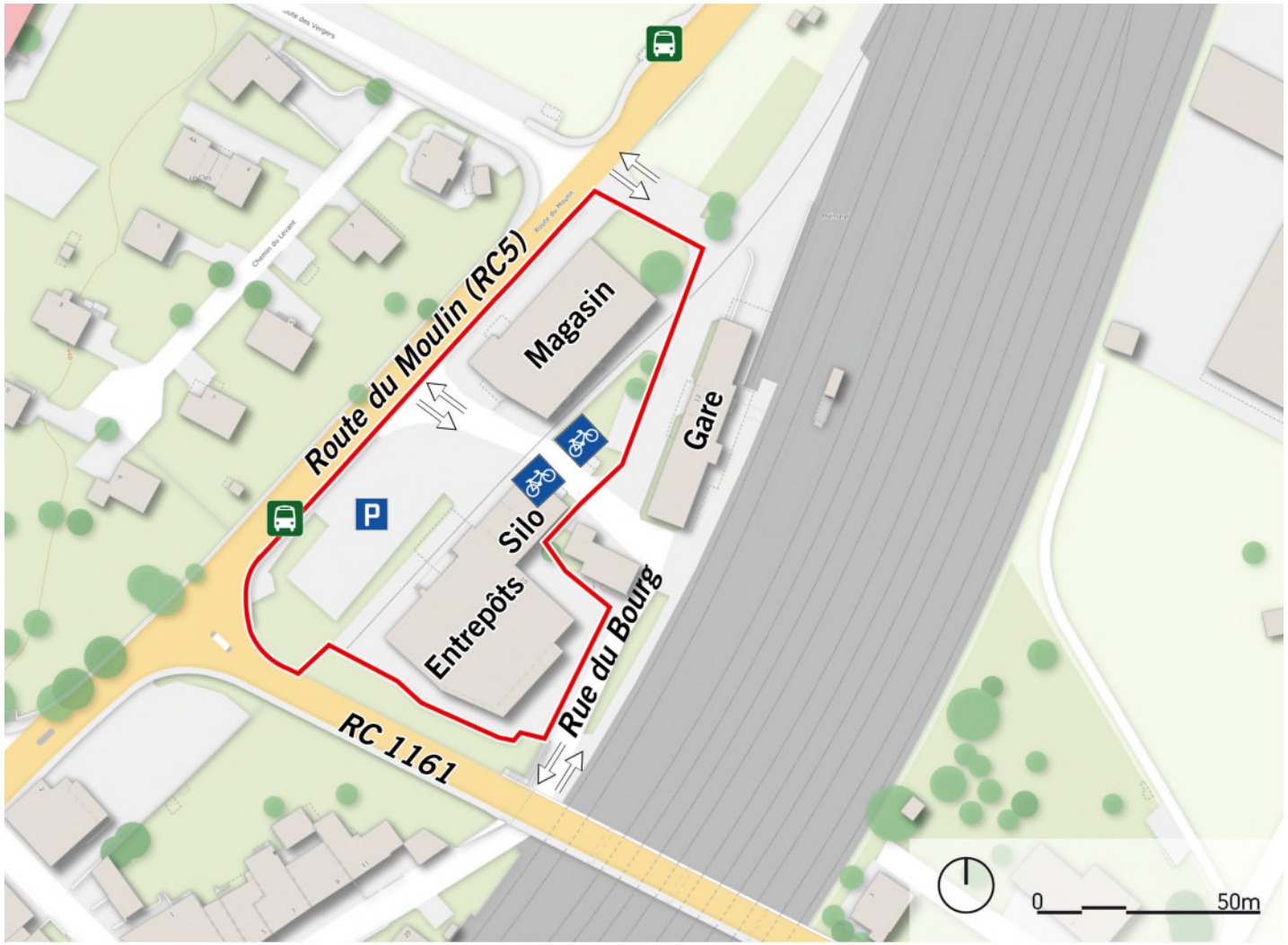
Magasin LANDI

- ~ 9'500 ménages
  ~ 1'300-1'600 m² surface de vente
  + surfaces de stockage, techniques bureaux etc.



Présentation Plan Spécial

Localisation



Présentation Plan Spécial

Affectation

- Zone d'habitation à faible densité
- Zone mixte
- Zone d'ancienne localité
- Zone de protection de l'ancienne localité
- Zone d'activités économiques
- Zone de plan spécial a
- Zone d'utilité publique
- Zone de transport

Zone de plan spécial a avec affectation de type «activités»



Présentation Plan Spécial

Implantation

- Périmètre PS
- Périmètre d'évolution des constructions (A et B)
- 444 / 447.5 Cote d'altitude maximale
- Aire piétonne végétalisée
- Aire de circulation et stationnement
- Aire de verdure
- Aire de séparation des flux
- Quai de déchargement (emplacement indicatif)
- Plateforme à ciseaux (emplacement indicatif)
- Façade active
- Accès parking couvert
- P / P Parking couvert / Places de stationnement extérieures (4 places)
- Parking vélos couvert (emplacement indicatif)

- Accès piétons - commerces (nombre et emplacement indicatif)
- Bâtiments à démolir
- Végétation basse / Arborisation (nombre et emplacement indicatif)

A titre informatif [2]

