



Commune de Val-de-Ruz

Conseil communal

ADOPTION DU PLAN D'ALIGNEMENT, VALANT PLAN ROUTIER, DE LA ROUTE DE CHAMPS-RINIER À CHÉZARD-SAINT-MARTIN

Rapport au Conseil général

Version : 1.0 - TH 246006

Date : 30.05.2016

Révisions

Date	Version	Description	Auteur(s)
02.05.2016	0.1	Création du document	S. Jobin
30.05.2016	1.0	Adoption du rapport	CC

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Le plan d'alignement	5
2.1.	Buts	5
2.2.	Coûts des travaux	5
2.2.1	Dépenses	5
2.2.2	Revenus	6
3.	Avis des habitants concernés	7
4.	Conclusion	8
5.	Projet d'arrêté	9
6.	Annexes	10

Liste des abréviations principales

Abréviation	Signification	Abréviation	Signification
LCAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991	TJM	Trafic journalier moyen
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire, du 28 juin 2000		

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux,

Le Conseil communal a l'honneur de vous adresser le présent rapport à la suite duquel il entend résoudre un problème d'accès au quartier Champs-Rinier à Chézard-Saint-Martin. Il vous remercie d'en prendre connaissance et de bien vouloir accepter sa proposition d'arrêté.

1. Introduction

L'évolution du Petit-Chézard depuis les années 1970 a engendré diverses difficultés en lien avec l'accessibilité aux nouveaux quartiers et à l'augmentation du trafic individuel motorisé. Le quartier de Champs-Rinier en est l'exemple flagrant : composé à l'origine d'un noyau de fermes construites entre le XVII^e et le XVIII^e siècle, qui avaient toutes leur accès aux champs par l'est (direction Saint-Martin), des pavillons résidentiels ont pris la place des vergers et des champs, sans réelle réflexion urbanistique et « étouffant » en cela les activités agricoles.

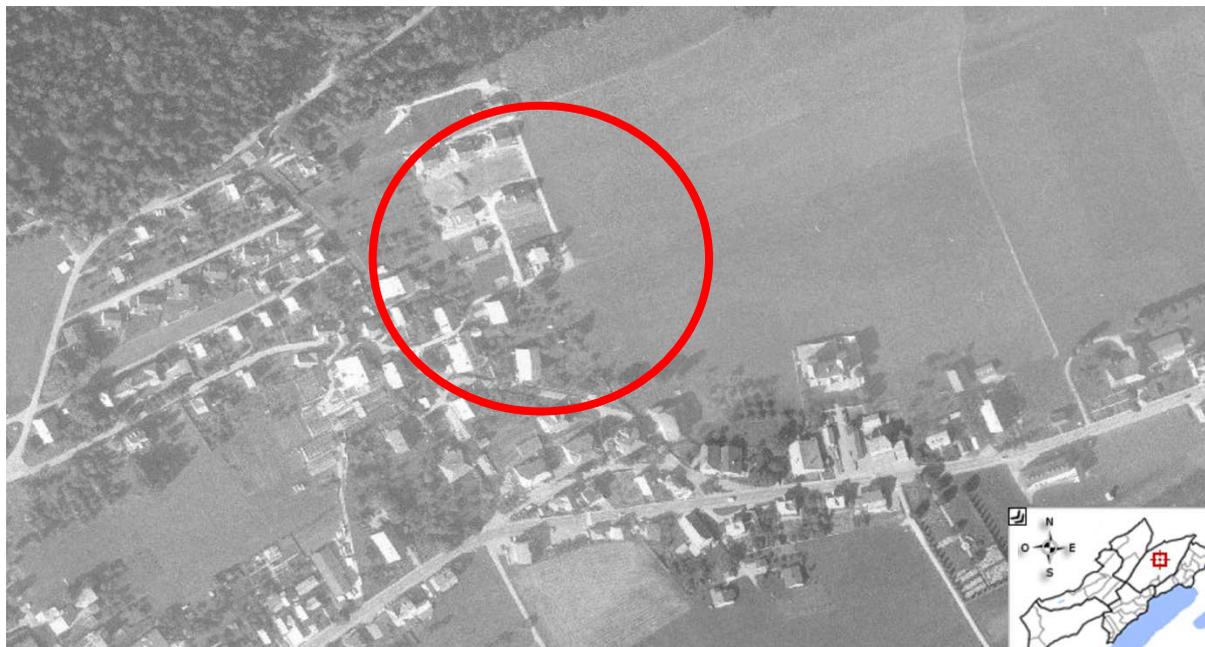
Ainsi, l'accès aux villas du quartier de Champs-Rinier se fait exclusivement par un goulet d'étranglement (2.80 m. dans sa partie la plus étroite) entre deux bâtisses de grande qualité et recensées au patrimoine architectural neuchâtelois. En sus, la partie étroite de la route, située entre deux tronçons de voies appartenant au domaine public, est propriété d'un privé ; en l'état, il n'est donc pas possible pour la Commune d'entreprendre des travaux de correction permettant à deux véhicules de se croiser.

Champs-Rinier, état en 1966



© SITN, Swisstopo DV 571.4

Champs-Rinier, état en 1981



© SITN, Swisstopo DV 571.4

Champs-Rinier, état en 2014



© SITN, Swisstopo DV 571.4

2. Le plan d'alignement

2.1. Buts

Comme indiqué sous point 1 du présent rapport, la problématique du goulet d'étranglement ne sera résolue que par l'adoption d'un plan d'alignement *ad hoc* permettant :

- 1) la reprise des terrains au propriétaire privé concerné ;
- 2) de lancer les travaux d'élargissement de la route sans devoir passer par une procédure de demande de permis de construire (le plan d'alignement vaut plan routier, selon l'article 74d LCAT).

Il est à relever que les solutions apportées par le plan d'alignement s'inscrivent dans une optique plus large de négociations avec le propriétaire des terrains. En effet, ce dernier est en discussion avec la Commune (d'abord Chézard-Saint-Martin, puis Val-de-Ruz) depuis de nombreuses années pour un ensemble de dossiers très complexes. Ce plan d'alignement est une pièce au puzzle qui permet non seulement de résoudre le cas spécifique de Champs-Rinier mais également de poursuivre les discussions liées aux autres dossiers avec le propriétaire.

2.2. Coûts des travaux

2.2.1 Dépenses

Après acceptation du plan d'alignement, le Conseil communal devra alors planifier un crédit d'investissement. Ce chapitre « dépenses » donne quelques premières indications relatives aux coûts des travaux.

Les détails techniques du projet d'amélioration de l'accès au quartier de Champs-Rinier sont mentionnés dans le rapport 47 OAT de l'urbaniste, annexé au présent document, ainsi que dans l'étude du bureau d'ingénieurs AJS, également en annexe. En résumé, il s'agit de redonner à la route une largeur minimale de 3.5 m. partout où cela est possible (compatibilité de la largeur de la route en regard des normes en vigueur et de la charge en trafic, estimée à environ 160 véhicules par jour (*trafic journalier moyen, TJM*) selon l'étude du bureau AJS) et de créer une zone de croisement dans le goulet d'étranglement. Il faut savoir que l'ensemble de la rue est déjà qualifiée en zone de rencontre à 20 km/h.

Le bureau d'ingénieurs AJS, dans le cadre de son étude, a fourni un devis estimatif des travaux d'élargissement de la route. Ceux-ci peuvent être résumés comme suit :

• Installation de chantier	CHF	6'700
• Terrassements	CHF	6'400
• Béton armé	CHF	17'000
• Clôtures	CHF	2'700

• Canalisations extérieures ¹	CHF	4'300
• Electricité ²	CHF	2'100
• Superstructures	CHF	34'100
• <u>Honoraires d'ingénieurs civils</u>	CHF	<u>18'300</u>
• TOTAL TTC	CHF	91'500

Comme indiqué plus haut, il ne s'agit ici que des travaux d'élargissement de la route. L'administration des eaux a été interrogée sur l'opportunité d'entreprendre des travaux en lien avec la réfection ou le remplacement des canalisations en sous-sol, voire de réaliser une éventuelle mesure du PGEE. A ce stade, le responsable de l'eau potable informe qu'il serait opportun d'étudier le bouclage du réseau d'eau potable du quartier. Quant au responsable des eaux usées, il relève qu'un couvercle étanche doit être remplacé par une grille pour l'évacuation des eaux claires, qu'il faudrait agir sur une conduite d'eaux mixtes qui est mal raccordée (sans urgence) et qu'il serait utile d'allonger une conduite d'eau claire pour améliorer la reprise des eaux venant des parcelles au nord.

Il faudra également tenir compte de l'achat de la partie de route actuellement au domaine privé ainsi que les surfaces nécessaires à son élargissement, ce qui représente une surface totale de 451 m².

Quoiqu'il en soit, une demande de crédit dûment étudiée et argumentée des unités administratives concernées devra être soumise à l'approbation du Conseil général le moment venu. En premier lieu, c'est bien l'adoption du plan d'alignement valant plan routier qui déterminera la suite du dossier.

2.2.2 Revenus

Dans le cadre de la demande de permis de construire liée au lotissement nouveau de Champs-Rinier, déposée à la Commune de Chézard-Saint-Martin le 30 juin 2003, le propriétaire, les promoteurs et la Commune ont signé une convention en date du 15 mars 2004 réglant la répartition financière en lien avec les infrastructures.

Les articles 3 et 4 de ladite convention indiquent :

- Article 3 : *les frais d'infrastructure seront répartis au prorata entre les propriétaires des parcelles desservies et la Commune de Chézard-Saint-Martin, conformément aux normes légales applicables en la matière.*
- Article 4 : *sur réquisition de la Commune de Chézard-Saint-Martin, dès que la décision de réquisition des frais d'infrastructure dont il est question ci-dessus deviendra définitive et exécutoire, les propriétaires des parcelles 2988, 3056 et 3057 du cadastre de Chézard-Saint-Martin s'engagent à verser en mains de la Commune de Chézard-Saint-Martin la participation financière due. Les demandes d'acompte seront exigibles au fur et à mesure de l'avancement des travaux de réalisation des infrastructures.*

¹ Il s'agit du démontage et du remontage du caniveau existant.

² Il s'agit du démontage et du remplacement d'un candélabre.

Seul l'élargissement de la route de Champs-Rinier reste à réaliser. La part incombant aux promoteurs constituait effectivement un point de litige avec la Commune de Chézard-Saint-Martin.

