



Modification partielle du plan d'aménagement local de Môtiers

SECTEUR DE L'AERODROME



Source : google, 2016

Rapport sur l'aménagement au sens de l'art. 47 OAT

Version du 8 septembre 2017

Pour traiter: Audrey Girardet / Bruno Maréchal
urbaplan sa neuchâtel

16189-R47OAT-BMA-170905.docx-08.09.17-BMA

lausanne
av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg
bd de pérolles 31
1700 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève
rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel
rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t032 729 89 89 f 032 729 8980
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

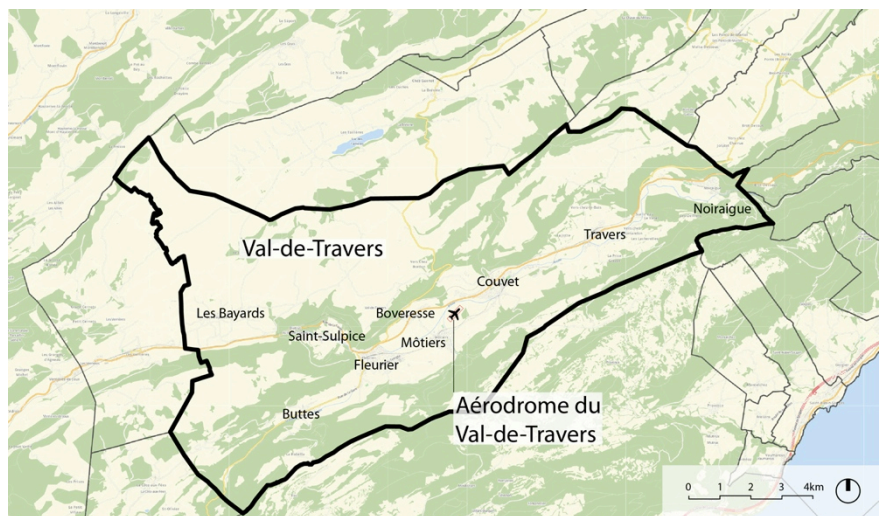
1. INTRODUCTION	5
1.1 Contexte	5
1.2 Procédure de planification	8
1.3 Calendrier	8
2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	11
2.1 Données de base	11
2.2 Dossier de modification du PAL	12
2.3 Accès	17
2.4 Agriculture et surfaces d'assolement	18
2.5 Equipement du terrain	21
3. ENVIRONNEMENT	23
3.1 Air	23
3.2 Bruit	24
3.3 Protection des eaux	25
3.4 Flore, faune, biotopes	30
3.5 Radon	31
3.6 Dangers naturels	31
4. CONCLUSION	33
5. ANNEXES	35
A1 Avant-projet d'aménagement de l'aérodrome de Môtiers Pascal Stirnemann SA, 23 mars 2016	
A2 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique NE-2 version du 03 février 2016	
A3 Procès verbal de la séance d'information publique du 29 août 2017	

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le présent rapport accompagne la modification partielle du plan d'aménagement local (ci-après PAL) concernant le secteur de l'aérodrome de Val-de-Travers, situé au nord-est du village de Môtiers.

Figure 1 : Localisation de l'aérodrome (source : SITN)



L'Aéro-club du Val-de-Travers (ACVT), exploitant de l'aérodrome de Môtiers, a le projet de prolonger et de transformer la piste herbeuse actuelle en piste bitumée afin d'en faciliter l'usage, d'augmenter sa sécurité et de se conformer aux règles internationales pour ce type d'infrastructure. Il est projeté également de reconstruire le club-house en doublant sa surface sur le même emplacement. La réalisation de ces projets implique une modification de la **fiche actuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique du 3 février 2016 (fiche PSIA NE-2)**, qui est menée par l'ACVT. Au préalable, une modification du **plan d'aménagement local (PAL) de Môtiers** est nécessaire.

Elle doit permettre de résoudre les problématiques suivantes :

- > l'affectation des surfaces nécessaires au projet de l'ACVT ;
- > la présence de surfaces d'assolement qui devront être compensées pour permettre la construction de la nouvelle piste (cf. figure 3) ;
- > la proximité de deux cours d'eau, le Bied de Môtiers et les Bochats, dont l'espace réservé aux eaux, inconstructible, doit être déterminé (art. 41a OEaux) ;
- > l'exposition du secteur à un danger d'inondation de degré moyen ;
- > l'intégration par le Conseil d'Etat du secteur Areuse – Vieille-Areuse – Bied de Môtiers dans la planification stratégique cantonale de revitalisation des cours d'eau.