- Projet de construction
- Volumétrie des bâtiments projetés
- Bâtiments existants
- Projet d'aménagement du carrefour et de l'arrêt de bus
- Courbe de niveau

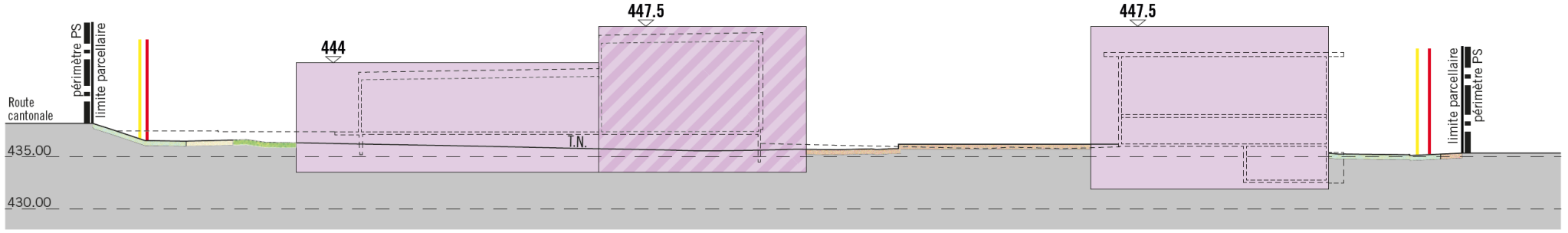
Alignements

- Alignements sanctionnés
- Alignements nouveaux
- Alignements supprimés



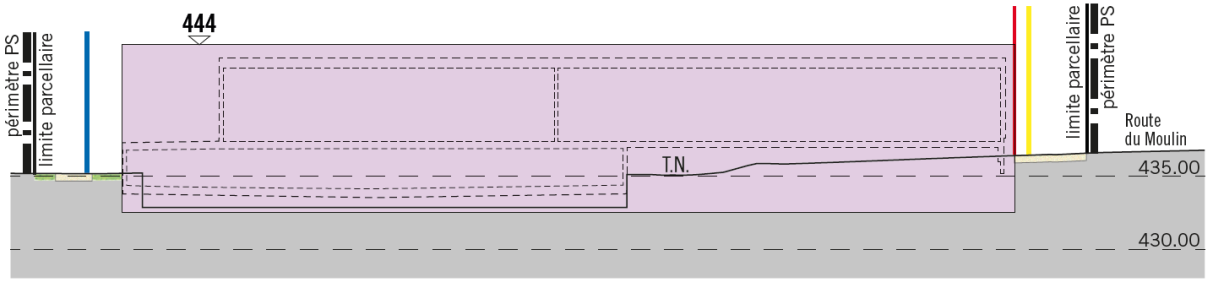
Présentation Plan Spécial

Coupes



COUPE A-A - ECHELLE 1:500

T.N. = terrain de référence



COUPE B-B - ECHELLE 1:500

T.N. = terrain de référence

Règles

- Surface du terrain : 6’213 m²
- Surface de vente autorisée : 1’600 m²
  (projet à 1’270 m²)
- Droits à bâtir définis par :
  - périmètres d’évolution : 2’966 m²
  - altitudes : 444.0 m / 447.5 m
  - IOS : 0.5
- Toits : forme libre + compatible aux panneaux solaires
  toitures plates : végétalisées

Présentation Plan Spécial

Alignement

A titre prescriptif [1]