En 2012, les travaux d'aménagement de la route de Champs-Rinier ont été estimés à CHF 250'000 TTC. Ce montant comprend l'aménagement proprement dit (CHF 151'802.80), les différentes acquisitions de parcelles, les divers frais administratifs, d'ingénieurs, de géomètres et de notaires, le marquage routier et la signalisation, un mur de soutènement chez un particulier et un dédommagement pour un droit de passage. A relever que la différence de prix concernant les travaux routiers (CHF 151'802.80 en 2012 contre CHF 91'500 en 2016) vient du fait que le projet a été légèrement modifié pour toucher le moins possible la partie nord de la rue. Cela engendre des économies, notamment la suppression d'un mur de soutènement prévu dans la version originale et, de facto, la suppression d'un dédommagement pour droit de passage.

Sur la base du devis estimatif chiffré à CHF 250'000, la Commune de Chézard-Saint-Martin, compte-tenu de la jurisprudence en la matière, a décidé que la part du coût de l'aménagement de la route à charge des propriétaires-riverains ne pouvait excéder le 10% du coût total, réparti entre eux selon le critère légal (article 116 alinéa 2 LCAT), à savoir en proportion du plus grand volume bâtissable. La part communale étant de 20%, la part incombant au promoteur serait ainsi de 70%, soit CHF 175'000. Il va de soi qu'il s'agit là d'un montant maximum basé sur des devis et que le montant des travaux, s'il est moindre, a une répercussion sur la part des promoteurs.

Toutefois les promoteurs, appuyés par leur notaire, ont décidé de ne pas entrer en matière sur cette répartition et ont proposé pour solde de tout compte un montant de CHF 100'000. Une contreproposition à CHF 150'000 de la part de la Commune de Chézard-Saint-Martin n'a pas trouvé d'écho auprès des promoteurs et de leur représentant juridique. Les négociations sont restées en suspens depuis la fusion des communes.

Il s'agit là de l'une des nombreuses facettes du dossier de Champs-Rinier, qu'il appartient à la Commune de Val-de-Ruz de résoudre. Il est néanmoins nécessaire de relever qu'une rentrée d'argent de la part des promoteurs du nouveau quartier de Champs-Rinier est à prévoir (selon convention *ad hoc*) puisque l'élargissement de la route est une conséquence de la construction des nouveaux bâtiments.

3. Avis des habitants concernés

Lors d'une séance d'information à la population, le 25 mai 2016, les habitants présents du quartier de Champs-Rinier ont pu assister à une présentation du projet, consulter les plans, poser des questions et adresser des remarques.

La principale préoccupation des habitants concerne la sécurité des enfants. Le représentant du Conseil communal s'est engagé à examiner la possibilité de créer un cheminement piétonnier plus direct et plus sûr entre le quartier et la proximité du collège bien que la zone à aménager soit déjà en zone de rencontre (20 km/h).

Le principe du plan de l'alignement, valant plan routier, n'étant pas contesté, il peut donc être soumis à l'approbation du Conseil général.

4. Conclusion

Le Conseil communal a la volonté de résoudre les situations les plus diverses qui sont encore en attente de décisions. Le plan d'alignement proposé est une des composantes d'un dossier complexe qui dure depuis plus de 30 ans. Le Conseil communal vous est reconnaissant de favoriser sa solution en adoptant le projet d'arrêté ci-après.

Nous vous prions de croire, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

A.-C. Pellissier

Le chancelier

P. Godat

5. **Projet d'arrêté**



Commune de Val-de-Ruz

Conseil général

ARRÊTÉ DU CONSEIL GÉNÉRAL

relatif à l'adoption du plan d'alignement, valant plan routier, de la route de Champs-Rinier à Chézard-Saint-Martin

Le Conseil général de la Commune de Val-de-Ruz,

Vu le rapport du Conseil communal du 30 mai 2016 ;

Vu la loi sur les communes (LCo), du 21 décembre 1964 ;

Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991 ;

Vu le rapport justificatif du 11 décembre 2012, modifié le 15 avril 2016 ;

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Approbation

Article unique :

¹ Le plan d'alignement communal « Champs-Rinier », valant plan routier, et approuvé par le chef de département le xx juin 2016, est adopté et soumis au référendum facultatif.

² Il 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.

Val-de-Ruz, le 20 juin 2016

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président Le secrétaire

P. Truong

J. Villat

6. Annexes

- Rapport selon l'article 47 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT)
- Rapport technique de l'entreprise AJS
- Plan n° 11887.000-11B, du 28.04.2016
- Plan n° 11887.000-12B, du 28.04.2016
- Plan n° 11887.000-13A, du 28.04.2016
- Plan n° 11887.000-14B, du 28.04.2016
- Plan n° 11887.000-15B, du 28.04.2016

COMMUNE DE VAL-DE-RUZ

VILLAGE DE CHEZARD-SAINT-MARTIN

PLAN D'ALIGNEMENT DE LA RUE DES CHAMPS RINIER

Rapport justificatif selon art. 47 OAT



ATELIER NORTH
Aménagement du territoire et urbanisme
Chemin de Fresens 2
2024 St-Aubin-Sauges

Avril 2016

1. HISTORIQUE DU DOSSIER, EXPOSE DU PROBLEME

Le secteur des Champs Rinier, d'une surface d'environ 9'300 m², a été affecté en zone à bâtir par une modification partielle du plan d'aménagement communal de Chézard-Saint-Martin en 1985. Dès le début des années 1990, la commune s'est souciée d'assurer l'accès à ces terrains, que leurs propriétaires souhaitaient ouvrir à la construction. Un accès par le chemin partiellement privé, qui relie ce secteur à la rue du Petit-Chézard, a été exclu à cette époque en raison de son étroitesse et du fait qu'il est bordé de plusieurs bâtiments de grande qualité patrimoniale, de sorte que son élargissement ne pouvait être envisagé.

Parmi les diverses variantes de tracés étudiées à cette époque, celle qui avait été retenue après consultation d'un ingénieur du trafic est un tracé qui reliait directement la route cantonale (au droit du bâtiment de la Rebatte) à l'extrémité Est du chemin de Champs Rinier, en passant le plus près possible de la limite de la zone à bâtir. Cette nouvelle route aurait permis de relier directement le futur quartier à la route cantonale, sans traverser le noyau historique du Petit-Chézard.

Un plan d'alignement correspondant à ce tracé de route a été établi et sanctionné le 26 avril 1995. Un crédit permettant la réalisation de cette nouvelle route a été voté par le Conseil général en 1996.

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan d'aménagement communal, commencée en 1997, le tracé de la future route a été reporté sur le plan d'aménagement, et les terrains situés entre ce tracé et la zone à bâtir déjà légalisée ont été affectés en zone à bâtir, pour assurer la cohérence du plan d'aménagement. Cela représentait une extension de la zone à bâtir d'environ 14'000 m², surface qui faisaient partie de deux entreprises agricoles encore en exploitation.

Un plan spécial a été établi pour le secteur des Champs Rinier. Dans son préavis rendu en août 2000, le SAT attirait l'attention de la Commune sur le fait que l'octroi de permis de construire serait conditionné par la réalisation de la route reliant la route cantonale au quartier de Champs Rinier.

Le projet de nouveau plan d'aménagement a été adopté par le Conseil général le 19 mai 2003. Lors de la même séance toutefois, le Conseil général a refusé d'accepter le crédit qui aurait permis à la Commune d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de la nouvelle route, empêchant ainsi sa construction.

Face à ce blocage et suite à la sanction du plan spécial « Les Champs Rinier » en 2003, l'Etat a accepté de délivrer les permis de construire pour la réalisation du quartier et a autorisé un accès provisoire, par le petit chemin des Champs Rinier, pour la période du chantier. Une convention dans ce sens, par laquelle les promoteurs s'engageaient à assumer leur part aux coûts de construction de la future route, a été signée entre l'Etat, la Commune et ledit promoteur. Un droit de passage à pied et pour tous véhicules a été accordé par le propriétaire du tronçon Ouest du chemin aux propriétaires des différents lots du nouveau quartier des Champs Rinier. En 2007, les constructeurs, en accord avec le Conseil communal, ont mandaté le bureau AJS pour étudier la possibilité de réaliser, le long de la rue des Champs Rinier, les aménagements destinés à rendre cette rue compatible avec une fonction de route d'accès (élargissements ponctuels permettant le croisement des véhicules).

Le nouveau plan d'aménagement adopté en 2003 a fait l'objet de plusieurs oppositions lors de sa mise à l'enquête publique, puis de quelques recours, dont deux portaient sur la mise en zone à bâtir des terrains appartenant aux deux exploitants agricoles susmentionnés, ainsi que contre le fait que la future route traversait leurs domaines. Suite à la longueur du traitement de ces recours, ce plan a finalement été déclaré caduc par le Conseil d'Etat en avril 2008.

L'élaboration d'un nouveau projet de plan d'aménagement a été entrepris en 2009. Pour éviter de se trouver à nouveau confronté à une situation de blocage en raison du projet de route de Champs Rinier, le Conseil communal a soumis à l'Etat (SAT et SPCH) le projet de réaménagement de la rue des Champs Rinier, établi par le bureau AJS. Il s'agissait d'évaluer si ce chemin pouvait être utilisé de manière permanente (et non plus seulement provisoire) pour accéder au quartier de Champs Rinier, ce qui permettrait de renoncer à la construction de la nouvelle route.

Les services concernés de l'Etat ont estimé que la solution proposée était acceptable, pour autant que la sécurité des piétons soit assurée. Le Conseil communal de Chézard-Saint-Martin a alors mandaté le bureau AJS pour établir un projet d'aménagement de cette rue, en vue d'assurer les largeurs de chaussée nécessaires en conformité avec les normes de construction, de proposer les mesures appropriées pour assurer la sécurité des piétons et de préparer la mise à l'enquête publique du projet.

La rue des Champs Rinier est actuellement privée (bien-fonds 3119) sur le tronçon Ouest, d'environ 70 m, et publique (DP 27) sur le tronçon Est, d'environ 150 m. La commune souhaite que la rue devienne publique sur toute sa longueur, par souci de cohérence avec la fonction que prendra dorénavant cette rue dans le réseau routier (desserte du quartier des Champs Rinier) et pour se donner les moyens de réaliser le réaménagement projeté.

En application de l'article 72 LCAT, **la construction de nouvelles voies publiques communales ainsi que l'agrandissement de voies publiques existantes nécessitent l'adoption préalable d'un plan d'alignement**. D'où l'établissement du présent plan.

