



Rapport du Conseil communal

relatif aux modifications du plan spécial "Le Corbusier"

(du 30 septembre 2020)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Contexte

Située à l'ouest de la gare CFF de La Chaux-de-Fonds, le périmètre de la friche ferroviaire du futur quartier Le Corbusier s'étend sur plus de 700 m de long et 70 m de large pour une surface brute avoisinant les 49'000 m². La zone relie le centre commercial Les Entilles Centre (Coop) à l'ouest et la gare CFF à l'est; elle est délimitée au sud par les voies CFF et au nord par la frange d'immeubles longeant l'avenue Léopold-Robert.

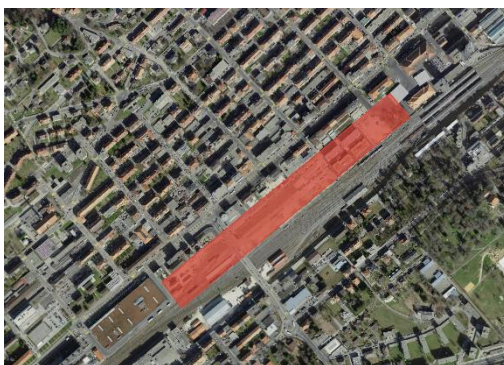


Figure 1 : périmètre du quartier Le Corbusier (SITN)

La situation du périmètre en plein centre-ville de La Chaux-de-Fonds et sa proximité avec les réseaux de transports régionaux (gare CFF) et communaux (gare des Transports publics neuchâtelois (transN)) lui confère un emplacement privilégié au sein de la Métropole horlogère.

Modifications 2020

Votre Conseil avait adopté le plan spécial le 25 septembre 2007. Celui-ci était entré en force le 28 octobre 2009. Depuis lors, la construction des immeubles de l'îlot B et d'un tronçon de la promenade Le Corbusier, le projet du Nouvel hôtel judiciaire (NHOJ) puis celui de "Charles", sur l'îlot A, ainsi que les discussions régulières avec les CFF, qui sont propriétaires des terrains restants du plan spécial, ont démontré certaines incohérences dudit plan.

Le Conseil communal vous soumet dès lors les modifications suivantes du plan spécial :

- **Périmètre A** : Lors de la planification du projet du NHOJ et du très récent projet "Charles" qui a été retenu par le Conseil communal, il est apparu que les droits à bâtir du plan spécial ne pouvaient pas être pleinement exploités. La construction d'un attique est dès lors préconisée afin de valoriser la toiture pour profiter d'une situation exceptionnelle.
- **Circulation sur la promenade Le Corbusier** : La réalisation, en 2016-2017, de la première étape de la promenade Le Corbusier ne donne pas totalement satisfaction. Cet espace, qui est une zone de rencontre, a un usage trop routier du fait du trafic automobile de transit important. Le stationnement sera dès lors supprimé afin de revoir l'espace public et le rendre piéton. Ceci est rendu possible par la structure en damier des rues sud-nord donnant directement accès aux trémies des parkings prévus sous chaque îlot. Naturellement, l'accès aux riverains bénéficiaires de places privées ou de garages sera garantie. La promenade Le Corbusier méritera ainsi tous ses qualificatifs (rue verte ou Chemin des Rencontres) en devenant un axe important aménagé avec beaucoup de verdure et dévolu à la mobilité douce, comme inscrit dans le plan directeur des mobilités.
- **Stationnement** : Le plan spécial prévoit de compenser les 150 places de l'ancienne gare aux marchandises. Il est proposé de laisser une plus grande latitude sur les 150 places en indiquant, par les présentes modifications du règlement du plan spécial, qu'elles devront se retrouver soit dans le cadre du parking souterrain d'un des îlots ou

dans un espace à déterminer (ex : îlot D sous forme de parking de centre-ville en silo si ce périmètre ne devait pas être constructible après sa dépollution). Les places visiteurs pourront également être localisées partiellement sur les rues adjacentes à la promenade Le Corbusier.

- Le déplacement de **l'ancienne gare aux marchandises** en dehors du périmètre du plan spécial prend plus de temps que prévu par les CFF. Le délai indiqué dans le règlement de 2009 sera prolongé.

Ilot A

Afin de permettre d'utiliser tout le potentiel constructible de l'îlot A, il est nécessaire de permettre la réalisation d'un attique. Ce niveau d'attique accueillera également les superstructures. Sans cette modification, le potentiel constructible des 12'000 m² de surface brute de plancher (SBP) ne pourra pas être exploité. Le principe de la densification défini dans les bases légales fédérales et cantonales ne serait dès lors pas totalement rempli avec le plan spécial en vigueur. À noter que le projet "Charles" prévoit une valorisation de la toiture par une affectation partiellement publique par un restaurant ou un "bar lounge"

L'altitude maximale de la dalle de couverture restera au même niveau que le bâtiment situé au nord, soit Léopold-Robert 73, ceci afin de garder une harmonie et une symétrie dans la silhouette du quartier.

