

# Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à la révision des plans d'alignement communaux du village de Môtiers, secteur sud-ouest

Monsieur le président,  
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux,

## 1. Introduction

Le village de Môtiers est, pour l'essentiel, concerné par deux plans d'alignement très anciens : celui du « village de Môtiers » a été sanctionné par le Conseil d'Etat le 29 mars 1853, et celui de « Comble-Emine » a été établi en 1906 et sanctionné par le Conseil d'Etat le 17 février 1920.

## 2. Exposé du problème

En 2008, ces plans d'alignement ont été modifiés dans deux secteurs de la localité :

- le plan d'alignement de 1853 « village de Môtiers » a été modifié dans le secteur de l'Arnel, parallèlement à l'établissement du plan de quartier dans ce secteur ;
- le plan d'alignement de 1853 « village de Môtiers » ainsi que le plan d'alignement de 1920 « Comble-Emine » ont été modifiés dans le secteur Nord-Ouest de la localité jusqu'à la limite communale avec Boveresse, parallèlement au projet de liaison de mobilité douce reliant la gare de Môtiers au Temple de Boveresse.

Un projet de plan spécial a été établi pour le secteur de Plaine-Fin, situé au Sud-Ouest de la localité et représentant une surface d'environ 23'000 m<sup>2</sup>. Ce nouveau quartier sera desservi par la rue Derrière-les-Jardins, qui devra être prolongée vers le Sud, ainsi que par le chemin Vers Plaine-Fin, qui constitue actuellement une desserte agricole. Aucune de ces deux routes ne fait aujourd'hui l'objet d'un plan d'alignement. Conformément à l'article 72 LCAT, un plan d'alignement doit donc être établi pour ces deux routes d'accès. Le présent dossier de plan d'alignement constitue un « plan d'alignement valant plan routier » pour ce nouveau tronçon : les plans du projet routier font partie intégrante du plan d'alignement et en portent les cartouches de signatures (plan d'alignement communal).

Plutôt que d'établir un plan d'alignement pour le seul secteur de Plaine-Fin sur lequel porte le plan spécial, le Conseil communal a décidé d'établir le plan d'alignement pour tout le secteur Sud-Ouest du village de Môtiers, de manière à assurer la continuité et la cohérence avec le plan déjà révisé du secteur Nord-Ouest. Cela permet, notamment, d'abroger des alignements devenus inopportuns dans le secteur de Comblémine parce que de nouvelles routes ont été réalisées en suivant d'autres tracés que ceux prévus par le plan d'alignement de 1920, mais qui pourraient poser problème en cas de projets de construction empiétant sur ces anciens alignements.

Dans ce travail de révision des alignements communaux dans le secteur Sud-Ouest de la localité, la cohérence a été assurée avec le plan d'aménagement communal en vigueur, ainsi qu'avec le plan de site. Le dossier d'aménagement communal actuellement en vigueur ne comprend pas de plan directeur du réseau des chemins pour piétons. Un projet a été élaboré dans le cadre du projet de plan directeur communal de Môtiers, mais le Conseil communal de la nouvelle commune a décidé que la procédure d'approbation des plans directeurs des chemins pour piétons se fera ultérieurement, dans le cadre de la révision des plans d'aménagement actuellement en vigueur.

## 3. Plans d'alignement

Ces plans d'alignement ont apparemment été établis en fonction de tracés de nouvelles routes projetées, ou de projets de correction de tracé de routes existantes, projets qui ne se sont pas réalisés. Les alignements définis n'ont pas toujours accordé au patrimoine construit l'intérêt qu'il

mérite. Or, les deux plans d'alignement susmentionnés concernent pour l'essentiel les rues de l'ancienne localité de Môtiers, classée site d'importance nationale dans l'inventaire ISOS. Dans un milieu bâti ancien d'une telle valeur historique et architecturale, les objectifs urbanistiques et de préservation du patrimoine doivent absolument être conciliés avec les besoins de mobilité et les exigences de sécurité des usagers.

Par ailleurs, en périphérie de l'ancienne localité, de nouveaux quartiers ont été construits et desservis par de nouvelles routes, en contradiction avec les alignements définis, qui dès lors n'ont plus leur raison d'être (quartier de Comblémine).