La possibilité donnée par l'article 74 alinéa 2d LCAT, soit d'établir un plan d'alignement contenant des informations techniques suffisantes (plan routier) pour que la mise à l'enquête du plan d'alignement dispense ensuite de mettre à l'enquête la construction de l'ouvrage préalablement à sa réalisation, a été utilisée. Le présent dossier de plan d'alignement constitue un « plan d'alignement valant plan routier » pour l'aménagement de la rue des Champs Rinier. Un bureau d'aménagement et un bureau d'ingénieurs civils ont collaboré à son établissement. Les plans du projet routier (plan de situation, profil en long, profils type, profils en travers et plan des emprises) font donc partie intégrante du plan d'alignement et en portent les cartouches de signatures.

Ce nouveau plan d'alignement permet donc de fixer des limites de construction en bordure de cette (partiellement) nouvelle route d'accès communale, qui rejoignent, à l'Est, les alignements existants définis par le plan d'alignement « Aux Champs Rinier » sanctionné le 26 avril 1995.

2. DEFINITION ET EFFETS DU PLAN D'ALIGNEMENT

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

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

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

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

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

2.2 Types d'alignement

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

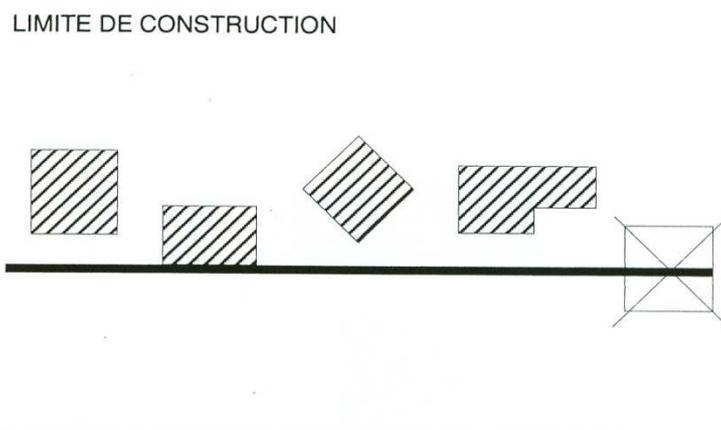
- la limite des constructions en bordure d'une voie de communication.

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

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

Dans le présent plan d'alignement, qui porte sur un milieu bâti en ordre non contigu, mais comprenant des bâtiments de grande qualité ainsi que des murs de pierre dignes de protection, les types d'alignement utilisés sont la **limite de construction** et l'**alignement secondaire**.

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



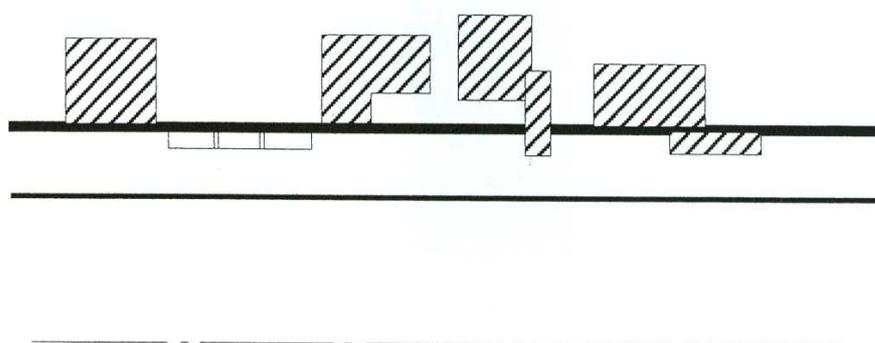
Conformément aux directives en matière d'application de la législation sur l'aménagement du territoire, cette limite des constructions est représentée sur le plan par trois types d'indications:

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

La **limite secondaire** (alignement secondaire) est réservée aux constructions de peu d'importance telles que garages, places de stationnement, annexes, etc.

La définition d'un alignement secondaire permet également de favoriser la réalisation des principes d'aménagement visant à préserver ou promouvoir un certain type d'aménagement de l'espace de transition entre façades privées et domaine public, au sens de l'article 74 alinéa 2c LCAT. Ces principes d'aménagement doivent être en cohérence avec le caractère de la rue, et peuvent concerner des éléments tels que murets, escaliers, perrons, arborisation, etc.

LIMITE SECONDAIRE



Dans le présent plan d'alignement, les limites secondaires définies à l'entrée Ouest de la rue sont réservées à des éléments construits secondaires tels que murs, avant-places et accès aux bâtiments. Les murs de pierre existants bordent des biens-fonds sur lesquels sont érigés des bâtiments appartenant aux 1^{ère} et 2^{ème} catégories du recensement architectural du canton de Neuchâtel (RACN). Ces murs participent au caractère et à la qualité du site et sont dignes d'être préservés. La définition d'un alignement secondaire signifie que ces murs ne pourront pas être démolis au profit d'un éventuel élargissement de la route.

La création d'accès pour les véhicules et les piétons dans les murs est autorisée. L'alignement secondaire n'est, par contre, pas destiné à l'aménagement de garages ou places de stationnement.

2.3 Effets du plan d'alignement

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

- **Constructions nouvelles:**

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

- **Constructions existantes:**

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

En l'occurrence, aucun bâtiment n'est à proprement parler frappé par le présent plan d'alignement. Le seul élément construit sur lequel un alignement empiète est une dalle sur sous-sol (cave entièrement souterraine) située sur l'avant du bâtiment n° 184 (bien-fonds 3119).

- **Utilité publique:**

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

3. MISE EN OEUVRE DU PLAN D'ALIGNEMENT

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

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

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

Il convient toutefois de préciser que:

- les nouveaux alignements proposés tiennent compte du bâti existant. A l'exception de la cave souterraine mentionnée au point précédent, aucun bâtiment n'est frappé ;
- les surfaces concernées par un alignement ne seront pas forcément utilisées pour l'aménagement d'espaces publics (chaussées, trottoirs, places d'évitement, etc). Une expropriation n'aura lieu que si un projet concret d'extension de l'espace public, justifié par l'intérêt général, touche des surfaces privées situées à l'intérieur de l'alignement. Il convient de rappeler que le rôle du plan d'alignement n'est pas seulement de permettre l'élargissement des espaces publics: il peut aussi avoir pour but de structurer l'espace, ou d'assurer un retrait des bâtiments par rapport aux voies publiques, notamment pour des raisons de sécurité ou pour assurer aux habitations riveraines une certaine intimité ;

- le retrait imposé pour les bâtiments sur les parcelles privées par un plan d'alignement ne correspond généralement pas à une perte de droits à bâtir, mais plutôt à une autre répartition de ceux-ci sur le terrain (voir art. 13 RELCAT);
- lorsque les alignements concernent des surfaces privées non construites, l'intégration desdites surfaces dans le domaine public, si elle s'avère nécessaire, peut se régler par l'achat du terrain par la commune, ou par une cession gratuite au domaine public, moyennant l'accord des propriétaires concernés ;
- L'utilisation effective des terrains entre alignements (et donc l'importance des expropriations à entreprendre ou des achats ou cessions de terrain à négocier) sont à décider de cas en cas, si de nouveaux besoins publics se font sentir (trottoir, chemin piétonnier, élargissement ou réaménagement de la chaussée, réaménagement de carrefours, etc.).

3.2 Sanction du plan d'alignement

La sanction du présent plan d'alignement est subordonnée à la mise en place des mesures organisationnelles et techniques décrites aux points 6 et 7 du rapport technique du bureau AJS du 16 mars 2011, annexé au présent rapport.

3.3 Abrogation des plans d'alignement actuellement en vigueur

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

4. PRINCIPES DE CONCEPTION DU PLAN D'ALIGNEMENT DE LA RUE DES CHAMPS RINIER

4.1 Principes généraux

Pour jouer pleinement son rôle, un plan d'alignement doit être adapté aux caractéristiques et à la fonction des espaces publics concernés. Il doit prendre en compte les besoins de mobilité de la population, la sécurité des différentes catégories d'usagers, les spécificités du milieu bâti et la qualité de l'aménagement de l'espace public.

Le tronçon Ouest de la rue des Champs Rinier traverse un secteur affecté en zone d'ancienne localité (Petit-Chézard), dans lequel se trouve des bâtiments de grande valeur patrimoniale. Le tronçon Est est bordé au Nord par un quartier récent, affecté en zone résidentielle densifiée (maisons individuelles et mitoyennes). Le long de cette rue, la conception des alignements répond aux principes généraux suivants:

- Réserver un espace suffisant pour répondre aux impératifs du trafic motorisé, mais également aux besoins en matière de mobilité douce (piétons, cyclistes), de manière à assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables.
- Souligner le caractère spécifique des différents tronçons de la rue (ancien noyau villageois à l'Ouest, quartier d'urbanisation récente à l'Est).

- Préserver les bâtiments présentant un intérêt historique et architectural (bâtiments bordant le tronçon Ouest) ainsi que d'autres éléments construits participant à la qualité du site (murs de pierre, avant-places pavées).
- Prendre en compte les bâtiments existants et les droits à bâtir des propriétaires, dans la mesure où ils ne sont pas en contradiction avec l'intérêt public.

4.2 Conception des alignements pour la rue des Champs Rinier

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue** : il s'agit actuellement d'un petit chemin d'accès, privé sur le tronçon Ouest (environ un tiers de la rue) ; sur ce tronçon, intégré dans la zone d'ancienne localité, le chemin longe des bâtiments anciens de qualité, appartenant à la 1^{ère} catégorie du recensement architectural. En raison de l'étroitesse du chemin, le croisement des véhicules motorisés y est pratiquement impossible, sauf ponctuellement par empiètement sur certains espaces privés. Au moment de sa construction, ce chemin n'était destiné qu'à permettre l'accès aux quelques bâtiments riverains existant à l'époque.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace** : la largeur de la chaussée varie d'environ 2,80 à 3,50 m au maximum. Sur le premier tronçon Ouest, le chemin est bordé par des murs de pierre et par la façade du bâtiment situé sur le bien-fonds 3119, de grande qualité historique et architecturale (note 0 au recensement architectural). L'aménagement actuel de ce chemin n'est pas approprié pour la desserte du nouveau lotissement des Champs Rinier, et n'est pas compatible avec la charge en trafic estimée à environ 160 véhicules par jour (trafic journalier moyen, TJM) dans l'étude du bureau AJS.

Aucun alignement n'est actuellement défini pour cette route. La loi sur les routes, qui interdit toute nouvelle construction à moins de 7,50 m à l'axe d'une route de desserte communale, est donc applicable pour le tronçon Est, qui appartient au domaine public (DP27).

- **Alignements et aménagements proposés** :

Tronçon Ouest :

Sur le premier tronçon Ouest, y compris à l'angle avec la rue du Forvy et la rue Jean-Labran, les limites de construction définies suivent les façades des bâtiments existants, appartenant aux 1^{ère} et 2^{ème} catégories du recensement architectural.