Les attiques et les superstructures seront autorisés à dépasser de 3.50 mètres cette altitude maximale à la dalle de couverture, un retrait de 1.80 mètre au minimum doit se faire par rapport à l'ensemble des façades (article 4.6 du règlement du plan spécial).

<p>article 4.6 Altitudes maximales des constructions et gabarit</p>	<p>¹ Les hauteurs des constructions sont déterminées par les altitudes maximales à la dalle de couverture des constructions figurées sur les coupes. <i>Les attiques et les superstructures sont autorisés à dépasser de 3.50 mètres cette altitude maximale à la dalle de couverture, un retrait de 1.80 mètre au minimum doit se faire par rapport à l'ensemble des façades.</i></p> <p>² Aucune règle de gabarit n'est applicable à l'intérieur du périmètre du plan spécial "Le Corbusier".</p>
--	--

La question de l'accès au parking souterrain est actuellement prévue par l'alignement ouest. Afin de laisser une plus grande latitude au projet, il est prévu de laisser la possibilité d'avoir l'accès par la Promenade Le Corbusier (rue verte).

<p>article 5.1 Accès au périmètre du plan spécial "Le Corbusier"</p>	<p>1 La rue "verte" est la desserte principale sur laquelle s'effectuent les accès au site.</p> <p>2 Les accès aux parkings souterrains du plan spécial "Le Corbusier" se font ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour le périmètre d'évolution des constructions A, sur l'alignement obligatoire ouest et/ou rue « verte »; • pour le périmètre d'évolution des constructions B, sur l'alignement obligatoire ouest et/ou est; • pour le périmètre d'évolution des constructions C, sur l'alignement obligatoire ouest et/ou est; • pour le périmètre d'évolution des constructions D, sur les alignements obligatoires est et ouest; • pour le périmètre d'évolution des constructions F, sur l'alignement obligatoire ouest.
---	---

Circulation sur la promenade Le Corbusier

Le Conseil communal souhaite revoir les entrées-sorties au plan spécial en supprimant le trafic de transit qui se fait actuellement par la promenade Le Corbusier.

Cette suppression du trafic de transit passera notamment par la modification de la signalisation verticale en obligeant les automobilistes entrant dans le quartier et sortant du quartier à utiliser l'accès le plus court par rapport à l'avenue Léopold-Robert sans transiter par la promenade Le Corbusier.

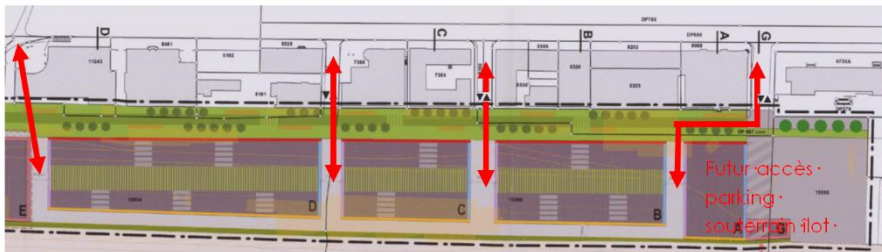


Figure 2 : extrait du plan d'implantation avec les accès routiers

Ce changement permettra de revoir l'aménagement de l'espace public qui a été aménagé en 2016-2017. Cette rue, aménagée en zone de rencontre (article 5.3 du règlement du plan spécial) ne fonctionne que moyennement car il y a trop de trafic de transit. Elle deviendra ainsi un axe de mobilité douce de grande qualité au centre de la ville entre la Place de la gare et Les Entilles. À noter que cela correspond au plan directeur des mobilités accepté par votre autorité le 28 novembre 2017.

<p>article 5.2 Rues de desserte</p>	<p>¹ Les rues de desserte sont des zones de rencontre au sens de l'article 22b de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Elles sont destinées au passage des véhicules, au stationnement d'une partie des places visiteurs, des places pour personnes handicapées, des places dépose-minute, des modes de circulation doux et des piétons dans le site.</p> <p>² La Commune de La Chaux-de-Fonds prend les mesures adéquates pour assurer la sécurité des piétons.</p>
<p>article 5.3 Rue "verte"</p>	<p>¹ La rue "verte" est sise en bordure nord-ouest du périmètre du plan spécial "Le Corbusier". Elle doit être aménagée de façon à devenir la rue de quartier principale et à créer une transition avec les constructions situées au nord-ouest.</p> <p>² C'est une zone 30 ou une zone piétonne au sens de l'article 22a, respectivement 22b de l'OSR.</p> <p>³ Au surplus, l'article 3.2 du présent règlement est applicable.</p>

La présente modification du règlement permet aussi de simplifier l'article 3.3 qui est redondant avec l'article 5.3.

