

# **COMMUNE DE VAL-DE-TRAVERS**

---

## **REVISION DES PLANS D'ALIGNEMENT COMMUNAUX**

---

### **VILLAGE DE MOTIERS**

#### **SECTEUR SUD-OUEST**

#### **PLAN D'ALIGNEMENT VALANT PLAN ROUTIER POUR LE PROLONGEMENT RUE DERRIERE-LES-JARDINS**

---

### **Rapport justificatif selon art. 47 OAT**

---



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

Mai 2012

## 1. INTRODUCTION: BUT DE LA REVISION DU PLAN D'ALIGNEMENT

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.

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).

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.

Selon l'art. 72 LCAT, un plan d'alignement est nécessaire pour la construction de toute nouvelle voie de communication, ainsi que pour l'agrandissement de voies existantes au-delà des alignements.

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 devra donc être établi pour ces deux routes d'accès. **Les procédures d'adoption du plan spécial et du plan d'alignement devront se faire en parallèle** (principe de concordance des procédures).

**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 pour le prolongement de la rue Derrière-les-Jardins (tronçon d'environ 90 m). 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 donc 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 de Val-de-Travers 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.

La révision ponctuelle des alignements de certains secteurs de la localité pose le problème de la cohérence avec les alignements temporairement maintenus dans les secteurs voisins. Dans toute la mesure du possible, cette cohérence a été assurée. Dans certaines rues toutefois, la situation restera boiteuse jusqu'à ce que les secteurs concernés fassent, eux aussi, l'objet d'une révision. C'est notamment le cas de la Grande Rue, dont seule la partie médiane fait l'objet d'une révision dans le présent plan d'alignement, et sur le côté Ouest seulement ; le côté Est est laissé en suspens, et sera révisé ultérieurement avec toute la partie Est de la localité.

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.

## 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 fera donc 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**, par exemple par l'obligation d'élever les façades sur les limites de construction (front d'implantation obligatoire), permettant la réalisation d'effets de perspective
- **prendre en considération les intérêts de l'environnement bâti et non bâti**, par exemple:
  - préserver les constructions contre les nuisances du trafic (bruit, trépidations, pollution de l'air) ;

- assurer le maintien des bâtiments de valeur (patrimoine construit), notamment par la possibilité de prévoir dans le plan des exceptions au principe d'interdiction des travaux de transformation ou d'agrandissement de constructions existantes ;
- permettre le maintien ou la réalisation d'espaces-tampon ou d'espaces de transition tels que jardins, avant- ou arrière-cours, etc., ainsi que le maintien ou la création d'éléments tels que murets, haies, allées d'arbres, escaliers, perrons, vérandas, etc.

Autrefois simple réservation d'espace en vue de la création ou de l'extension de voies de communication, le plan d'alignement est devenu aujourd'hui un **véritable instrument d'urbanisme**, permettant de structurer l'espace, de souligner ou de modifier le caractère d'une rue et de réserver des possibilités d'aménagement et d'animation à l'espace public ainsi qu'aux espaces de transition entre domaine privé et domaine public.

## 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.

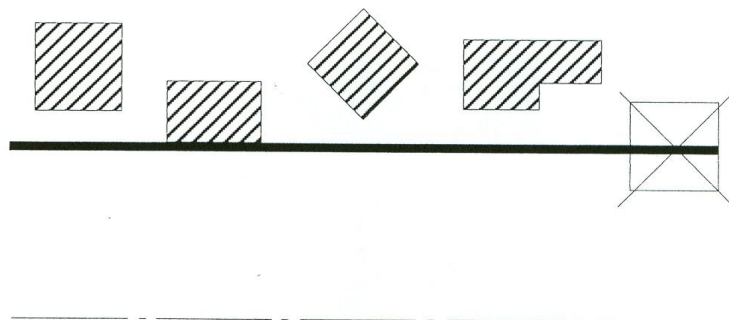
Mais selon ce même article, les communes ont également la possibilité d'imposer d'**autres types d'alignement**:

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

### 2.2.1 Limite des constructions en bordure des voies de communication

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

LIMITE DE CONSTRUCTION



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).