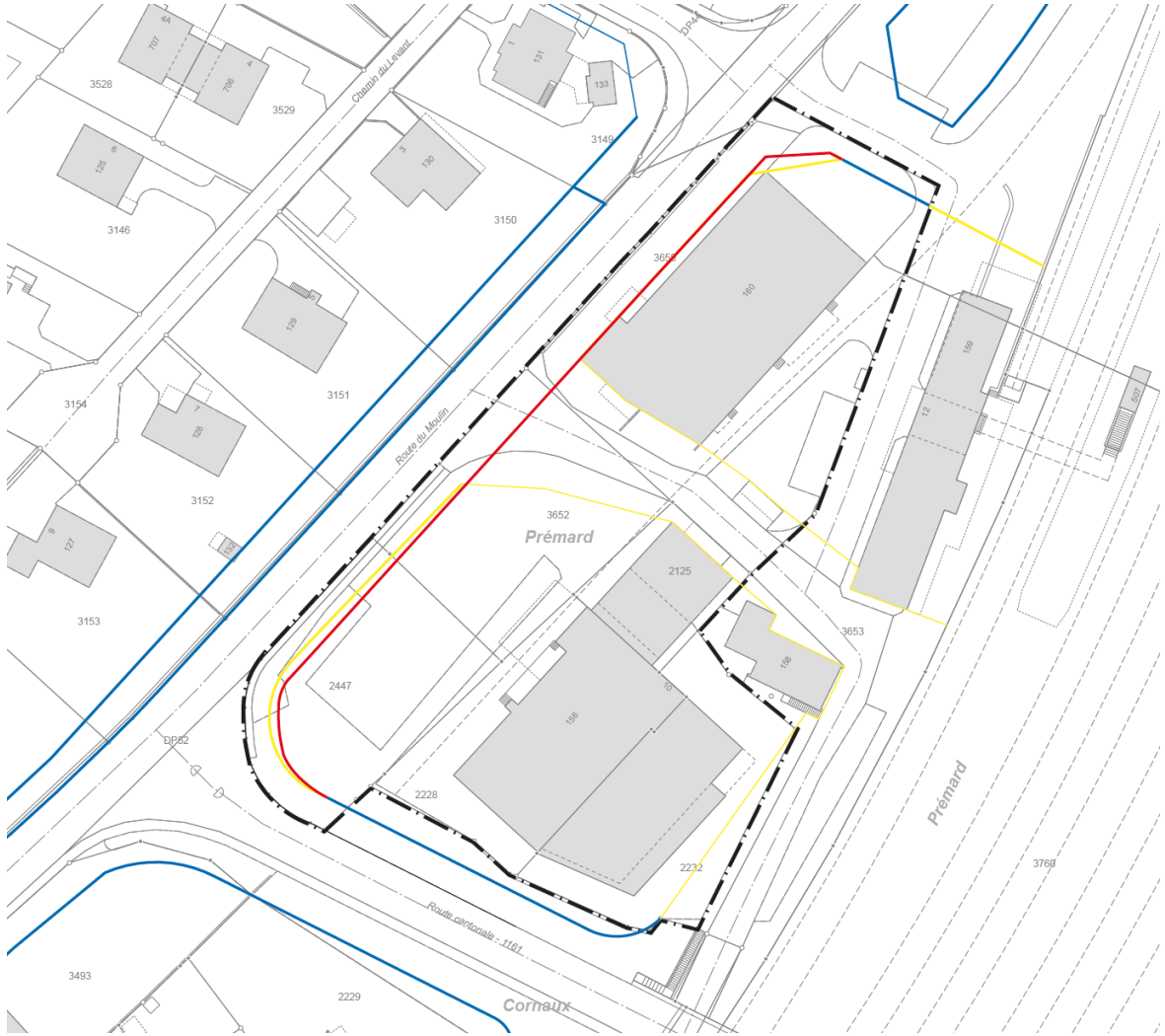
- Alignements sanctionnés cantonaux / communaux
- Alignements nouveaux cantonaux
- Alignements supprimés cantonaux / communaux

A titre informatif [2]

- Périmètre PS

A titre indicatif [3]

- Bâtiments existants



Principes de circulation et mobilité douce

Stationnement:

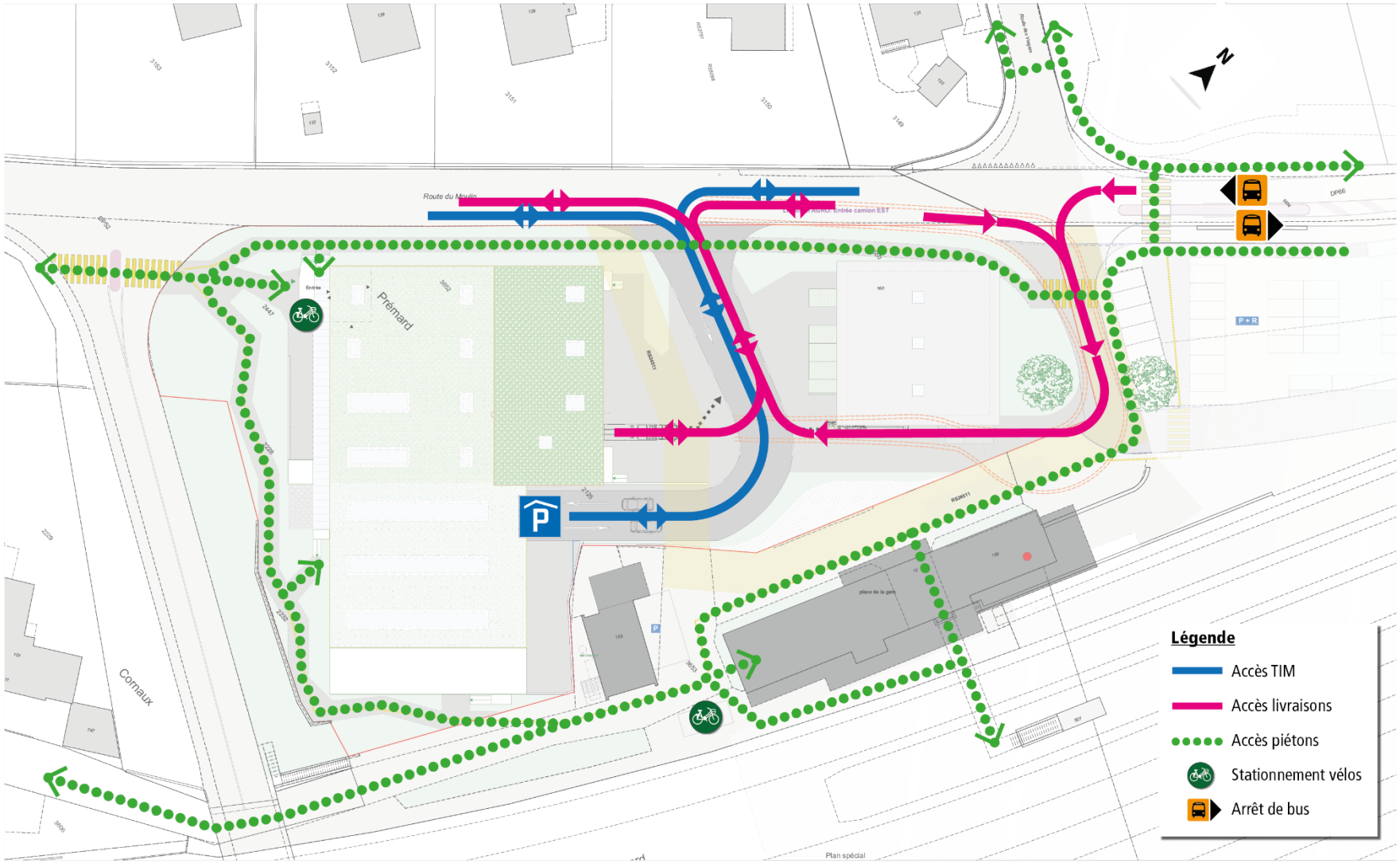
42 places voitures
(dont 38 en sous-sol)