<p>article 3.3 Aménagement définitif de la rue "verte"</p>	<p>¹ La position de l'espace circulation figure sur le plan d'implantation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sa largeur est comprise entre 5.50 m. et 6.50 m.; • il peut se déplacer légèrement le long de son axe nord/sud.
---	--

	<p>² L'aménagement définitif de la rue "verte" doit comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des bandes d'arborisation de maximum 40.00 m. de long ; • des bandes de stationnement de 150 places au total, de maximum 40.00 m. de long.
--	--

Au niveau du fonctionnement des carrefours, le bureau Transitec a élaboré une note technique qui indique que les modifications de circulation envisagées dans le plan spécial sont jugées très faibles sur le fonctionnement du carrefour Léopold-Robert / Armes-Réunies, sans impact particulier par rapport aux conditions de circulation rencontrées actuellement sur cette intersection (modes doux, bus transN et trafic automobile).

Stationnement

La réalisation du parking de l'Îlot B, qui est le seul îlot construit du plan spécial, a démontré la trop grande rigidité du règlement dans la compensation des 150 places (art. 5.5 alinéa 5 du règlement en vigueur). Selon cet article, il aurait fallu réaliser 25 places de parc (12'600 m² de SBP / 1 place par 500 m² de SBP) en plus des 122 places prévues pour répondre au besoin des affectations de l'îlot B. Le parking souterrain de l'îlot B est sur un seul niveau; la réalisation de 22 places supplémentaires aurait nécessité un niveau supplémentaire, ce qui était économiquement non supportable.

La présente modification du plan spécial envisage d'assouplir la règle en permettant la réalisation de ces 150 places sur l'ensemble des îlots restants.

<p>article 5.5 Répartition des besoins en stationnement</p>	<p>⁵ Les 150 places de stationnement existantes sont situées comme suit : Les 150 places de stationnement existantes doivent être incluses dans les périmètres de construction avec un ratio d'une place / 500 m² de SBP par périmètre d'évolution. Ces places peuvent être en surplus du chiffre défini à l'alinéa 1. Un report de ces places peut se faire entre périmètres moyennant une convention entre les propriétaires et un accord du Conseil communal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 places doivent être incluses en souterrain dans les périmètres d'évolution des constructions B, C, D et F avec un ratio de 1 place / 700 m² de SBP par périmètre d'évolution ;
---	--

	<p>• 50 places sont situées en surface sur la rue "verte".</p>
--	---

La réalisation du parking de l'îlot B a également mis en exergue le problème des places visiteurs qui sont dans le parking souterrain. Ce dernier étant fermé par une barrière, il n'est pas accessible par tous les usagers, notamment ceux qui viennent pour un déplacement professionnel. Un assouplissement est également prévu dans le cadre des présentes modifications réglementaires.

<p>article 5.4 Stationnement</p>	<p>³ Le nombre de places de stationnement pour l'ensemble du plan spécial "Le Corbusier" ne peut dépasser 950, places visiteurs comprises. Ces places se répartissent de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de nouvelles places des parkings souterrains est de 800 pour l'ensemble du périmètre du plan spécial "Le Corbusier". - Le nombre de places de stationnement existantes est de 150. - 50% des places visiteurs peuvent être localisées dans les rues de desserte; les places visiteurs localisées dans les parkings souterrains doivent être accessibles par tout visiteur de l'ensemble des immeubles de l'îlot.
---	---

Déplacement de l'ancienne gare aux marchandises

Le plan spécial de 2009 indiquait que les CFF devaient déplacer les activités marchandises d'ici 2019. Aucune solution durable n'a encore été trouvée du côté des CFF. Les CFF ont demandé de prolonger le délai de 10 ans pour le déplacement des activités ferroviaires en dehors du plan spécial. Le Conseil communal est prêt à accepter un délai supplémentaire de cinq ans (article 7.1 du règlement du plan spécial).

<p>article 7.1 Dispositions transitoires inhérentes au secteur Ouest</p>	<p>¹ Le secteur ouest est délimité sur le plan d'implantation.</p> <p>² Le secteur ouest comprend des activités ferroviaires, du <i>stationnement</i> ainsi que du logement et des activités artisanales sur la parcelle n° 657 pendant les 405 ans qui suivent l'entrée en vigueur des modifications du plan spécial "Le Corbusier".</p>
---	--

	<p>³ L'aménagement de nouvelles places de stationnement est soumise à l'autorisation de la Commune de La Chaux-de-Fonds.</p> <p>⁴ La période transitoire peut être prolongée à la demande d'un des propriétaires. Le cas échéant, les modalités sont définies avec la Commune de La Chaux-de-Fonds.</p> <p>⁵ Le présent règlement est applicable au secteur ouest de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à la fin de la période transitoire, le cas échéant à la fin de la période de prolongation; • avant ce terme en cas de cessation anticipée des activités ferroviaires.
--	--

Aménagement du territoire

Planification cantonale

Le projet est conforme au plan directeur cantonal et a été préavisé favorablement par le Service cantonal de l'aménagement du territoire le 14 août 2020.