La distance entre les alignements principaux ne dépasse jamais 12 m (en principe 6 m par rapport à l'axe de la route). Cette largeur permet d'éviter la construction de nouveaux bâtiments à proximité immédiate de la route, et assure donc à la fois la visibilité sur la route et la réduction des nuisances liées au trafic pour les riverains. En outre, cette distance sur laquelle de nouvelles constructions ne peuvent être érigées est inférieure à celle définie par la loi sur les routes, qui s'appliquerait en l'absence d'alignements ; elle est donc plus favorable aux propriétaires.

Les alignements définis pour ce 1^{er} tronçon Ouest se poursuivent à l'angle avec la rue du Forvy pour le bien-fonds 2058 et avec la rue Jean-Labran pour le bien-fonds 3119, d'une part pour assurer des alignements cohérents sur ces deux biens-fonds concernés également par la rue des Champs Rinier, en particulier en préservant les murs de pierre existants à cet endroit. D'autre part, l'alignement défini à l'angle avec la rue Jean-Labran est en cohérence avec le projet routier, qui prévoit à cet endroit la réalisation d'un trottoir. L'alignement proposé permettra de prolonger ce trottoir, en lieu et place du marquage prévu, si ce prolongement s'avère souhaitable.

Il convient encore de préciser qu'un plan d'alignement portant sur le secteur de la Quarettte est en cours d'élaboration. Il englobera toute la rue du Forvy et permettra donc de rejoindre l'alignement défini pour le bas de cette rue par le présent plan d'alignement.

Sur ce 1er tronçon Ouest, des limites secondaires sont définies pour les murs de pierre, qui participent à la qualité du site et sont donc dignes d'être préservés. A l'endroit le plus étroit entre ces deux limites secondaires, la distance est d'environ 4,50 m.

Sur ce tronçon, le projet routier prévoit l'aménagement d'une zone de croisement (place d'évitement) sur la place située devant le bâtiment n° 184 (bien-fonds 3119) ; à cette fin, la dalle sur sous-sol de cette cave souterraine, qui ne présente pas de qualité patrimoniale particulière, devra être renforcée. Elle ne pourra évidemment pas être intégrée dans le domaine public ; elle fera donc l'objet d'une servitude de passage au profit de la Commune. La surface concernée par cette servitude est d'environ 25 m².

Si de nouveaux aménagements extérieurs devaient être créés, tels que la modification du mur de soutènement situé dans l'angle Nord - Ouest de ce bâtiment, ces interventions devront tenir compte du contexte qualitatif du site et des bâtiments existants de grande valeur architecturale.

Quelques autres élargissements mineurs de la chaussée sont prévus, de manière à garantir une largeur minimale de chaussée de 3,50 m sur toute la longueur du tronçon.

Sur le tronçon suivant vers l'Est, jusqu'en limite de la zone d'ancienne localité et du chemin actuellement privé, la distance entre les limites de construction est de 8 à 9 m. Le projet routier y prévoit l'aménagement d'une 2^{ème} zone de croisement (place d'évitement) au Sud de la rue sur le bien-fonds 3119 ainsi qu'un léger élargissement de la chaussée au Nord dans le virage, partiellement sur le bien-fonds 3119 et partiellement à l'intérieur du DP27.

Tronçon Est :

Sur le tronçon Est du chemin (DP27), bordé au Nord de maisons individuelles récentes situées largement en retrait de la rue, les limites de construction définissent, à partir de la limite de la zone d'ancienne localité, un espace de 12 m entre alignements, au lieu de 15 m comme dans le plan d'alignement « Aux Champs Rinier » : la fonction de la rue et sa charge en trafic ne justifient pas une réservation d'espace aussi importante. Du côté Nord, l'alignement existant sanctionné, situé à 6 m de l'axe de la rue, est maintenu. Du côté Sud, une nouvelle limite de construction est fixée à 6 m de l'axe de la rue également, à partir de la limite entre la zone d'ancienne localité et la zone agricole.

Sur ce tronçon Est, le projet routier prévoit un léger élargissement de la chaussée au Sud, devant le bâtiment 185 ainsi que sur la banquette herbeuse située sur les biens-fonds 3119 et 2275.

Les alignements définis pour la partie Est de la rue ont donc essentiellement pour but d'assurer un retrait des constructions par rapport à la rue, et non pas de permettre son élargissement. Si toutefois un tel élargissement devait s'avérer nécessaire à l'avenir, l'espace réservé par les alignements le permettrait, alors que cette possibilité n'est pas donnée sur le tronçon Ouest, en raison du contexte bâti.

L'alignement défini par le plan d'alignement « Aux Champs Rinier » entre l'extrémité Est de la rue des Champs Rinier et la route cantonale (Grand'Rue) est maintenu. Cet alignement permet de réserver l'avenir : même si ce n'est actuellement plus à l'ordre du jour, une extension ultérieure de la zone à bâtir dans le secteur des Champs Rinier n'est pas à exclure à long terme.

Si un nouveau quartier d'habitation devait être réalisé à l'avenir dans ce secteur, sa desserte ne pourrait vraisemblablement pas se faire par la petite rue des Champs Rinier, car la charge en trafic ne serait alors plus compatible avec le niveau d'aménagement de cette rue, selon la norme VSS 640 045. Or, un élargissement du 1^{er} tronçon Ouest de cette rue n'est guère envisageable, eu égard à la qualité patrimoniale du site. Une nouvelle route d'accès devrait alors être réalisée, qui permettrait de desservir également le lotissement existant de Champs Rinier.

Tronçon Nord de la rue Jean-Labran :

Une limite de construction est définie du côté Nord de la rue, à 6 m de l'axe de la chaussée, et les murs de pierre sont protégés par une limite secondaire.

Un tronçon de trottoir sera créé dans le virage, à l'entrée de la rue des Champs Rinier. Ce trottoir sera prolongé en aval par un espace piétonnier sous forme de marquage au sol (bandes longitudinales jaunes par exemple). L'alignement défini dans l'angle de la rue est donc en cohérence avec le projet routier. Il permettra en outre de prolonger ce trottoir, en lieu et place du marquage prévu, si un tel prolongement s'avère souhaitable.

• **Sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes)**

La sécurité des piétons et cyclistes sera assurée de la manière suivante le long de la rue des Champs Rinier :

- aménagements piétonniers à l'angle rue Jean-Labran et rue des Champs Rinier, mentionnés ci-dessus ;
- largeur minimale de la chaussée de 3,50 m, ce qui permet le croisement avec un piéton handicapé (béquilles ou fauteuil roulant) ou avec un cycliste ;
- limitation de la vitesse à 20 km/h : la rue des Champs Rinier constituera une zone de rencontre, à priorité piétonne.

• **Emprises du projet routier sur les terrains privés**

Le projet routier qui fait partie intégrante du présent plan d'alignement implique une emprise définitive totale de 451 m² sur les terrains privés. Cette surface se répartit de la manière suivante entre les différents biens-fonds concernés :

- 394 m² sur le bien-fonds 3119 (propriété de M. Yves Tanner), soit essentiellement le chemin actuellement privé qui sera intégré dans le domaine public, ainsi que la surface destinée à la création d'une zone de croisement au droit du bâtiment 642, les surfaces destinées à élargir la route à l'entrée Ouest de la rue et la surface sur laquelle sera créé un trottoir dans l'angle avec la rue Jean-Labran ;
- 12 m² sur le bien-fonds 3120 (propriété du Groupe E), surface qui sera intégrée dans le trottoir à créer dans l'angle avec la rue Jean-Labran ;
- 45 m² sur le bien-fonds 2275 (propriété de M. Yves Tanner), surface destinée à un élargissement du tronçon Est de la rue.

Comme indiqué précédemment, la surface d'environ 25 m² sur la cave souterraine du bâtiment 184 (bien-fonds 3119) et qui est destinée à la création d'une zone de croisement, ne fera pas l'objet d'une cession au domaine public, mais d'une servitude de passage au profit de la Commune. Les emprises, définitives et provisoires, sont reportées sur le plan des emprises du projet routier (plan 11887.000-15).

Les emprises qui constituent un élargissement de la rue des Champs Rinier telle qu'elle existe physiquement aujourd'hui, indépendamment de son statut foncier (public ou privé), sont représentées en **jaune** sur le plan de situation du projet routier.

Le projet routier a été conçu de manière à limiter le nombre de propriétaires concernés par l'emprise des futurs aménagements. Les négociations menées par la Commune avec les propriétaires riverains ont conduit à modifier légèrement le projet d'origine, qui prévoyait une emprise de 2 m² sur le bien-fonds 2489 et de 20 m² sur le bien-fonds 2870. Au vu des réticences des propriétaires de ces deux biens-fonds à accepter cet empiètement, les élargissements du chemin prévus au droit de ces deux biens-fonds ont été décalés vers le Sud, sur les biens-fonds 3119 et 2275. Le propriétaire de ces deux biens-fonds, M. Yves Tanner, a accepté cette augmentation de l'emprise sur ses terrains par rapport au projet précédent. Son accord est en passe d'être formalisé dans le cadre d'une convention entre la Commune de Val-de-Ruz et ce propriétaire.

La Commune s'assurera également de l'accord formel du Groupe E avec l'emprise de 12 m² sur le bien-fonds 3120.

Les aménagements proposés sont évidemment tous inclus dans les espaces réservés par les alignements. Ces aménagements sont reportés de manière détaillée sur le plan de situation du projet routier (plan 11887.000-11), et sont décrits dans le rapport technique du bureau AJS (version du 16 mars 2011), annexé au présent rapport.

5. DOCUMENTS EXISTANTS

La rue des Champs Rinier est actuellement concernée partiellement par le plan d'alignement « Aux Champs Rinier », sanctionné par le Conseil d'Etat le 26 avril 1995.

La sanction du plan d'alignement communal « Rue des Champs Rinier » entraînera l'abrogation des parties concernées de ce plan d'alignement.

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

Comme évoqué au point 4.2 ci-dessus, la version précédente du projet de plan d'alignement a fait l'objet de séances de discussion et négociation avec les propriétaires riverains concernés par l'emprise des aménagements projetés dans le plan routier. Ces propriétaires seront informés par lettre personnelle des modifications apportées à ce 1^{er} projet.

Par ailleurs, une séance publique d'information et participation, à laquelle la population sera conviée par un avis dans la presse locale, sera organisée. Suite à cette séance, la population pourra consulter le dossier au service de l'urbanisme et adresser ses questions et remarques écrites à l'autorité communale pendant une période d'environ deux semaines.

Sur cette base, un rapport de participation sera établi et joint au présent rapport justificatif (annexe 2).