Dans le présent plan d'alignement, qui porte pour l'essentiel sur des quartiers d'urbanisation récente, ce type d'alignement est celui qui est le plus utilisé.

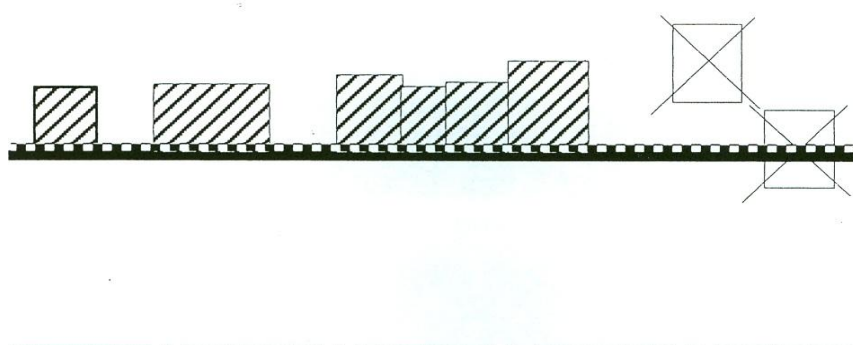
### 2.2.2 Front d'implantation obligatoire

C'est l'obligation d'élever les façades sur la limite des constructions fixée par le plan. Il est judicieux d'y recourir lorsque l'on veut préserver les qualités urbanistiques des rues formant le centre ancien, notamment l'implantation des bâtiments et les décrochements qu'ils forment; dans ce cas, le front d'implantation suivra simplement le pied des bâtiments existants, pour autant qu'ils soient dignes d'intérêt (catégories 1 et 2 du recensement architectural) et / ou que leur implantation participe à la valeur du site.

Ce type d'alignement est également approprié pour maintenir ou favoriser le caractère urbain d'une rue ou d'un tronçon de rue, en créant un effet de perspective ainsi qu'une relation directe entre les façades des bâtiments privés et le domaine public. Cette structure convient particulièrement bien dans les secteurs construits en ordre contigu ou presque contigu.

Il convient de relever que **dans l'ancienne localité de Môtiers, les constructions ne sont pas implantées en ordre contigu, mais en ordre non contigu ou, plus généralement, presque contigu**, quelques bâtiments étant accolés par groupes de deux ou trois unités. **La réglementation actuelle de la zone d'ancienne localité, qui impose la construction en ordre contigu, n'est donc pas pertinente et devra être modifiée dans le cadre de la révision du plan d'aménagement.**

#### FRONT D'IMPLANTATION OBLIGATOIRE



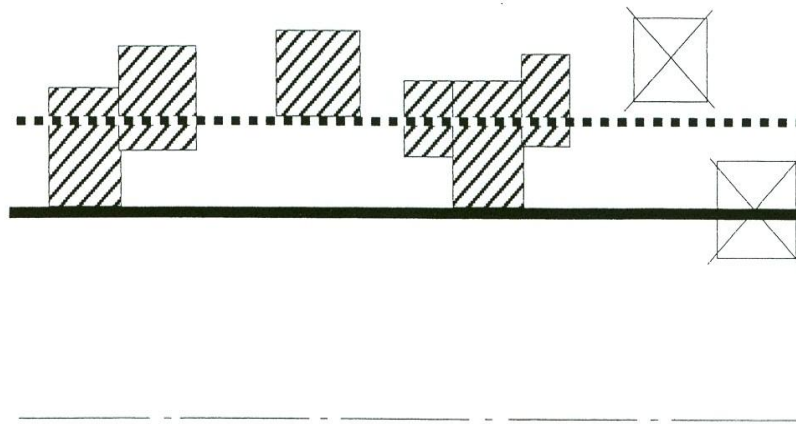
Sur le plan d'alignement, le front d'implantation obligatoire est représenté par un traitillé rouge, doublé d'un trait continu rouge.