11 places vélos

6 Places motos

Livraisons:

Camions / camionettes
3 à 4 /j

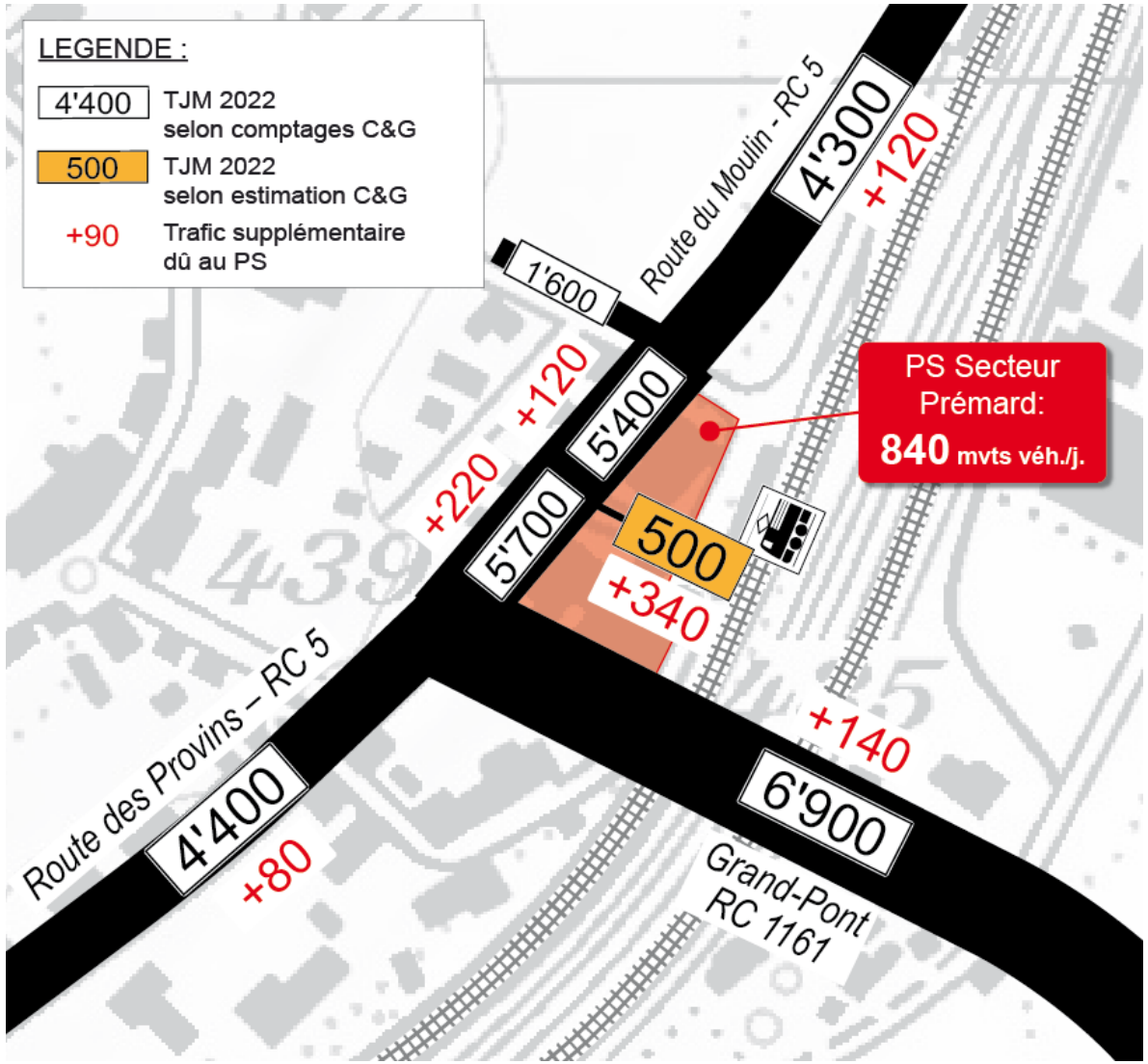


Effets du projet sur le trafic

Génération totale du projet:
840 mvts véh/jour

Augmentation par rapport à l'état actuel: + 340 mvts véh/jour

Des effets faibles sur le réseau actuel (maximum +4% du trafic actuel)