YN/11.12.12
Modifié le 15.04.16

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le/la président/e

Le/la chancelier/ère

.....

Date :

ANNEXE 1 : Rapport technique du bureau AJS (du 22 octobre 2010, modifié le 22 novembre 2010 et le 16 mars 2011)

ANNEXE 2 : Rapport de participation

(A compléter)



PLAN D'ALIGNEMENT « ROUTE DE CHAMPS-RINIER »

Séance d'information à la population

Lieu	Chézard-Saint-Martin, la Rebatte, salle du Conseil général
Date	Le mercredi 25 mai 2016 à 19h00
Tenue de la séance	M. Armand Blaser, conseiller communal Mme Yolande North, atelier North
Auteur	M. Stéphane Jobin, administrateur de l'urbanisme et de l'aménagement

RAPPORT DE PARTICIPATION

30 personnes sont présentes à l'occasion de cette séance d'information. Dans la grande majorité, il s'agit des riverains de la route de Champs-Rinier.

La séance étant publique, il n'est pas tenu un registre des présences. On peut cependant relever la participation des personnes suivantes :

- M. Yves Tanner, principalement touché par le plan d'alignement puisque la Commune reprendrait du terrain lui appartenant pour améliorer l'accessibilité au quartier ;
- M. André Gauchat, riverain dont la maison se trouve à proximité du goulet d'étranglement de Champs-Rinier ;
- M. André Zosso, riverain se trouvant également proche du goulet d'étranglement ;
- M. Stéphane Bachelier, riverain, président de l'association du quartier récent de Champs-Rinier ;
- M. Patrice Godat, habitant de Chézard-Saint-Martin, chancelier de la Commune de Val-de-Ruz et ancien administrateur de Chézard-Saint-Martin ;
- M. Rémy Hadorn, administrateur retraité de la Commune de Chézard-Saint-Martin

Les plans papiers sont mis à plat sur deux tables et sont à disposition des participants pour consultation.

Après les mots de bienvenue de M. Armand Blaser, conseiller communal en charge du dicastère du développement territorial, le projet d'alignement de la route de Champs-Rinier est présenté aux participants au moyen d'une projection Power-Point. La présentation Power-Point est annexée au présent rapport de participation.

Les questions et remarques protocolées ci-après ne suivent pas l'ordre chronologique dans lequel elles ont été énoncées ; elles sont catégorisées pour permettre une lecture synthétique de la séance.

1. Questions et remarques du public

1.1. Alignement

1.1.1 Questions

- Pour quelle raison le plan d'alignement prévoit un décrochement après le hangar de M. Tanner ?

Réponse de Mme Yolande North : l'alignement au sud de la rue de Champs-Rinier est fixé en fonction de la caractéristique d'implantation des bâtiments de la zone d'ancienne localité. Le décrochement de l'alignement correspond à la limite entre la zone d'ancienne localité et la zone agricole. Si auparavant il n'y avait pas d'alignement sur la partie en zone d'ancienne localité, il y en avait un prévu sur la zone agricole (emprise de 15 m) ; l'emprise est aujourd'hui réduite (12 m) car l'espace important que prévoyant l'ancien alignement à cet endroit n'était pas justifié.

- Pourquoi faire passer un plan d'alignement alors que le plan d'aménagement de Chézard-Saint-Martin est en cours de révision ?

Réponse de Mme Yolande North : un plan d'alignement est une procédure distincte d'un plan d'aménagement ; ces deux instruments doivent être en cohérence, mais leurs procédures sont indépendantes l'une de l'autre. Le nouveau plan d'aménagement est actuellement en cours de procédure d'approbation (traitement des derniers recours).

- Que se passe-t-il si le plan d'alignement n'est pas approuvé ?

Réponse de M. Patrice Godat : c'est la situation actuelle qui prévaudra. Il n'y aura pas d'alignement mais une distance à la route à respecter de 7.5 m, conformément à la loi cantonale sur les routes et voies publiques.

Réponse de Mme Yolande North : de plus, la partie actuellement privée de la route de Champs-Rinier ne pourrait pas être reprise par la Commune.

1.1.2 Remarques

- La limite de la zone d'ancienne localité dessinée sur le plan d'alignement est erronée ; elle ne correspond pas à ce que l'on trouve sur le SITN.

Réponse de Mme Yolande North : la situation indiquée sur le SITN est celle du plan d'aménagement de 1974. En 2012, les autorités législatives ont adopté un nouveau plan d'aménagement. Ce document a été mis à l'enquête publique et a suscité des oppositions. Celles-ci ont été traitées par le Conseil communal mais il y a eu des recours aux décisions de levées d'oppositions. Ces recours sont actuellement en traitement au service juridique du Conseil d'Etat. Le plan d'alignement tient compte de l'affectation des zones prévue dans le PAL de 2012.

1.2. Sécurité

1.2.1 Questions

- A la sortie du quartier de Champs-Rinier, il est prévu de créer un trottoir descendant en direction de la rue Jean-Labran. Pourquoi ne pas simplement continuer le marquage comme à la rue Jean-Labran ?

Réponse de Mme Yolande North : la sortie du quartier se compose d'un carrefour doté de virages ; la création d'un trottoir améliorera la sécurité des piétons à cet endroit. Continuer ce trottoir sur la rue Jean-Labran présenterait des problèmes car l'ouvrage déborderait sur la route. Cela dit, remplacer la création d'un trottoir dans le carrefour par la continuité du marquage venant de la rue Jean-Labran pourrait être envisagé, mais la sécurité des piétons serait moins bien assurée.

- En plus du plan d'alignement, ne serait-il pas possible de réfléchir à des mesures d'accompagnement supplémentaires, comme par exemple créer un cheminement piétonnier pour les enfants qui quitterait l'emprise de la chaussée actuelle ?

Réponse de Mme Yolande North : cela a été envisagé dans une première version du projet du bureau d'ingénieurs ; les piétons seraient passés à travers champs mais les négociations avec les propriétaires des terrains n'ont pas abouti.

- Est-ce que le bureau d'ingénieurs en charge du dossier a procédé à un comptage mécanique des véhicules qui circulent à Champs-Rinier ?

Réponse de Mme Yolande North : il n'y a pas eu de comptage. La charge en trafic a été estimée sur la base du nombre d'appartements desservis et du nombre probable de véhicules par appartement. Il faut rappeler que la route de Champs-Rinier est une impasse et qu'il n'y a pas de trafic de transit. Toutefois, il serait effectivement envisageable qu'un tel comptage puisse se faire de manière mécanique.

- Même si la route est limitée à 20 km/h, est-il prévu de placer des ralentisseurs dans la partie droite de la route de Champs-Rinier ?

Réponse de Mme Yolande North : le rapport d'AJS mentionne effectivement que des ralentisseurs seraient à même de compléter le dispositif mis en place.

1.2.2 Remarques

- Vu la largeur de la chaussée sur la route de Champs-Rinier, même amenée à 3.5 m partout, il n'est de toute manière pas possible de créer un trottoir. Il n'y a ainsi aucune amélioration sécuritaire sensible en faveur des piétons.
- Même si une largeur de chaussée de 3.5 m permet théoriquement le croisement d'un piéton et d'un véhicule, il y a lieu de relever que les enfants ne tiendront pas compte de cet argument. Il y a donc un danger réel.

- Même avec une zone de rencontre limitée à 20 km/h et la création de places d'évitement, le goulet donnant accès au quartier de Champs-Rinier reste dangereux. De plus, dans le goulet, il n'est clairement pas possible de circuler à une vitesse de 20 km/h.
- A l'époque, les enfants du quartier descendaient à pied le long du mur sis sur la parcelle 3119 pour rejoindre la rue Jean-Labran en contrebas, évitant ainsi le goulet d'étranglement. Malheureusement l'accès a été fermé par le propriétaire.

M. Blaise Favre, propriétaire de la parcelle 3506, limitrophe de la parcelle 3119, indique pour sa part qu'il serait prêt à accepter que les piétons transitent par sa parcelle.

- Les routes perpendiculaires à l'axe principal de Champs-Rinier sont raides ; même en roulant au pas, particulièrement en hiver lorsque la chaussée est glissante, un véhicule peut glisser et provoquer un accident avec un enfant.
- Même avec des places d'évitement, le problème du goulet n'est pas résolu ; en cas de croisement de deux véhicules, il faudra de toute manière manœuvrer en marche arrière, augmentant ainsi le risque de collision avec les piétons, en particulier les enfants.
- Les places d'évitement n'amélioreront pas l'accès des camions au quartier ; ceux-ci doivent déjà à l'heure actuelle effectuer plusieurs manœuvres pour circuler dans le goulet d'étranglement.
- Il est proposé d'installer des miroirs dans les endroits à moindre visibilité, dans le goulet d'étranglement par exemple.

Réponses aux diverses remarques en lien avec les questions de sécurité :

- Armand Blaser indique que la configuration de la chaussée et de ses abords ne permet pas de sécuriser l'accès au maximum. Si des mesures peuvent être prises pour améliorer le quotidien des usagers, il est également de la responsabilité des automobilistes de respecter les limitations et d'adapter leur vitesse en fonction des événements. Jusqu'à ce jour, aucun accident n'est à déplorer et il remercie sincèrement les habitants du quartier de leur vigilance en la matière.
- Mme North est consciente que le goulet est le point noir du dossier. Cependant, il faut reconnaître que cette configuration constitue un élément naturel de modération du trafic, qui oblige les automobilistes à rouler au pas et à être attentifs à ce qui se passe autour d'eux.
- Patrice Godat informe que le Conseil communal de Chézard-Saint-Martin a pris à l'époque un arrêté mettant la rue à 20 km/h ; la zone de rencontre est donc actuellement en vigueur. Par ailleurs, un panneau « impasse » a été installé au début de la rue.
- Armand Blaser relève que la création d'un accès de transit piétonnier serait une opportunité. Les Autorités d'alors avaient imaginé un tel accès, sans toutefois pouvoir le concrétiser sur le terrain. Si les conditions-cadres sont réunies, il faut effectivement que la Commune étudie une telle solution en parallèle du plan d'alignement.

1.3. Création d'un nouvel accès

1.3.1 Questions

- Pour les membres de l'association du lotissement de Champs-Rinier, le projet d'élargissement de la route n'est pas satisfaisant. Ne serait-il pas possible de créer un accès nord-sud par les champs ? Deux solutions seraient possibles : l'une dont le débouché donnerait sur la rue Jean-Labran, l'autre dont le débouché donnerait directement sur la Grand'Rue (*note de l'administrateur : un plan avec les tracés possibles est remis à la Commune*).