Dans le présent plan d'alignement, ce type d'alignement n'a été appliqué que pour la Grande Rue, afin d'assurer le maintien de la perspective créée par l'implantation des bâtiments (appartenant pratiquement tous aux 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégories du recensement architectural), qui participe à la grande qualité du site.

### 2.2.3 Bande d'implantation obligatoire

C'est, en quelque sorte, une solution intermédiaire entre la simple limite de construction et le front d'implantation obligatoire. Plus souple que le front d'implantation, elle donne aux propriétaires une certaine marge de manoeuvre dans l'implantation des bâtiments. Mais elle permet en même temps d'éviter un retrait trop important des bâtiments, qui pourrait interrompre ou altérer un effet de perspective existant ou souhaité.

#### BANDE D'IMPLANTATION OBLIGATOIRE



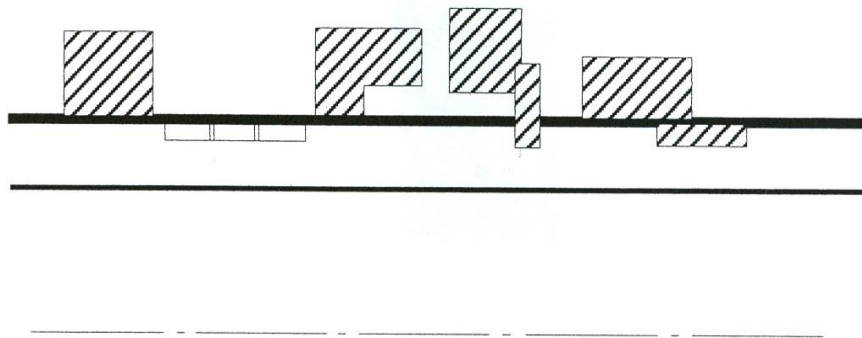
Sur le plan d'alignement, la bande d'implantation se traduit par un espace situé entre un traitillé rouge et un trait continu rouge.

### 2.2.4 Limite secondaire

Le plan d'alignement peut aussi prévoir une limite secondaire, réservée aux constructions de peu d'importance telles que garages, places de stationnement, annexes, etc.: c'est l'alignement secondaire.

Cette mesure est également appropriée pour favoriser le maintien ou la création de murets, escaliers, perrons, arborisation, etc., c'est-à-dire pour préserver ou promouvoir un certain type d'aménagement de l'espace de transition entre façades privées et domaine public.

## LIMITE SECONDAIRE



Lorsqu'il est utilisé (ce qui n'est pas le cas dans le présent plan d'alignement), l'alignement secondaire est représenté sur le plan par l'espace situé entre l'alignement principal (large trait) et une limite secondaire (trait continu plus fin).

### 2.2.5 Principes d'aménagement des espaces

Selon l'article 74 LCAT, le plan d'alignement peut également prescrire les principes d'aménagement des espaces compris entre les constructions et les voies de communication (espaces de transition), ainsi que le tracé, la largeur et le niveau des chaussées, des trottoirs et de tout élément lié aux routes (passages pour piétons, ouvrages antibruit, éléments modérateurs, etc.).

## 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 terrains situés 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.
- Transformations et agrandissements: les travaux de transformation ou d'agrandissement de constructions existantes ne peuvent être autorisés que si une convention de précarité est signée entre le conseil communal et le propriétaire. Dans cette convention, le propriétaire s'engage à renoncer à réclamer la plus-value résultant des travaux, en cas d'expropriation.

Cette convention de précarité doit faire l'objet d'une mention au registre foncier.

- **Bâtiments existants dignes d'intérêt:**

- Lors de l'établissement d'un plan d'alignement, il convient d'assurer le maintien du patrimoine bâti.
- Le plan d'alignement peut donc prévoir des exceptions, notamment pour les bâtiments dignes d'intérêt, à l'alignement et à l'obligation d'établir une convention de précarité en cas de transformation ou d'agrandissement d'une construction frappée d'alignement, pour autant qu'elle ne représente pas une contrainte pour la sécurité des usagers. Cette situation est indiquée par une "teinte rose" sur les bâtiments ou parties de bâtiments concernés.