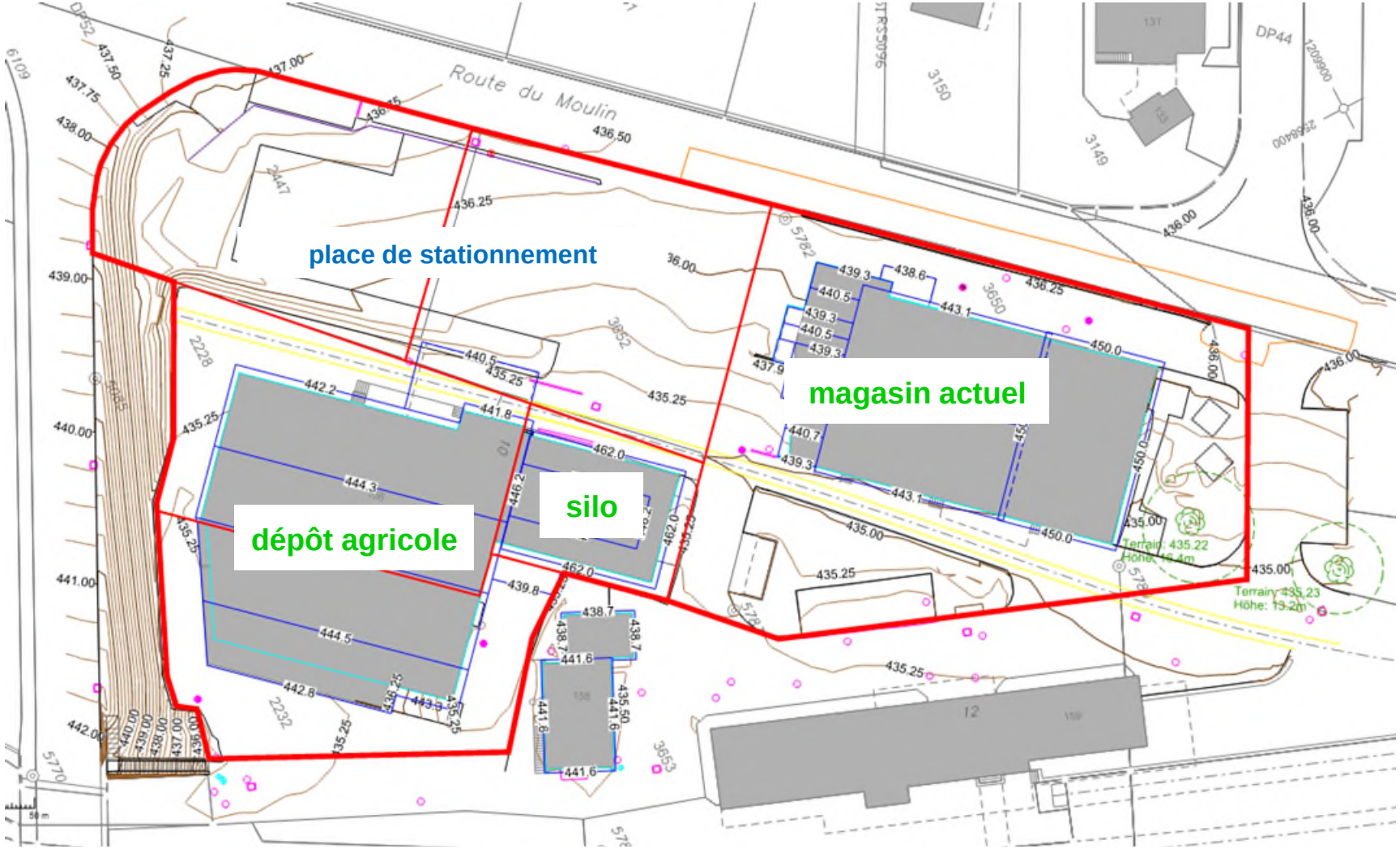


Présentation du projet de construction

Terrain / État existant

6 parcelles

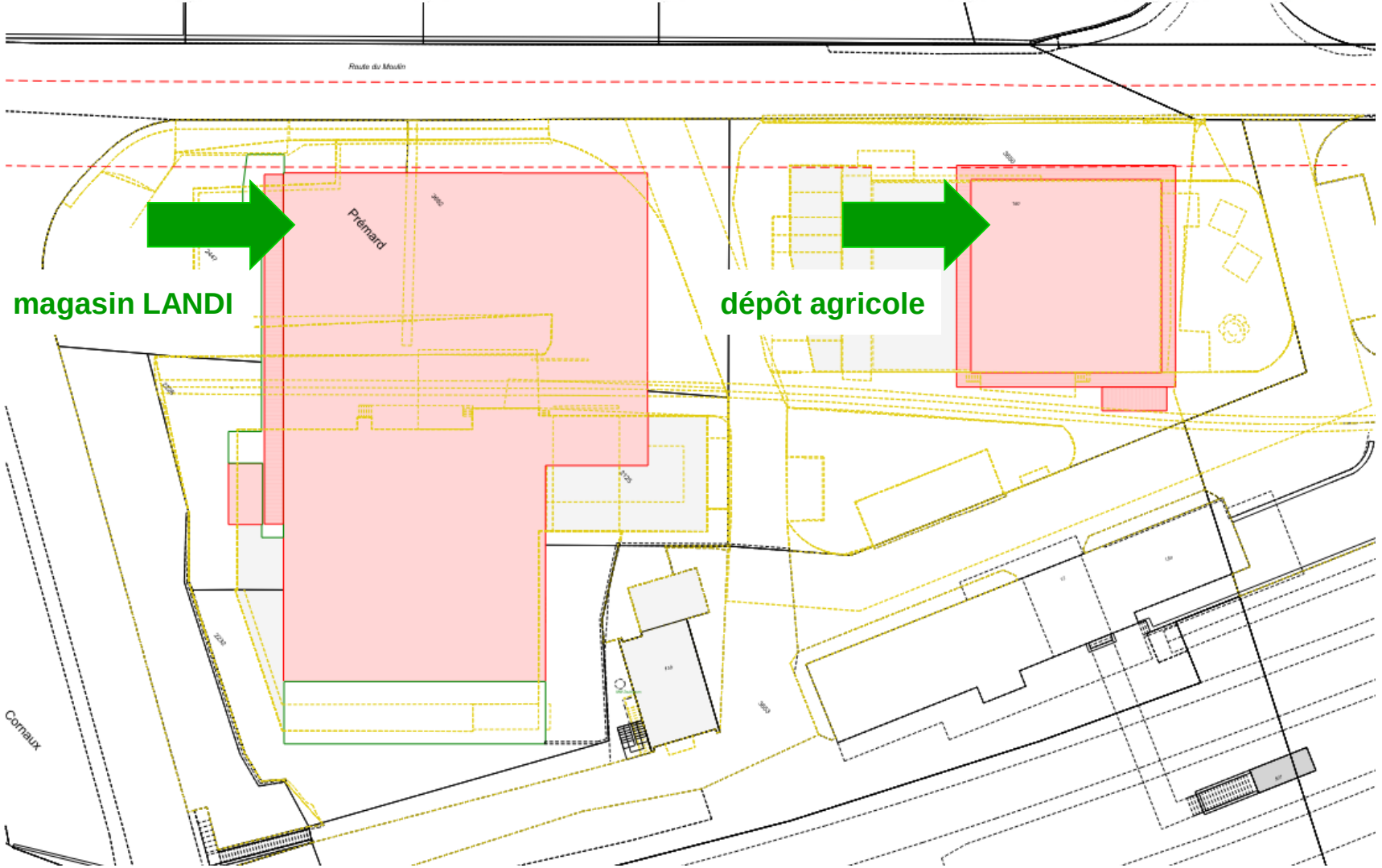
~ 6’200 m²



Présentation du projet de construction

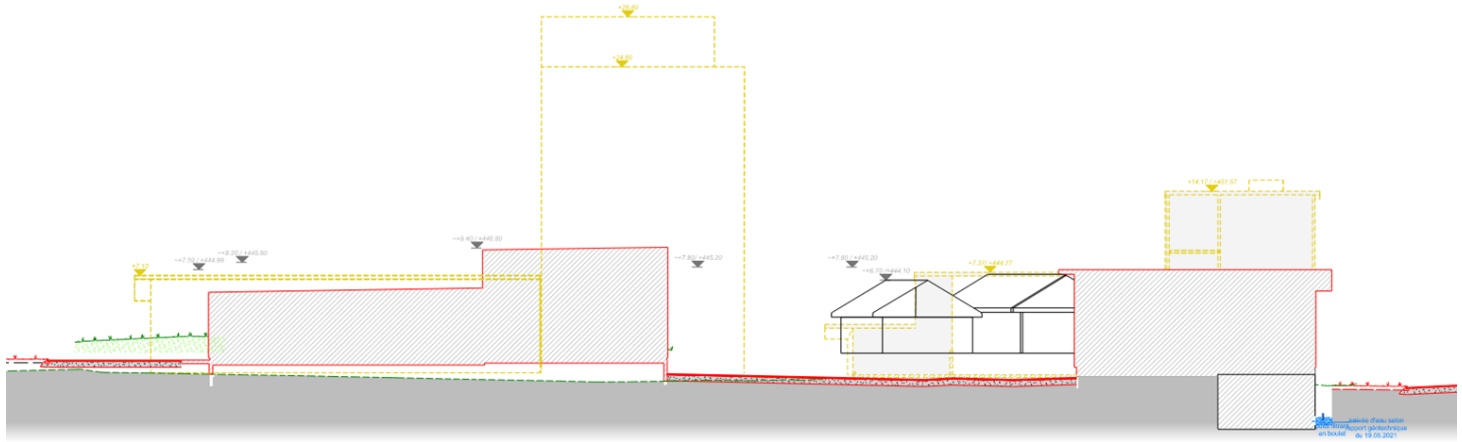
Démolition

Construction

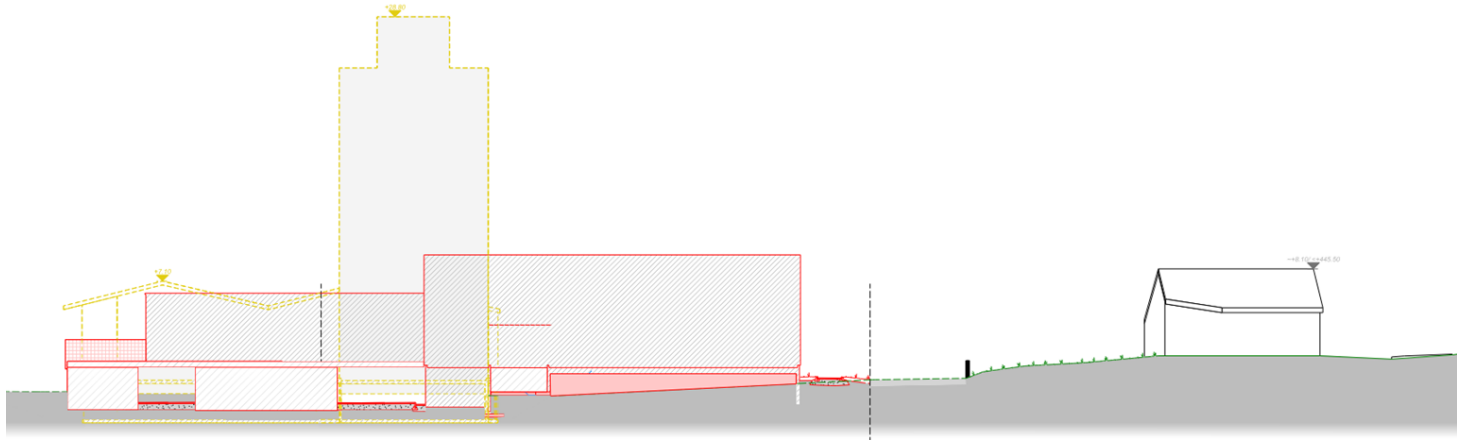


Coupes

parallèle à la rte du Moulin

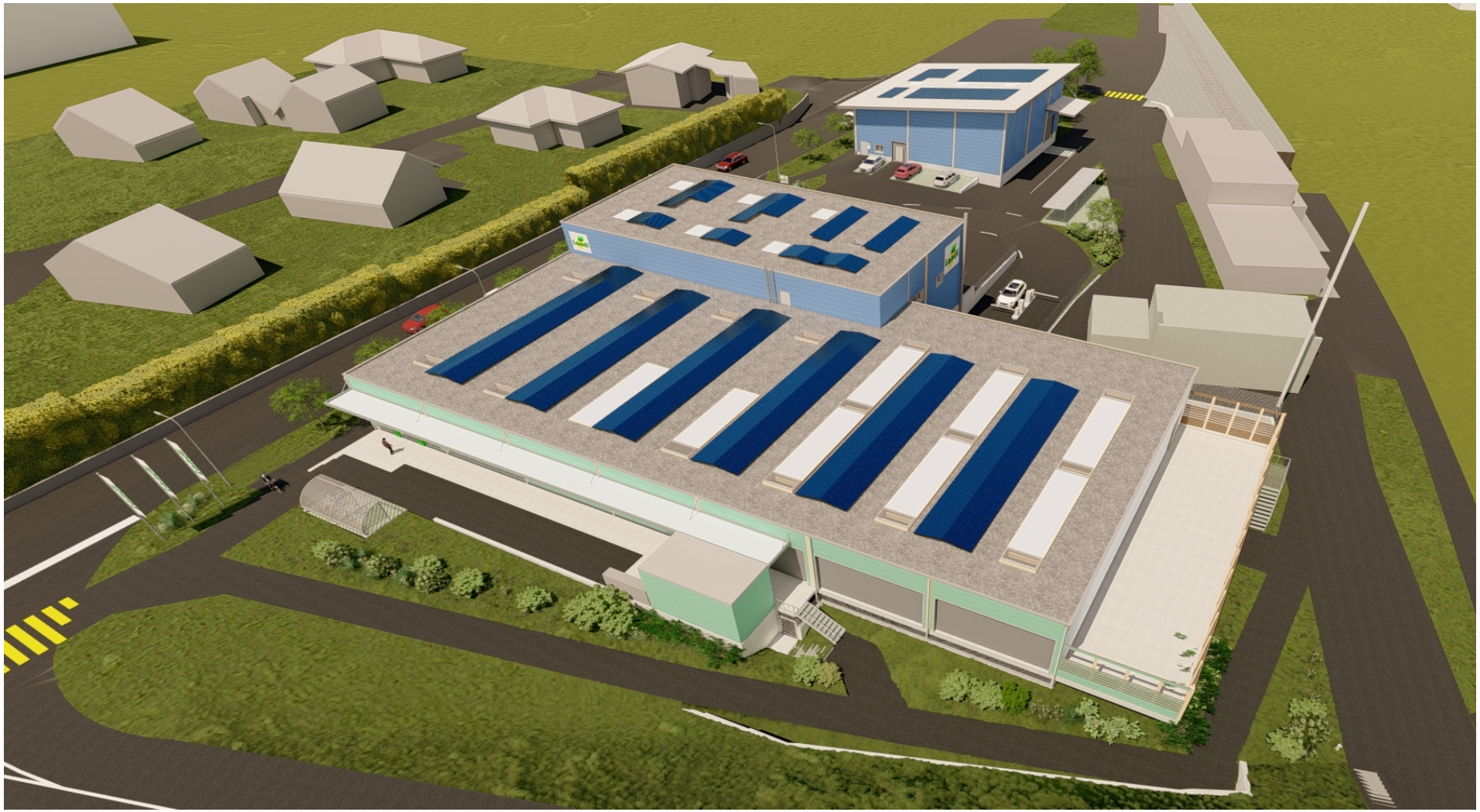