#### **4. Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace et alignements proposés**

##### **➤ Grande Rue**

Le plan d'alignement de 1853 définit, des deux côtés de la Grande Rue, une limite de construction qui suit en général le pied des bâtiments. Néanmoins, cette règle n'est pas absolue. Ainsi, pour la partie de la rue concernée par le présent plan d'alignement, on constate qu'au Sud du carrefour avec la rue J.-J. Rousseau, la limite de construction s'éloigne du pied des bâtiments de plusieurs mètres, empiétant ainsi largement sur le domaine public. Inversement, plus au Sud, la limite de construction frappe légèrement plusieurs bâtiments de qualité. Enfin, aucun alignement n'est défini pour l'extrémité Sud de la rue, bordée de bâtiments à caractère plus rural, appartenant également aux 1<sup>ères</sup> et 2<sup>èmes</sup> catégories du recensement architectural ; une annexe utilitaire fait exception : elle est jugée perturbante, en raison de son aspect et non en raison de son implantation.

La Grande Rue a une largeur variable : relativement étroite au Nord, elle s'élargit sensiblement dans sa partie médiane pour former une sorte de place, bordée à l'Est par de grands arbres derrière lesquels se trouve le seul cheminement réservé aux piétons le long de cette rue (chemin surélevé en gravier). Les tronçons Nord et médian sont bordés de bandes de pavés anciens, qui méritent d'être conservées, voir reconstituées. Le tronçon Sud, relativement large, est bordé de bandes herbeuses partiellement arborisées, qui soulignent le caractère plus rural de cette partie de la rue et marquent la transition avec la campagne proche. La rue est ponctuée de quatre fontaines du 18<sup>e</sup> siècle d'une grande valeur patrimoniale. Ces caractéristiques propres aux différents tronçons participent à la grande qualité du site et méritent d'être préservées, de même que l'alignement remarquable des bâtiments en bordure de rue, qui doit être pérennisé par un alignement approprié. La création d'un cheminement réservé aux piétons sur toute la longueur de la rue n'apparaît pas indispensable, mais la sécurité des piétons devrait être assurée par la définition d'une zone de rencontre ou tout au moins d'une zone 30 sur toute sa longueur, assurant la cohabitation des différents usagers. La Grande Rue pourrait ainsi devenir un lieu privilégié pour les piétons.

##### **Alignement proposé :**

- En accord avec les caractéristiques de la rue et la haute valeur historique et architecturale des bâtiments qui la bordent, un front d'implantation obligatoire est défini le long des façades des bâtiments, du côté Ouest de la rue. Le côté Est ainsi que toute la partie Nord de la Grande Rue sont laissés en suspens ; ils seront traités ultérieurement, selon le même principe, lors de la révision de toute la partie Est du village de Môtiers.
- Une exception est faite à ce principe du front d'implantation. Pour le bâtiment principal sis sur le bien-fonds 1352, une bande d'implantation obligatoire est définie pour permettre, soit le maintien du bâtiment en léger retrait de la rue, soit, en cas de reconstruction ou de transformation, son implantation sur le même front que ses deux annexes.

### ➤ **Rue J.-J. Rousseau**

Sur le tronçon Est, entre le carrefour avec la rue de Comblémine et la Grande Rue, la route, d'une largeur de 5 m, est dépourvue de trottoir, ce qui pose un problème de sécurité, cette rue étant très utilisée par les enfants se rendant à l'école. La création d'un trottoir au Nord serait souhaitable.

Sur le tronçon Ouest, la situation est plus satisfaisante : un trottoir existe au Nord et/ou au Sud de la rue, sous réserve d'un tronçon manquant au Nord, qui devrait être complété. Le plan d'alignement de 1906 définit des limites de construction qui frappe les bâtiments anciens du côté Sud, et qui réservait, à l'Ouest, l'espace nécessaire à la construction d'une route qui n'a pas été réalisée suivant ce tracé. Dans ce secteur, de nouvelles constructions ont été réalisées dans cet alignement : devenu inopportun, il doit être abrogé.

#### **Alignement proposé :**

- Sur le tronçon Est de la rue et du côté Nord, la limite de construction définie par le plan de 1906 est maintenue ; une correction est simplement prévue au carrefour avec Comblémine («angle coupés»), afin de garantir la visibilité. Au Sud, une nouvelle limite de construction est proposée le long des façades des bâtiments existants, afin de ne pas les frapper inutilement
- Sur le tronçon Ouest, de nouvelles limites de construction sont définies le long de la route existante, qui suit un tracé très différent de celui prévu par le plan d'alignement de 1906. L'espace réservé entre alignements varie de 12 m à l'Ouest à 10 m à l'Est, afin de tenir compte des bâtiments existants. L'espace réservé à l'Est est néanmoins suffisant pour permettre la création d'un trottoir confortable au Nord ainsi qu'un éventuel élargissement de la chaussée à 6 m.