Cette possibilité n'a pas été utilisée dans le présent plan, aucun bâtiment de qualité n'étant frappé.

- Le cas des immeubles protégés est réglé par la loi cantonale sur la protection des biens culturels.

- **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 très largement compte du bâti existant, tout particulièrement lorsqu'il est de qualité. Contrairement aux anciens plans d'alignement, le nouveau plan ne frappe aucun bâtiment de qualité, et même aucun bâtiment principal : les seules constructions frappées sont deux annexes (couverts à voitures le long du chemin Champ du Jour) ;
- les terrains frappés par des alignements ne feront qu'exceptionnellement l'objet d'expropriations, car les surfaces concernées ne seront pas forcément utilisées pour l'aménagement d'espaces publics, qu'il s'agisse de chaussées, de trottoirs, de places de stationnement ou de places publiques. 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;**



- 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);
- pratiquement, seule la démolition de bâtiments nécessitée par la volonté communale d'utiliser à des fins publiques l'espace réservé entre alignements pourrait justifier une indemnisation pour expropriation. Or, comme indiqué ci-dessus, les nouveaux alignements proposés ne frappent que deux couverts à voitures (bien-fonds 1177);
- 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 ; la vente ou la cession gratuite du terrain présupposent toutefois l'accord des propriétaires.

### **3.2 Aménagement de l'espace**

Le plan d'alignement confère à l'Etat ou à la commune le droit d'exproprier pour cause d'utilité publique. La commune a donc la possibilité, pour répondre à un besoin d'intérêt général, d'attribuer à l'espace public la totalité des surfaces comprises entre alignements et d'exproprier en conséquence. Elle peut également se contenter de n'utiliser, à des fins publiques, qu'une partie de l'espace réservé, le solde restant (temporairement ou définitivement) à usage privé.

L'espace réservé par les alignements donne donc à la commune une large marge de manoeuvre et de nombreuses variantes d'utilisation.

L'utilisation effective des terrains entre alignements (et donc l'importance des expropriations à entreprendre ou des achats ou cessions de terrain à négocier) devra être décidée de cas en cas, au moment où de nouveaux besoins publics se font sentir (trottoir, chemin piétonnier, piste cyclable, stationnement, élargissement de la chaussée, etc.).

### **3.3 Abrogation des plans d'alignement actuellement en vigueur**

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

### **3.4 Protection et évacuation des eaux**

Le secteur concerné par le présent plan d'alignement se trouve partiellement situé en zones S2 et S3 de protection des eaux du puits communal de Comblémine. Le règlement d'utilisation des biens-fonds en zone S devra être respecté. Les zones S2 et S3 sont reportées en tant qu'informations indicatives sur le plan d'alignement (plan 09.06/1).

Tous les projets de construction, y compris le présent plan d'alignement valant plan routier pour le prolongement de la rue Derrière les Jardins (zone S3), seront soumis à décision spéciale du chef du Département de la gestion du territoire.

## 4. PRINCIPES DE CONCEPTION DU PLAN D'ALIGNEMENT DU SECTEUR SUD - OUEST

### 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.

Dans ce secteur de la localité, qui concerne en partie le centre ancien (Grande Rue) et en partie des quartiers d'habitation récents ou projetés, la conception des alignements répond aux principes généraux suivants:

- Réserver un espace suffisant pour répondre aux impératifs (actuels et futurs) du trafic motorisé et du stationnement, 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 différentes rues ou tronçons de rues, en particulier:
  - souligner le caractère (urbain au Nord et plus rural au Sud) et respecter la morphologie particulière de la Grande Rue (ordre presque contigu, relation directe entre la façade des bâtiments et l'espace-rue) ;
  - préserver le caractère "intime" des quartiers résidentiels (permettre un retrait du bâtiment par rapport à la rue).
- Préserver les bâtiments présentant un intérêt historique ou architectural, du point de vue de leur valeur propre et de leur valeur d'ensemble.
- 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 dans les différentes rues