parallèle au Grand-Pont



Présentation du projet de construction

Vue d’ensemble



Présentation du projet de construction

Vue Ouest



Présentation du projet de construction

Vue Nord-Est
dépôt magasin



Présentation du projet de construction

Vue Sud



Présentation du projet de construction

Vue Nord-Est
dépôt Agricole



Présentation du projet de construction









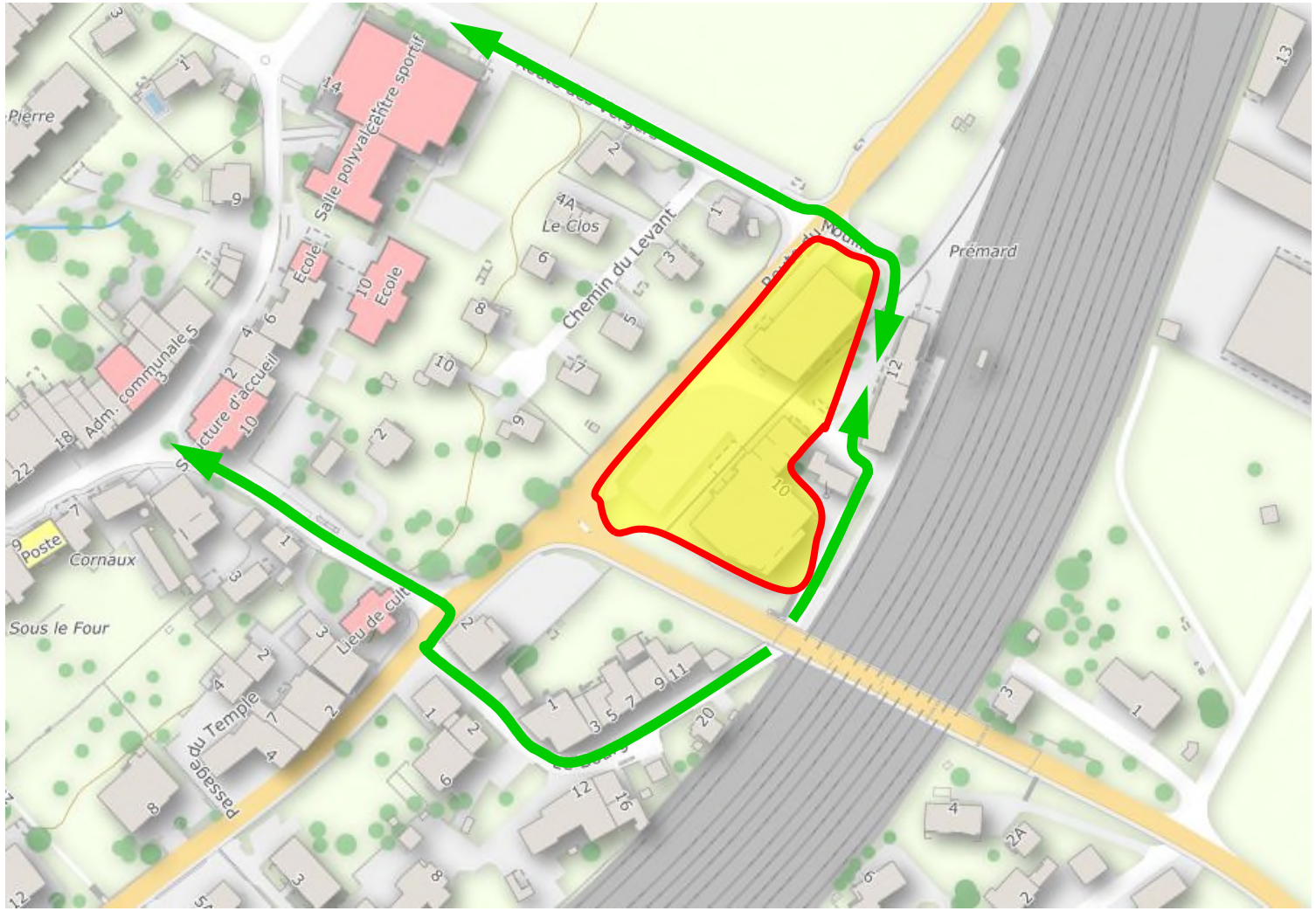
Planning intentionnel

Présentation au Conseil général	16 octobre 2023
Dépôt du dossier PS sanction définitive	début 2024
Retour préavis de synthèse	20 septembre 2024
Adaptation du dossier	septembre – novembre 2024
Information publique	26 novembre 2024
Conseil général (adoption)	février - mars 2025
Délai référendaire	février - mars 2025
Enquête publique	mars - avril 2025
Sanction par le Conseil d'Etat	avril - mai 2025
Mise en chantier	juin 2025
Ouverture du magasin	trim. III / 2026

Suite du procédé

Planning des travaux:

1) Travaux préparatoires mai 2025
2) Mise en chantier juin 2025
3) Construction bois fin 2026
4) Second-œuvre trim. I / 2026
5) Aménagement trim. II / 2026
6) Ouverture trim. III / 2026



Fin du procédé

Votre nouveau magasin LANDI 2026



Merci pour votre attention !

nous sommes à disposition pour répondre à vos questions