Réponse d'Armand Blaser : une route d'accès à un quartier doit impérativement, selon la législation en vigueur, se trouver en zone à bâtir. Or l'accès évoqué se trouverait en zone agricole. Sous l'impulsion de la modification de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), les communes se sont regroupées en régions pour élaborer un plan directeur régional. Ainsi, Val-de-Ruz, Valangin et Rochefort ont collaboré pour établir un projet de territoire tenant compte de la loi fédérale modifiée. Rappelons que les principes de cette loi sont principalement la préservation des terres agricoles, l'urbanisation vers l'intérieur et la densification du milieu bâti. Par rapport aux études de la Confédération, il s'avère que le canton de Neuchâtel est surdoté en zones d'habitations ; il y a donc lieu de les réduire de quelques 60 hectares. La région Val-de-Ruz devra quant à elle diminuer ses zones d'habitations de 17 hectares. Au vu de ce qui précède, la Commune n'est pas prête à grignoter des terres agricoles, en particulier pour des accès à des quartiers d'habitations.

Réponse de Mme Yolande North : un tel projet avait été étudié à l'époque mais il n'a jamais abouti car un propriétaire s'y est opposé et a obtenu gain de cause. Par ailleurs, elle relève que les règles en la matière deviennent de plus en plus pointues ; les extensions de la zone à bâtir envisagées par le passé ne sont aujourd'hui plus réalisables, notamment par rapport à la LAT évoquée par le M. le conseiller communal Armand Blaser. Ainsi, au vu de l'historique du dossier et des législations en vigueur, les accès routiers envisagés par les membres de l'association Champs-Rinier ne sont pas réalisables.

- Bien qu'en zone agricole, l'accès envisagé à l'époque a fait l'objet d'un plan d'alignement *ad hoc* ; dès lors, pourquoi ne pas le mettre en œuvre ?

Réponse de Mme Yolande North : le problème foncier subsiste. De plus, il faut savoir qu'à l'époque le Conseil général de Chézard-Saint-Martin n'a pas accordé à son Exécutif les crédits permettant de racheter les terrains nécessaires.

- Une majorité des membres de l'association de quartier « Champs-Rinier » se sentent floués par rapport à la promesse initiale d'obtenir une voie d'accès *ad hoc*. Ce qui est proposé aujourd'hui donne la sensation d'une solution au rabais. Leur achat a été décidé en tenant compte de ce futur accès. Les propriétaires ont par ailleurs versé de l'argent au consortium pour ce futur ouvrage, pour un total d'environ CHF 190'000. Que devient cet argent ? Est-il vrai que le consortium n'existe plus ?

Réponse de M. Patrice Godat : la Commune de Chézard-Saint-Martin était à l'époque partenaire tripartite avec l'Etat de Neuchâtel et le consortium promoteur. Il confirme que le consortium a souhaité se dissoudre ; voyant cependant que les travaux ne pourraient pas se réaliser dans l'immédiat, la

Commune de Chézard-Saint-Martin s'est opposée à la dissolution du consortium et a entrepris de chiffrer l'élargissement de la route de Champs-Rinier. Un montant a été articulé auprès du notaire du consortium, en indiquant que si les travaux coûtaient moins cher que prévu, l'excédent serait ristourné à qui de droit. Malheureusement, le notaire n'est pas entré en matière sur la somme articulée par la Commune ; il a même souhaité réduire le montant pratiquement de moitié, ce que n'a pas accepté le Conseil communal. A ce jour, le montant versé par les propriétaires au notaire est toujours en mains de ce dernier.

1.3.2 Remarques

- Les travaux prévus en lien avec le plan d'alignement n'arrangeront en rien la situation actuelle. La création d'une autre route d'accès serait la meilleure solution.
- La situation qui prévalait dans les années 80 ou 90 n'est plus celle d'aujourd'hui ; il y avait une autre philosophie et une autre culture. Si l'on relance le projet d'une route d'accès, la discussion avec les propriétaires fonciers pourrait changer.

1.4. Divers

1.4.1 Questions

- Lorsque les travaux d'élargissement de la route débiteront, est-ce que l'accès aux habitations sera assuré ? Dans le cadre des travaux, est-il prévu de réaliser le séparatif eaux claires / eaux usées ?

Réponse de M. Stéphane Jobin : les aspects liés à la réalisation des travaux, de même que l'opportunité d'entreprendre des améliorations du réseau d'évacuation des eaux ne sont aujourd'hui pas réglés. En premier lieu, il est nécessaire de mettre en place les conditions-cadres permettant d'envisager les travaux, ceci par l'adoption du plan d'alignement. Une fois ce dernier sanctionné par le Conseil d'Etat, les services techniques communaux (travaux publics, eaux, etc.) pourront établir un projet chiffré et l'intégrer à la planification financière des investissements, ce qui donnera lieu ensuite à une demande de crédit du Conseil communal au Conseil général.

- Pour quelle raison la route du nouveau lotissement est intégrée au domaine privé et non pas au domaine public, comme l'accès principal ?

Réponse de M. Armand Blaser : le Conseil communal est conscient qu'il y a des disparités entre les villages au sujet de la domanialité des routes ; ceci est un héritage des 15 anciennes communes. Pour la Commune de Val-de-Ruz, la règle veut que les routes en impasse, ne servant qu'à la desserte des habitants d'un quartier, sans trafic de transit, restent au domaine privé.

Réponse de Mme Yolande North : ayant collaboré au plan spécial qui a permis la construction des habitations, elle informe que l'accès desservant le nouveau lotissement avait été défini dès le départ comme privé, ceci dans le but de préserver les droits à bâtir des futurs propriétaires. Si l'accès avait été public, les droits à bâtir auraient été réduits d'autant et les constructions auraient été moindres. Si la reprise de la route se faisait aujourd'hui, il y aurait des problèmes réglementaires qui pourraient

empêcher d'éventuels agrandissements mineurs, voire rendre non conformes les emprises au sol et les volumes existants.

- L'état actuel de la route de Champs-Rinier, dans sa partie publique, est catastrophique ; est-il prévu de remédier à cet état de fait ?

Réponse de M. Armand Blaser : l'administration des travaux publics, avec l'aide d'un bureau d'ingénieurs, a procédé au recensement de l'ensemble des routes communales et de leur état. Cela permet de classer les infrastructures en fonction de leur dégradation et de prévoir les interventions dans le cadre du budget des investissements. Il ne peut pas se prononcer pour l'unité administrative en question puisqu'il n'est pas en charge du dicastère, mais la route de Champs-Rinier fait certainement partie de l'inventaire. S'il ne connaît pas les délais quant à une intervention, il transmettra cependant la demande à l'entité concernée.

1.4.2 Remarques

- Le débouché de Champs-Rinier dans le croisement du Forvy est particulièrement dangereux, on ne voit ni à gauche ni à droite et les véhicules qui descendent roulent vite. Un miroir chauffé dans le carrefour serait tout indiqué pour éviter un accident. Il est dommage que la Commune de Chézard-Saint-Martin ne soit pas entrée en matière sur la pose d'un tel miroir à l'époque.
- Il est relevé que la priorité de droite dans le carrefour du Forvy n'est pas respectée ; la pose d'un panneau *ad hoc* à proximité du carrefour serait la bienvenue, la priorité de droite étant signalée bien plus loin dans les rues.
- Les grilles d'évacuation débordent ; il serait nécessaire de procéder à une vidange.
- Le thème de la chaussée gelée en hiver a été évoqué ; cela provient des eaux météoriques ruisselant sur la route d'accès de l'ancien quartier de Champs-Rinier en direction du hangar agricole. Il serait utile que les propriétaires concernés trouvent une solution pratique qui supprimerait ce problème particulier.
- Il serait souhaitable de réactiver le projet de passerelle en bois pour les piétons derrière le mur de soutènement sur le bien-fonds 3119, du côté Sud du carrefour avec la rue Jean-Labran.

2. Clôture de la séance

Un participant s'interroge sur la suite qui sera donnée au dossier. Est-ce que les suggestions émises ce soir seront prises en compte ? Est-ce que le projet sera retravaillé ?

Armand Blaser ne peut pas donner de réponse dans l'immédiat. Il imagine bien que chacun souhaiterait que ces remarques soient prises en comptes. Elles seront étudiées mais faut-il encore que les suggestions soient réalisables légalement et que leur coût ne soit pas disproportionné par rapport à l'usage. A chaud, il constate toutefois que le plan d'alignement n'est pas forcément remis en question et qu'il s'agit plutôt d'accompagner le plan d'alignement de mesures sécuritaires complémentaires. D'excellentes idées ont été

évoquées, comme la création d'un cheminement piétonnier qui éviterait aux enfants d'emprunter le goulet d'étranglement.

Armand Blaser remercie chacune et chacun d'être venu à la rencontre de la Commune. La parole n'étant plus demandée, la séance est levée à 21h00.

3. Suite à donner aux remarques

Le Conseil communal prend acte du fait que les riverains, dans l'ensemble, estiment que la sécurité des piétons ne sera pas assurée de manière optimale par le réaménagement envisagé, et que des mesures complémentaires devraient être envisagées (création d'une liaison piétonne séparée de la route, pose de miroirs, pose d'éléments modérateurs, étude d'un nouvel accès routier, etc.). Il constate toutefois que les alignements n'ont pas été contestés, et que les mesures proposées dans le projet routier ne sont pas remises en question : elles sont par contre jugées insuffisantes à résoudre le problème de sécurité.

Le Conseil communal décide donc d'aller de l'avant avec ce projet et de le soumettre, comme prévu, au prochain Conseil général pour adoption.

Le Conseil communal examinera la possibilité de prendre certaines des mesures proposées par les riverains, en particulier la pose de miroirs et la possibilité de créer un cheminement piétonnier reliant directement la route des Champs-Rinier à la rue Jean-Labran, ceci avant de présenter une demande de crédit *ad hoc* au Conseil général. La Commune entreprendra des négociations avec les propriétaires concernés. Le cas échéant, le passage des piétons sera rendu possible par l'inscription au registre foncier d'une servitude de passage au profit de la Commune. Une modification du plan d'alignement ne sera donc pas nécessaire.