#### 4.2.1 Grande Rue

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** selon l'inventaire ISOS, la grande rue est formée d' « habitations datant en général du 18<sup>e</sup> siècle, alignées derrière des bandes d'accès ayant conservé leur pavement, ... qui définissent les deux côtés d'une rue relativement large partant vers le sud. La rangée occidentale se poursuit par des constructions de la même époque, isolées mais serrées, ... laissant apparaître une influence Régence assez nette .... La rue est définie par un ensemble remarquable par l'abondance des demeures bourgeoises du 18<sup>e</sup> siècle, ... qui se poursuit vers le sud par un groupe nettement plus rural .... La substance originale bien conservée de ce quartier résidentiel confère à cette partie de l'agglomération une valeur historique évidente ».

La Grande Rue constitue non seulement la plus belle rue de Môtiers, elle en est également la plus importante route collectrice (voir en annexe la carte de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier sur le territoire communal, au sens de la norme VSS 640 040b sur les types de routes). Elle est très attractive pour les piétons (promeneurs, touristes). Elle collecte donc, non seulement le trafic motorisé, mais également le trafic piétonnier de nombreux quartiers, dont le quartier de Derrière-les-Jardins. Elle est notamment empruntée par de nombreux enfants ou

adolescents se rendant au collège ou à la gare. La construction du futur quartier de Plaine-Fin accroîtra son utilisation.

Le trafic n'y est important qu'aux heures de pointe. Mais en raison de sa largeur importante (sauf sur le tronçon inférieur), les vitesses pratiquées par les voitures sont souvent trop élevées. Un réaménagement, en vue d'assurer la sécurité des piétons et de mettre en valeur cet espace public de grande qualité, serait souhaitable. Il pourrait être envisagé parallèlement à la réalisation des mesures prévues par le PGEE.

- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** le plan d'alignement de 1953 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. Inversément, 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>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie 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 (*photo 1*), elle s'élargit sensiblement dans sa partie médiane pour former une sorte de place, bordée à l'Est par de grands arbres (*photo 2*) 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 (*photo 3*). 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. Comme indiqué ci-dessus, 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.

#### 4.2.2 Rue J.-J. Rousseau

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** cette rue constitue également une route collectrice, qui relie les quartiers de Comblémine, du Clos-du-Terreau, de Derrière-les-Jardins et, à l'avenir, de Plaine-Fin, à la Grande Rue.

La rue est bordée, au Nord, par des maisons individuelles, et au Sud par un bâti assez hétérogène : une ferme encore en activité et un petit immeuble locatif ancien, implantés à proximité immédiate de la rue, et quelques habitations individuelles ainsi que des bâtiments utilitaires, implantés plus en retrait.

- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** 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 (*photo 4*). 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 (*photo 5*).

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.

#### 4.2.3 Rue de Comblémine

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** cette route de desserte relie la rue J.-J. Rousseau (collectrice) à la route cantonale. Elle dessert un quartier de maisons familiales, dont deux maisons bourgeoises datant de la fin du 19<sup>e</sup> siècle, entourées de grands parcs boisés. Elle est située à proximité immédiate du collège. Le tronçon Nord de cette rue est traité dans le plan d'alignement du secteur Nord-Ouest.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** 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 (*photo 6*). 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, comme indiqué au point 4.2.2.

#### 4.2.4 Clos-du-Terreau

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** cette route dessert un quartier récent composé pour l'essentiel de maisons individuelles, et le relie directement à la route cantonale. Le tronçon Nord-Est de cette rue est traité dans le plan d'alignement du secteur Nord-Est.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** cette route, largement postérieure au plan d'alignement en vigueur, a été construite sans qu'il soit tenu compte de ce 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 (*photo 7*). 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.

#### 4.2.5 Rue du Terreau

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** cette petite rue de quartier relie le Clos-du-Terreau à la rue de Comblémine. Elle ne dessert que quelques maisons individuelles.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** à 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 (*photo 8*). 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.