Procédure

Commission

La commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie (INFRUEN) a préavisé favorablement le rapport le 28 septembre 2020 à l'unanimité des membres présents.

Plus-value

En vertu de l'article 33 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), les avantages et les inconvénients résultant de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation s'ils sont majeurs. L'augmentation de valeur d'un bien-fonds consécutive à son affectation à la zone d'urbanisation ou à une zone spécifique est considérée comme un avantage majeur constituant une plus-value (art. 34, al. 1, LCAT).

Les modifications ne provoquent aucune augmentation des droits à bâtir.

Information à la population

Le service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement a rencontré les gérances des immeubles voisins pour les informer des modifications. Ceux-ci seront à nouveau informés par écrit de la date de la mise à l'enquête publique en cas d'adoption de la modification du plan spécial par le Conseil général.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législature

Le programme de législature met en exergue l'importance de la qualité des espaces publics pour garantir une qualité de vie. Les présentes modifications du règlement vont dans ce sens.

Conséquences sur les finances

Les modifications du plan spécial "Le Corbusier" n'ont aucune conséquence sur les finances.

Conséquences sur les ressources humaines

Les modifications du plan spécial "Le Corbusier" n'ont aucune conséquence sur les ressources humaines.

Collaboration intercommunale

Non relevant pour cet objet.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La diminution de trafic sur la promenade Le Corbusier augmentera la qualité de vie des résidents.

b) Aspect social

Les améliorations qui seront apportées à la promenade Le Corbusier rendront cet espace public plus attractif.

c) Aspect économique

Ces modifications vont permettre de valoriser tout le potentiel du plan spécial en termes de droit à bâtir.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

Non relevant pour cet objet.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Théo Bregnard

Le chancelier

Daniel Schwaar

Arrêté portant modification du règlement du plan spécial "Le Corbusier"

Le Conseil général de la commune de La Chaux-de-Fonds,

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

Vu le préavis du Département du développement territorial et de l'environnement, du xx octobre 2020,

Sur proposition du Conseil communal,

Arrête:

Article premier

Le règlement du plan spécial "Le Corbusier", adopté par le Conseil général le 25 septembre 2007 et sanctionné par le Conseil d'Etat le 28 octobre 2009, est modifié comme suit:

Art. 3.3, al. 2

Abrogé

Art. 4.6, al. 1(1^{ère} phrase inchangée; adjonction d'une 2^e phrase)

1 (1^{ère} phrase inchangée). Les attiques et les superstructures sont autorisés à dépasser de 3.50 mètres cette altitude maximale à la dalle de couverture; un retrait de 1.80 mètres au minimum doit se faire par rapport à l'ensemble des façades.

Art. 5.1, al. 2, 1^{ère} puce (modifiée)

- pour le périmètre d'évolution des constructions A, sur l'alignement obligatoire Ouest et/ou rue « verte »;

Art. 5.2, al. 1 (modifié)

Les rues de desserte sont des zones de rencontre au sens de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Elles sont destinées au passage des véhicules, *au stationnement d'une partie des places visiteurs, des places pour personnes handicapées, des places dépose-minute, des modes de circulation doux et des piétons dans le site.*

Art. 5.3, al. 2 (modifié)

C'est une zone piétonne au sens de l'OSR.

Art. 5.4, al. 3 (3^e puce nouvelle)

- 50% des places visiteurs peuvent être localisées dans les rues de desserte; les places visiteurs localisées dans les parkings souterrains doivent être accessibles par tout visiteur de l'ensemble des immeubles de l'îlot.

Art. 5.5, al. 5 (1^{ère} phrase modifiée; deux puces supprimées)

Les 150 places de stationnement existantes doivent être incluses dans les périmètres de construction avec un ratio d'une place / 500 m² de SBP par périmètre d'évolution. Ces places peuvent être en surplus du chiffre défini à l'alinéa 1. Un report de ces places peut se faire entre périmètres moyennant une convention entre les propriétaires et un accord du Conseil communal.

Art. 7.1, al. 2 (modifié)

Le secteur Ouest comprend des activités ferroviaires, du stationnement ainsi que du logement et des activités artisanales sur la parcelle n°657 pendant les 5 ans qui suivent l'entrée en vigueur des modifications du plan spécial "Le Corbusier".

Article 2

¹ Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement le xx octobre 2020, est soumis au référendum facultatif.

² Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

La secrétaire

Monique Gagnebin

Françoise Jeandroz