### ➤ **Rue de Comblémine**

Cette rue est équipée de deux trottoirs, partiellement arborisés. La chaussée a 5 m de largeur. La vitesse y est modérée par l'aménagement de places de stationnement sur certains tronçons, qui empêchent ponctuellement le croisement des véhicules. Le plan d'alignement de 1906 réserve un espace de 12 m par deux limites de construction.

**Alignement proposé :** sur le principe, l'alignement sanctionné convient parfaitement au caractère de cette rue et est donc maintenu dans le nouveau plan. L'alignement est toutefois modifié au carrefour avec la petite rue du Terreau (qui n'existait pas au début du 20<sup>e</sup> siècle et qui a été réalisée selon un tracé différent de celui prévu par cet ancien plan) ainsi qu'au carrefour avec la rue J.-J. Rousseau.

### ➤ **Clos-du-Terreau**

Cette route, largement postérieure au plan d'alignement en vigueur, a été construite sans qu'il soit tenu compte du plan. L'alignement qui était réservé à l'Est n'a donc plus de raison d'être et doit être abrogé. La chaussée a une largeur de 6 m. Le tronçon de rue traité par le présent plan d'alignement est équipé d'un trottoir. La sécurité des piétons pourrait être améliorée par la mise en zone 30 de cette rue. En effet, la charge en trafic actuellement très faible sur cette rue pourrait légèrement augmenter à l'avenir, suite à la réalisation du quartier de Plaine-Fin. Le cas échéant, le respect du 30 km/h pourrait être assuré par l'aménagement de places de stationnement sur certains tronçons.

**Alignement proposé :** le nouveau plan d'alignement propose une limite de construction de part et d'autre de la route, qui réserve un espace de 12 m, largement suffisant pour une route de quartier.

### ➤ Rue du Terreau

A l'instar du Clos-du-Terreau et du tronçon Ouest de la rue J.-J. Rousseau, cette rue a été construite sans qu'il soit tenu compte du plan d'alignement en vigueur. L'alignement existant à l'Est du Clos-du-Terreau n'a donc plus de raison d'être et doit être abrogé. La rue, partiellement bordée de murs, a une largeur de 5 m. Elle est dépourvue de trottoir. Comme les autres rues de quartier de ce secteur, cette petite rue devrait être mise en zone 30.

**Alignement proposé :** le nouveau plan d'alignement propose une limite de construction de part et d'autre de la route, qui réserve un espace de 12 m, largement suffisant par rapport au caractère et à la fonction de cette rue, mais qui permet d'assurer un certain éloignement des bâtiments par rapport à la rue du côté Nord, dans le respect du caractère existant. L'emprise de l'alignement est plus importante du côté Nord que du côté Sud, pour éviter de frapper des bâtiments existants. L'espace réservé permettrait la création d'un trottoir et de places de stationnement, si le besoin s'en faisait sentir.

### ➤ Rue Derrière-les-Jardins

Aucun alignement n'est aujourd'hui prévu pour cette rue ; ce sont donc les distances de construction prévues par la loi sur les routes et voies publiques qui s'appliquent, soit 7,50 m à l'axe de la route, ce qui représente un espace trop important par rapport au caractère et à la fonction de cette rue. La chaussée a une largeur de 6 m ; la rue est équipée d'un trottoir du côté Ouest. La construction du quartier de Plaine-Fin va entraîner une augmentation sensible de la charge en trafic sur cette rue, qui constituera vraisemblablement le principal accès au quartier. Il serait donc souhaitable d'améliorer la sécurité des piétons en intégrant cette rue dans une zone 30. Le cas échéant, le respect du 30 km/h pourrait être assuré par l'aménagement de places de stationnement sur certains tronçons.

**Alignement proposé :** le nouveau plan d'alignement propose une limite de construction de part et d'autre de la route, qui réserve un espace de 12 m, largement suffisant pour une route de quartier. Ces limites de construction sont définies jusqu'à la jonction avec le chemin Vers Plaine-Fin, pour permettre le prolongement de la route. Ce nouveau tronçon Sud, pour lequel le présent plan d'alignement a valeur de plan routier, aura les mêmes caractéristiques que la rue existante (soit une chaussée de 6 m et un trottoir de 1,50 m du côté Ouest).