#### 4.2.6 Rue Derrière-les-Jardins

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** actuellement, cette route dessert le quartier récent de Derrière-les-Jardins, soit environ 25 à 30 logements sous forme de maisons individuelles ou mitoyennes.

Cette rue s'arrête actuellement au droit du chemin Champ-du-Jour (*photo 9*). Elle devra être prolongée sur le DP75 sur environ 90 m, parallèlement à la réalisation du nouveau quartier de Plaine-Fin, qui comptera, après réalisation complète, environ 90 logements sous forme d'habitat collectif et d'habitat groupé.

- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** 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 (*photo 10*). 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).

#### 4.2.7 Champ-du-jour

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** cette petite rue de quartier relie la rue Derrière-les-Jardins à la Grande Rue. Elle ne dessert que quelques maisons individuelles et un habitat groupé.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** 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 (*photo 11*). 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 (*photo 12*).

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 part 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.

#### 4.2.8 Vers Plaine-Fin

- **Fonction dans le réseau et caractère de la rue:** ce chemin, situé en limite de la zone d'urbanisation, est actuellement une desserte agricole. Il est ressorti des contacts qui ont eu lieu dès 2005 dans le cadre du projet de plan spécial Plaine-Fin entre le Conseil communal de Môtiers et le SAT, que ce service entre en matière pour l'utilisation de ce chemin comme accès au futur quartier, à condition qu'un plan d'alignement soit établi.
- **Situation actuelle en matière d'alignement et d'aménagement de l'espace:** 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 (*photo 13*). 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 (*photo 14*).

Le projet de 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, et que l'accès à un éventuel parking souterrain d'une soixante de places se fera, le cas échéant, obligatoirement par ce chemin. 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. L'aménagement proposé pour le chemin Vers Plain Fin figure en annexe 3 du présent rapport. Cet aménagement est également reporté sur le plan spécial Plaine-Fin (plans n° 1 et 2).

- **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. DOCUMENTS EXISTANTS

Le secteur Sud-Ouest de Môtiers est actuellement concerné par les plans d'alignement suivants:

- plan d'alignement "Village de Môtiers", sanctionné par le Conseil d'Etat le 29 mars 1853;

- plan d'alignement "Quartier de Comble-Emine", sanctionné par le Conseil d'Etat le 17 février 1920.

La sanction du plan d'alignement communal, secteur Sud-Ouest, entraînera l'abrogation des parties concernées de ces plans d'alignement.

## 6. INFORMATION ET PARTICIPATION DE LA POPULATION

Le Conseil communal a publié le 20 juin 2012 dans le Courrier du Val-de-Travers un avis indiquant qu'un nouveau plan d'alignement (valant plan routier pour le prolongement de la rue Derrière-les-Jardins) a été établi pour le secteur Sud-Ouest de Môtiers et que ce dossier pouvait être consulté au service de l'urbanisme et du développement durable de la Commune du 28 juin au 19 juillet 2012.

Le même avis indiquait qu'une séance d'information publique aurait lieu le mercredi 4 juillet 2012 à 18h à la Salle grise de Couvet (locaux du dicastère de l'urbanisme et du développement durable).

Une cinquantaine de personnes ont participé à cette séance, pour l'essentiel des habitants de Môtiers, en particulier des personnes habitant dans le voisinage du futur quartier de Plaine-Fin et des propriétaires concernés par le plan d'alignement.

La séance est ouverte par Monsieur Christian Mermet, Conseiller communal en charge de l'urbanisme et du développement durable. Il explique que ce plan d'alignement a été établi en relation avec le plan spécial Plaine-Fin. Il souligne que le plan spécial et le plan d'alignement qui l'accompagne reflètent la volonté politique des autorités communales en matière d'environnement, de mobilité douce et de sécurité des déplacements, et que le projet d'écoquartier à Môtiers et à cet endroit a tout son sens.