Stéphane Jobin

Administrateur

Aménagement et urbanisme

Rue Charles-l'Eplattenier 1 • CH 2206 Les Geneveys-sur-Coffrane ☎ +41 32 886 56 88

www.val-de-ruz.ch

• Case postale 134 • CH 2053 Cernier

COMMUNE DE CHEZARD- SAINT-MARTIN



Route d'accès au lotissement "Champs-Rinier"

Variante 2

Avant-projet

Rapport technique

Neuchâtel, le 22 octobre 2010
- modifié le 22 novembre 2010
- modifié le 16 mars 2011

11887.000.06



TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	1
2.	But du présent rapport	1
3.	Nombre d'unités de logement et pronostics du trafic horaire déterminant (THD)	2
4.	Détermination du type de routes de desserte et dispositions constructives	3
5.	Contrôle des largeurs d'espace libre	4
5.1.	Cas du croisement "minimum"	4
5.2.	Autres cas de croisement	4
6.	Analyse, implications techniques et dispositions constructives.	5
7.	Conclusions, résumé	6

Annexes

- 1) plan de situation 1:200 ; Etat existant, N°1887 .000-01 A
- 2) plan de situation 1:200 ; variante 2 aménagement futur (avant-projet) N°1887.000-04
- 3) plan de situation 1:200 ; variante 2 emprises futures (avant-projet) N°1887.000-05



1. Introduction

Un nouveau lotissement est construit au lieu-dit "Champs-Rinier" au nord-est du village de Chézard-St-Martin. Ce lotissement comprend sept habitations à caractère individuel et quatre immeubles en PPE (propriété par étage) de 3 logements chacun. Réparties sur une surface d'environ 9'300 m², ces constructions forment une zone d'habitations de faible à moyenne densité. L'accès routier (bidirectionnel) y est assuré via la rue de Champs-Rinier. Le quartier est implanté en extrémité est de cette rue.

De largeur modeste (2.80 m à 3.50 m environ) cette dernière draine le trafic d'un lotissement ancien de neuf parcelles, ainsi que d'une parcelle riveraine du centre du village (parcelle N°2489). En ouest, la rue est située sur domaine privé (parcelle N°3119) elle se raccorde ensuite sur la rue du Petit-Chézard.

La rue du Petit-Chézard est actuellement en "zone 30". La Commune, Maître de l'ouvrage, projette de classer la rue de Champs-Rinier en "zone de rencontre limitée à 20 km/h" pour les véhicules.

Le trafic piétonnier est prévu être drainé par la rue de Champs-Rinier, puis dirigé sur la rue Jean-Labran, conformément au plan directeur communal du réseau des chemins pour piétons N°0904-6. L'approbation de ce plan communal par les autorités communales est en cours. Ce cheminement piétonnier est emprunté actuellement notamment par les écoliers se rendant au collège, situé au Sud-est de Champs-Rinier.

2. But du présent rapport

Mandaté en septembre 2010 par la Commune de Chézard-Saint-Martin, le bureau AJS a pour mission de :

- contrôler les largeurs minimum de chaussées nécessaires, en conformité avec les normes de construction,
- permettre une préparation du dossier de mise à l'enquête en collaboration avec les services du Canton de Neuchâtel.
- établir le principe du tracé de la route élargie, là où nécessaire,
- montrer les implications du point de vue dispositions constructives, ainsi que les emprises cadastrales nécessaires à la réalisation.

Cette étude ne dispense pas l'élaboration d'un dossier de mise à l'enquête, de plans d'exécution routier en cas de réalisation, ni des éventuelles procédures pour l'acquisition d'emprises et/ou de servitudes de passage.



3. Nombre d'unités de logement et pronostics du trafic horaire déterminant (THD)

Le point du calcul est considéré au carrefour rue Champs-Rinier / rue du Petit-Chézard.

A) Bilan du nombre d'unités de logements raccordés (existants + futurs) :

- provenant du lotissement, secteur habitations individuelles, parcelles 3577, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483 (7 habitations individuelles):	7	
- provenant du lotissement, secteur PPE, parcelles 3485-3486, 3489-3490, 3493-3494, 3497-3498 (4 bâtiments à trois appartements) :	12	
- provenant des parcelles 2919, 2920, 2921 (3 habitations individuelles):	3	
- provenant des parcelles 2452, 2869, 2866, 2867, 2868, 2870 (6 habitations individuelles):	6	
- provenant de la parcelle 2489 (admis 2 appartements):	2	
- divers, agrandissements futurs, estimation:	<u>2</u>	total : 32 unités

B) Trafic journalier moyen (TJM) estimé à 5 mouvements/jours/unité (en l'absence de comptages) :

$$32 \times 5 = 160 \text{ vhc. / j}$$

Trafic horaire déterminant (THD) :

$$160 \times 10.01 \% = \mathbf{16 \text{ vhc. / h}}$$

Les valeurs THD découlent de la norme SN 640 016a, Tab 1, (trafic local, type 4). Admis : valeur moyenne pour la 100^{ème} heure.

L'accroissement du trafic futur est admis et inclus dans l'estimation du TJM.

Il est à relever qu'aucun trafic de transit n'emprunte la rue de Champs-Rinier.



4. Détermination du type de routes de desserte et dispositions constructives

La norme SN 640 045 classe les routes de desserte en trois types, avec les contraintes et critères suivants (un seul critère atteint est déterminant pour spécifier le type de route) :

Type de route de desserte	Nombre maximum d'unités de logements	Ou trafic horaire déterminant (THD) maximum
Chemin d'accès	30	50 vhc. / h
Route d'accès	150	100 vhc. / h
Route de desserte de quartier	300	150 vhc. / h

Au vu du paragraphe 3, le THD effectif est bien inférieur au seuil de 50 vhc. / h, déterminant pour un *chemin d'accès*. La valeur de 32 unités de logement selon ce paragraphe 3 dépasse très légèrement la valeur 30 unités de la norme. Le type *chemin d'accès* peut néanmoins raisonnablement être pris en considération pour cette étude.

Ce type de desserte ne nécessite pas de trottoir, mais doit permettre la cohabitation piétons / voitures ou cycle léger / voiture.

Du fait de l'étroitesse du chemin existant (variable, de 2.80 m à 3.50 m environ, partiellement entre clôtures), celui-ci doit être élargi en certains endroits afin de permettre en tous points le croisement piétons / voitures mentionné plus haut.

La norme précitée précise que la desserte type "*chemin d'accès*" devrait être de longueur limitée.

Le croisement de deux voitures de tourisme ou d'un camion (pompiers ou camion-poubelles) avec une voiture est rendu possible par la construction de deux zones de croisement de largeur de 5 m et de 13 à 14 m de longueur.

Les emplacements sont choisis en fonction de critères de visibilité, notamment.



5. Contrôle des largeurs d'espace libre

5.1. Cas du croisement "minimum"

Sur l'ensemble de la chaussée, la largeur de celle-ci doit pouvoir permettre le croisement d'une voiture de tourisme à vitesse très réduite avec un piéton handicapé se déplaçant avec des béquilles ou une personne assise en chaise roulante. La vitesse prise en compte est de 20 km/h (zone de rencontre). De la norme SN 640 201 découlent les valeurs suivantes :

- dimensions de base, prises horizontalement (1 voiture = 1.80 m + 1 piéton handicapé = 0.80 m)	2.60 m	
- marges de mouvement (2 x 0.00 m pour voiture) + (2 x 0.10 m pour un piéton handicapé)	0.20 m	
- marges de sécurité (1 x 0.20 m pour voiture) + (2 x 0.10 m pour un piéton handicapé) (débordement admis sur un seul accotement, du fait de la présence d'obstacles quasi continus sur au moins un bord).	0.40 m	
- supplément pour circulation bidirectionnelle	0.00 m	
- supplément pour circulation le long d'obstacle (clôture, mur etc.)	0.25 m	Total: 3.45m
		Admis: 3.50m

N.B. : du contrôle similaire de largeur nécessaire au croisement d'une voiture avec un deux roues léger (vélo) circulant à une vitesse inférieure à 30 km/h il résulte également une largeur nécessaire de 3.50 m

5.2. Autres cas de croisement

Les cas suivants sont plus contraignants:

- croisement de deux voitures;
- croisement d'un véhicule de voirie ou de secours (par exemple pompiers) avec une voiture;
- croisement de deux camions (dont un à l'arrêt).

Ils sont rendus néanmoins possibles par la création des deux zones de croisements mentionnées, de 13 à 14 m de longueur, de 5 m de largeur plus une banquette.

Le cas de croisement de deux voitures plus un piéton n'est pas pris en compte. Vu la fréquence très faible de ce cas, on peut considérer que la gêne provoquée par le ralentissement d'une voiture, pour permettre un croisement avec un piéton et une autre voiture, est très faible. La norme SN 640 045 ne considère pas que ce cas de croisement est à prendre en compte.

D'une façon générale, la visibilité est délicate, ce qui rend la limitation de vitesse nécessaire également de ce point de vue.



6. Analyse, implications techniques et dispositions constructives.

Préambule : l'analyse porte uniquement sur l'aspect routier, sans considération d'ordre juridique, domanial ou environnemental.

L'élargissement de la rue Champs-Rinier à la largeur de 3.50 m est techniquement réalisable et conforme aux normes de construction. Les dispositions constructives et organisationnelles annexes sont notamment les suivantes :

- Le cheminement piétonnier en ouest, direction rue Jean-Labran, implique un renforcement de la sécurité via la création d'un trottoir puis par l'adjonction d'un marquage (bande longitudinale jaune pour piétons par exemple). Une signalisation idoine (non dessinée sur les plans annexés) est à mettre en œuvre.
- Le bâtiment N°642 (parcelle N°3119) consiste en une cave entièrement souterraine, interdisant tout trafic lourd sur la dalle.
- Un goulet de faible largeur subsiste entre les 2 bâtiments situés au droit des parcelles N°2489 et 3119. Les conditions locales permettent cependant le croisement de deux véhicules motorisés moyennant la création de deux zones de croisement.
- La création de la zone de croisement située devant le bâtiment N°184 implique de renforcer voire de remplacer la dalle sur sous-sol de ce bâtiment. Un pan de la toiture est sans doute à modifier de façon à assurer une hauteur de gabarit de 4 m, plus la marge de sécurité requise. La surface de cette dalle fera l'objet d'une servitude de passage.
- Du côté ouest, la chaussée existante est confinée entre deux murs en pierre naturelle, rendant difficile tout élargissement. Le mur sud fait office de soutènement et de parapet de sécurité. Il est judicieux de prévoir un cheminement longeant ce parapet, afin de pouvoir conduire les piétons sur la rue Jean-Labran, via l'ouest de la parcelle N°3119. Un garde-corps de sécurité pour piétons est à installer sur le couronnement de ce mur-parapet.
- La vitesse est à limiter impérativement à 20 km/h pour des raisons de sécurité, de visibilité ainsi que de nuisances pour les riverains. Des ralentisseurs de trafic, (par exemple seuils) seraient à même de compléter la signalisation dans ce but (non dessiné sur les plans annexés).
- Le tonnage admissible des poids lourds est à déterminer (et sans doute à limiter) notamment afin d'assurer la sauvegarde des ouvrages de soutènement existants. Par ailleurs, selon les indications du riverain, à l'est du bâtiment N°185, des manœuvres de poids lourds ont actuellement tendance à déstabiliser le mur bordant au sud la place existante sur domaine privé. La distance admissible séparant le trafic lourd des murs de soutènement est à vérifier. Des dispositifs de guidage tels que banquettes herbeuses ou "bacs à fleurs" permettent de tenir ce trafic à distance adaptée aux ouvrages de soutènement.
- Au cas où la faisabilité de modification de toiture mentionnée à l'alinéa 4 n'est pas assurée, la hauteur de gabarit des véhicules lourds serait à limiter, selon relevés à faire sur place.