### ➤ Champ-du-jour

Aucun alignement n'est aujourd'hui prévu pour cette rue ; ce sont donc les distances de construction prévues par la loi sur les routes et voies publiques qui s'appliquent, soit 7,50 m à l'axe de la route, ce qui représente une réservation d'espace trop importante par rapport au caractère et à la fonction de cette rue. La rue, partiellement bordée de murs, a une largeur de 8 m. Elle est dépourvue de trottoir. Pour assurer la sécurité des piétons, elle devrait être intégrée dans une zone 30, comme les autres rues de quartier de ce secteur. L'aménagement de quelques places de stationnement (de préférence alternées) serait souhaitable pour modérer le trafic.

**Alignement proposé :** en cohérence avec les autres routes de desserte de ce secteur, le nouveau plan d'alignement propose une limite de construction de part et d'autre de la route, qui réserve un espace de 12 m, largement suffisant par rapport au caractère et à la fonction de cette rue. Cet espace permettra la création d'un trottoir, si le besoin s'en faisait sentir. L'espace réservé est toutefois rétréci à 10 m au carrefour avec la grande Rue, pour éviter de frapper l'annexe sise sur le bien-fonds 1352 et qui appartient à la 2<sup>ème</sup> catégorie du recensement architectural. Un

élargissement de l'espace réservé (« angles coupés ») au débouché sur la Grande Rue n'est pas justifié, d'une part pour ne pas porter atteinte à l'annexe susmentionnée, et d'autre par parce qu'en raison des larges bandes herbeuses en bordure de la Grande Rue, l'éloignement entre le carrefour et la chaussée est suffisant (environ 4 m) pour assurer une bonne visibilité.

#### ➤ Vers Plaine-Fin

Aucun alignement n'est défini pour ce chemin par les plans d'alignement existants. Situé sur le DP75 d'une largeur d'environ 7 m, le chemin existant (chaussée goudronnée) n'a que 3 m de largeur. Outre son usage agricole, ce chemin est aujourd'hui utilisé pour accéder aux quelques biens-fonds du quartier Champ du Jour situés en bordure de ce chemin. Le plan spécial Plaine-Fin prévoit que l'accès à une quarantaine de places de stationnement extérieures pourra se faire par le chemin Vers Plaine-Fin. Cela signifie que l'augmentation de la charge en trafic générée par le futur quartier sur ce chemin (qui n'est utilisé aujourd'hui que par quelques agriculteurs) sera d'environ 300 véhicules par jour au maximum. La charge en trafic totale restera donc très faible sur ce chemin, de sorte que son élargissement n'apparaît pas nécessaire. La création de quelques places d'évitement, qui pourra se faire à l'intérieur du DP, est toutefois souhaitable pour faciliter le croisement des véhicules.

**Alignement proposé :** une limite de construction est prévue de part et d'autre du chemin, réservant un espace de 12 m. Cette réservation d'espace est largement suffisante par rapport à la fonction et à l'usage futur de ce chemin. L'emprise de l'alignement est plus importante sur la zone d'urbanisation (3 m) que sur la zone agricole (2 m). Si l'élargissement de ce chemin devait un jour s'avérer nécessaire, il devrait se faire prioritairement sur la zone d'urbanisation. L'alignement défini permettrait à l'avenir, si le besoin s'en faisait sentir, d'élargir la chaussée à 6 m, de construire un trottoir et d'aménager des places de stationnement sans empiéter sur la zone agricole. Un élargissement de l'espace réservé (« angles coupés ») au débouché sur la Grande Rue n'est pas justifié : en raison des larges bandes herbeuses en bordure de la Grande Rue, l'éloignement entre le carrefour et la chaussée est largement suffisant (environ 10 m) pour assurer une bonne visibilité.

## 5. Conclusions

A la lumière de ce qui précède, le Conseil communal vous invite à accepter, par l'adoption de l'arrêté joint, la révision de plans d'alignement communaux, secteur sud-ouest du village de Môtiers.

Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de nos sentiments distingués.

Val-de-Travers, le 21 août 2012

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
LE PRESIDENT : LE CHANCELIER :

Thierry Michel

Alexis Boillat

#### Annexes :

- Rapport justificatif
- Projet d'arrêté portant la révision du plan d'alignement du secteur sud-ouest du village de Môtiers
- Plan d'alignement communal, valant plan routier pour le prolongement Rue Derrière-les-Jardins