Il explique que le fait d'établir un plan d'alignement a permis de réduire la réservation d'espace pour les voies publiques par rapport aux distances découlant de la loi cantonale sur les routes et voies publiques, applicable en l'absence de plan d'alignement. Dans ce plan d'alignement, l'espace réservé entre alignements ne dépasse jamais 12 m de largeur, alors que la loi sur les routes interdit toute nouvelle construction à moins de 7,5 m à l'axe pour les routes de desserte communales et à moins de 9 m à l'axe pour les routes collectrices communales et les routes cantonales (soit des réservations d'espace de 15 à 18 m de largeur). Ceci montre bien qu'il n'est pas dans l'intention du Conseil communal de procéder à l'élargissement des routes.

Il indique que la séance d'information a pour but d'informer la population sur ce projet et de lui donner la possibilité de poser des questions et de faire des remarques, conformément à l'exigence légale en matière d'information et de participation de la population. Le Conseil communal prévoit de soumettre le dossier au Conseil général en automne, puis de procéder à la mise à l'enquête publique à l'échéance du délai référendaire. C'est dans le cadre de cette enquête publique que des oppositions pourraient être formulées, et non pas à la suite de la présente séance d'information.

Madame Yolande North, l'aménagiste mandatée pour établir le plan d'alignement, présente ensuite le dossier, en mettant l'accent sur les points suivants :

- Qu'est-ce qu'un plan d'alignement (contenu, portée et effets de l'instrument)
- Ce plan d'alignement a dû être établi parallèlement au plan spécial Plaine-Fin, en raison de la nécessité de prolonger la rue Derrière-les-Jardins et de pouvoir utiliser le chemin Vers Plaine Fin (actuellement desserte agricole) pour l'accès au quartier
- Afin de poursuivre la révision des plans d'alignement du village de Môtiers, entamée avec l'établissement du plan d'alignement du secteur Nord-Ouest (en relation avec la liaison de mobilité douce entre Môtiers et Boveresse), le plan d'alignement a été établi pour tout le secteur Sud-Ouest



- Présentation et explication des alignements rue par rue
- Présentation de l'aménagement prévu pour le prolongement de la rue Derrière-les-Jardins (plans routiers) et pour le chemin Vers Plaine-Fin
- Indications sur la suite de la procédure.

Suite à cette présentation, la parole est donnée au public. Les questions et remarques suivantes sont émises :

- Des trottoirs sont-ils prévus et, le cas échéant, où seront-ils aménagés ?

L'aménagiste indique qu'un trottoir est prévu sur le prolongement de la rue Derrière-les-Jardins, dans la continuité du trottoir existant. Si des trottoirs s'avèrent nécessaires le long d'autres rues (par exemple rue J.-J. Rousseau, un participant s'inquiétant de l'absence partielle de trottoir au Nord de cette rue), ils seront construits à l'intérieur des alignements. L'un des buts des alignements est précisément de permettre ce type d'aménagements.

- Le plan d'alignement donne un droit d'expropriation pour cause d'utilité publique. Quel est le risque d'expropriation ?

L'aménagiste et Monsieur Mermet expliquent que le risque d'expropriation est en l'occurrence théorique. La commune n'a aucune intention d'élargir les routes de quartier de ce secteur, dont le gabarit est aujourd'hui largement suffisant. Le but des alignements définis dans ce plan n'est pas de permettre l'élargissement des routes (même si cette possibilité est effectivement donnée), mais de fixer l'avancée maximale des bâtiments par rapport aux voies publiques ; il s'agit de limites de construction. En outre, ce plan d'alignement ne frappe aucun bâtiment, à l'exception de deux couverts à voitures le long de la rue Champ-du-Jour.

- La construction du quartier Vers Plaine-Fin (une centaine de logements) entraînera une augmentation de la charge en trafic de plusieurs centaines de véhicules. Les parcours piétonniers seront donc rendus plus dangereux.