7. Conclusions, résumé

La chaussée doit comporter une largeur de minimum 3.50 m en tous points pour être conforme au type "*chemin d'accès*".

De tels tronçons étroits sont cependant à limiter en longueur. Aussi, afin de permettre le croisement de deux voitures de tourisme et/ou d'un véhicule de secours et d'une voiture, deux zones de croisement sont à construire.

Outre ces mesures spéciales d'ordre constructif, des mesures organisationnelles telles que limitation de vitesse et de tonnage sont à mettre en œuvre. La signalisation horizontale et verticale est à revoir et à soigner particulièrement.

Les emprises cadastrales ainsi que la servitude nécessaires à l'aménagement (parcelles riveraines N°2870, 2275, 3119 et 3120) sont à négocier par le Maître de l'ouvrage. Les emprises provisoires de chantier ne font pas partie du présent avant-projet.

Neuchâtel, le 16 mars 2011

Séverine Scalia

Bernard Müller



**COMMUNE DE VAL-DE-RUZ
CHEZARD-ST-MARTIN
RUE DES CHAMPS RINIER**

**PLAN D'ALIGNEMENT VALANT PLAN ROUTIER
Alignements**

Plan No 11887.000-11B 1:500 Date du plan: 28.04.2016

1. Auteurs du plan / règlement Mairie de Val-de-Ruz Département de l'urbisme et des infrastructures 2000, rue de la République CH-1000 Yverdon-VD Au nom du Maire et du Conseil communal Le/La président(e) / Le/La secrétaire: Neuchâtel, le _____	2. Signature Au nom du conseil communal Le/La président(e) / Le/La secrétaire: Chézard-St-Martin, le _____
3. Présents Le/La conseiller(e) 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 secrétaire: Chézard-St-Martin, le _____
5. Misi à l'assemblée publique Le/La conseiller(e) chef(fe) du Département de l'urbisme et des infrastructures Au nom du Conseil communal Le/La président(e) / Le/La secrétaire: Chézard-St-Martin, le _____	6. Approbation par arrêté de ce jour Au nom du Conseil d'état Le/La président(e) / Le/La secrétaire: Neuchâtel, le _____
7. Sanction par arrêté de ce jour Au nom du Conseil d'état Le/La président(e) / Le/La secrétaire: Neuchâtel, le _____	Le/La chancelier(e) Neuchâtel, le _____

LEGENDE:

- Alignement sanctionné maintenu
- Alignement supprimé
- Alignement nouveau
- Alignement secondaire (murs, avant-toits, création d'accès dans les murs autorisés)

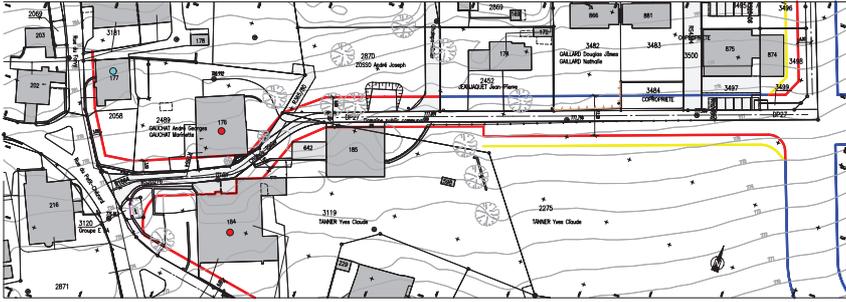
INFORMATIONS INDICATIVES:

- Bâtiment figurant en catégorie 1 du recensement architectural
- Bâtiment figurant en catégorie 2 du recensement architectural

REMARQUE GENERALE:

Aménagement projeté en zone de rencontre (vitesse limitée à 20km/h).

Source cadastrale 2016
Etat au 28.04.2016
Référence SNT: 2014020_11B





**COMMUNE DE VAL-DE-RUZ
CHEZARD-ST-MARTIN
RUE DES CHAMPS RIMIER**

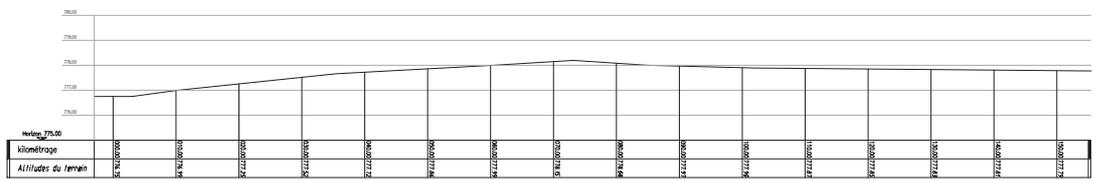
**PLAN D'ALIGNEMENT VALANT PLAN ROUTIER
Profil en long**

1:200/50

Plan No 11887.000-13A Date du plan: 28.04.2016

1. Adresse du plan / alignement nature de l'alignement N° de l'alignement N° de l'alignement N° de l'alignement	2. Signature du chef de service N° de l'alignement
3. Prénoms N° de l'alignement	4. Adhésion N° de l'alignement
5. M. à l'usage public N° de l'alignement	6. Répartition N° de l'alignement
7. Section N° de l'alignement	8. Répartition N° de l'alignement

Profil en long 1:200 / 50





**COMMUNE DE VAL-DE-RUZ
CHEZARD-ST-MARTIN
RUE DES CHAMPS RINIER**

**PLAN D'ALIGNEMENT VALANT PLAN ROUTIER
Profils en travers**

1:50

Plan No 11887.000-14B

Date du plan: 28.04.2016

1. Auteurs du plan / règlement

Atelier North
aménagement du territoire et urbanisme
Chemin de Fresens 2, 2024 St-Aubin-Sauges
Tél. 032/835 10 19 Fax 032/835 11 26

AJS ingénieurs civils SA
Rue de la Place d'Armes 5, 2001 Neuchâtel
Tél. 032/720 01 00 Fax 032/720 01 01

Neuchâtel, le

2. Signature

Au nom du conseil communal
Le/La président/e: Le/La secrétaire:

Chézard-St-Martin, 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:

Chézard-St-Martin, le

5. Mis à l'enquête publique

du au
Au nom du Conseil communal
Le/La président/e: Le/La secrétaire:

Chézard-St-Martin, le

6. Approbation

par arrêté de ce jour
Au nom du Conseil d'Etat
Le/La président/e: Le/La secrétaire:

Neuchâtel, le

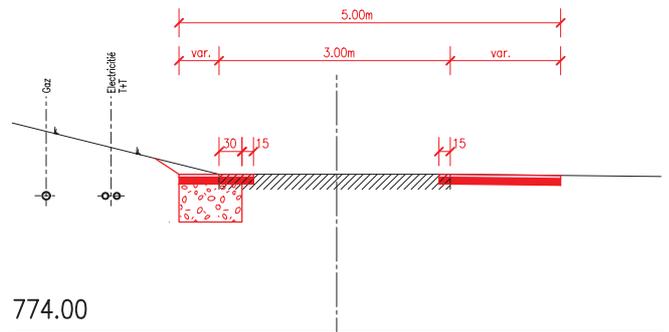
7. Sanction

par arrêté de ce jour
Au nom du Conseil d'Etat
Le/La président/e:

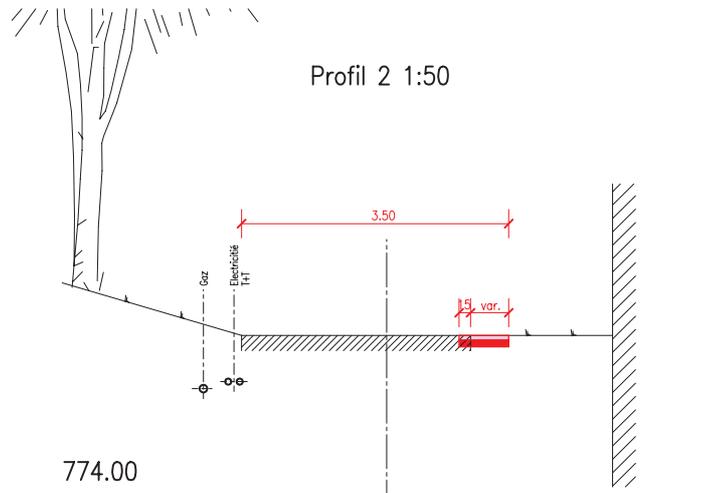
Neuchâtel, le

Le/La chancelier/ère:

Profil 1 1:50
Zone de croisement



Profil 2 1:50



REMARQUE:

La profondeur des services est théorique.



COMMUNE DE VAL-DE-BUZ
CHEZARD-ST-MARTIN
RUE DES CHAMPS RIMIER

PLAN D'ALIGNEMENT VALANT PLAN ROUTIER
 Projet routier - entrée

Plan No. 11887.000-158
 Echelle: 1:200
 Date de plan: 2024.02.04

1. Adresse de plan / alignement	1. Signature
2. Nature de l'alignement	2. Date
3. Nature de l'alignement	3. Nature de l'alignement
4. Nature de l'alignement	4. Nature de l'alignement
5. Nature de l'alignement	5. Nature de l'alignement
6. Nature de l'alignement	6. Nature de l'alignement
7. Nature de l'alignement	7. Nature de l'alignement
8. Nature de l'alignement	8. Nature de l'alignement
9. Nature de l'alignement	9. Nature de l'alignement
10. Nature de l'alignement	10. Nature de l'alignement

REMARKS GENERALES:
 - Intégration au plan de zonage (Règlement d'urbanisme de 2014/15)
 - Les limites cadastrales de référence se trouvent sur le plan.

Légende

9999 - ...



Matriculation des entreprises/ services

Entreprise / Service	Matricule	Matricule	Matricule	Matricule
Entreprise 1	3133	3133	3133	3133
Entreprise 2	3133	3133	3133	3133
Entreprise 3	3133	3133	3133	3133
Entreprise 4	3133	3133	3133	3133
Entreprise 5	3133	3133	3133	3133