L'aménagiste indique que la charge en trafic supplémentaire due au futur quartier Plaine-Fin a été évaluée à 450 véhicules par jour. Cette charge en trafic sera répartie entre les différentes voies d'accès au quartier, et l'augmentation de trafic sur les rues concernées est tout à fait compatible avec leur aménagement.

Monsieur Mermet rappelle que la plupart des rues sont équipées de trottoirs, et que la commune a entamé une réflexion sur les zones 30. L'ensemble de ce secteur pourrait être mis en zone 30.

- Comment va-t-on résoudre le stationnement des véhicules qui correspondront à cette centaine de nouveaux logements ?

L'aménagiste indique que le plan spécial prévoit 115 à 150 places de stationnement (selon le nombre effectif de logements et la surface de plancher). Le nombre de places de stationnement devra correspondre à ce que prévoit la législation cantonale.

Selon plusieurs participants, ce nombre de places ne sera pas suffisant et le stationnement « sauvage » le long des rues du quartier va augmenter.

Monsieur Mermet relève qu'en tant qu'écoquartier, le quartier de Plaine-Fin devrait attirer une bonne part de personnes conscientes des problèmes environnementaux et qui ne seront donc pas exclusivement orientées vers les déplacements en voiture. En outre, la commune va s'efforcer d'obtenir une amélioration des transports publics et de développer la mobilité douce.

Ces éléments devraient permettre de diminuer le nombre de véhicules motorisés des futurs habitants.

- La commune a-t-elle prévu un « plan B » si ce projet (plan spécial et plan d'alignement) n'est pas accepté ?

Selon Monsieur Mermet, le projet de plan spécial est ambitieux, mais sa localisation est appropriée et ce type de quartier correspond à une nouvelle sensibilité de la population en matière de qualité de l'habitation et de prise en compte des problèmes environnementaux. Il faut rappeler que ce plan d'alignement ne fait pas partie du dossier du projet de plan spécial qui inquiète les riverains ; c'est un autre dossier, qui porte sur tout le secteur Sud-Ouest de la localité. Il n'y a pas de plan B pour ce plan d'alignement, mais le développement du futur quartier de Plaine-Fin devra s'intégrer dans une démarche participative à développer avec le voisinage.

En fait et en résumé, la discussion a dévié assez rapidement du plan d'alignement (objet de la séance d'information) au plan spécial Plaine-Fin (qui a fait l'objet d'une présentation publique en novembre 2009). Les voisins du futur quartier ont à nouveau exprimé leurs soucis principaux face à ce projet, soit l'augmentation de la charge en trafic et les nuisances, l'insécurité pour les piétons et une certaine anarchie en matière de stationnement qui pourrait en découler. Monsieur Mermet a donc répondu à ces soucis en assurant que la commune de Val-de-Travers se montrera particulièrement attentive à ces aspects lors du développement du projet.

Aucune remarque écrite n'a été adressée à la commune de Val-de-Travers suite à l'exposition des documents, du 28 juin au 19 juillet 2012, au service de l'urbanisme et du développement durable.

YN / 23.05.12

Rapport complété par le rapport de participation le 21 août 2012

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président

Le chancelier

.....

Date : .....

# A R R E T E

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

Vu le rapport du Conseil communal, du .....;  
Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991 ;  
Vu le préavis du Département de la gestion du territoire, du .....

Sur proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

**Article premier** Le plan d'alignement du secteur Sud-Ouest du village de Môtiers est adopté.

**Article 2** Ce plan constitue un plan d'alignement valant plan routier au sens de l'article 74 alinéa 2 lettre d LCAT, pour le prolongement de la rue Derrière-les-Jardins.

**Article 3** Le plan d'alignement du secteur Sud-Ouest annule et remplace toutes prescriptions antérieures en la matière pour ce secteur.

**Article 4** <sup>1</sup>Le plan d'alignement du secteur Sud-Ouest, préavisé par le Département de la gestion du territoire le ....., est soumis au référendum facultatif.  
<sup>2</sup>Il entre en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, dès la publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

Val-de-Travers, le .....

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le/la président/e

Le/la secrétaire