Figure 2 : Vue aérienne sur le Val-de-Travers, depuis l'est (source : Flotron AG ingenieure – SITN, 2011)

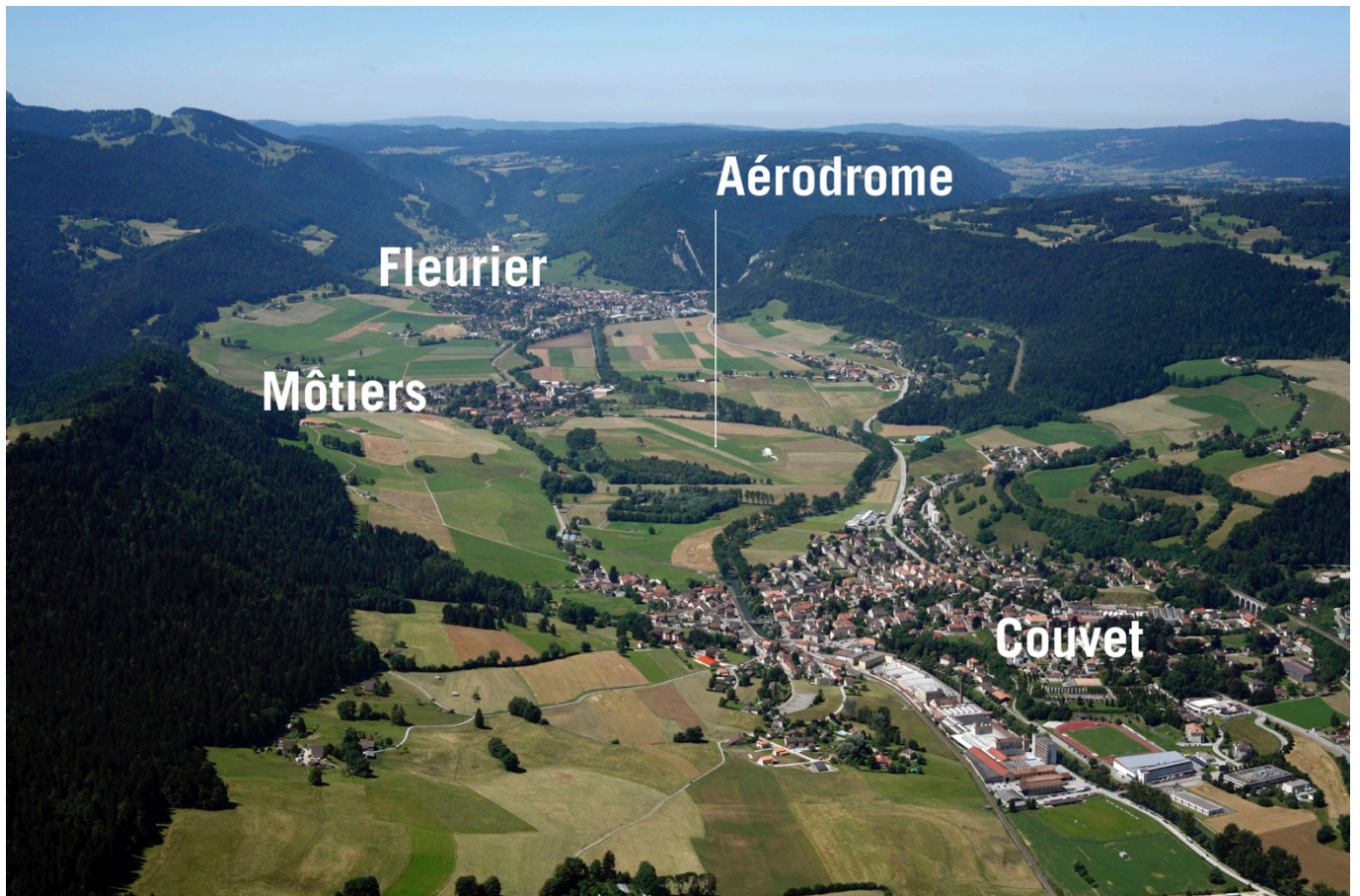
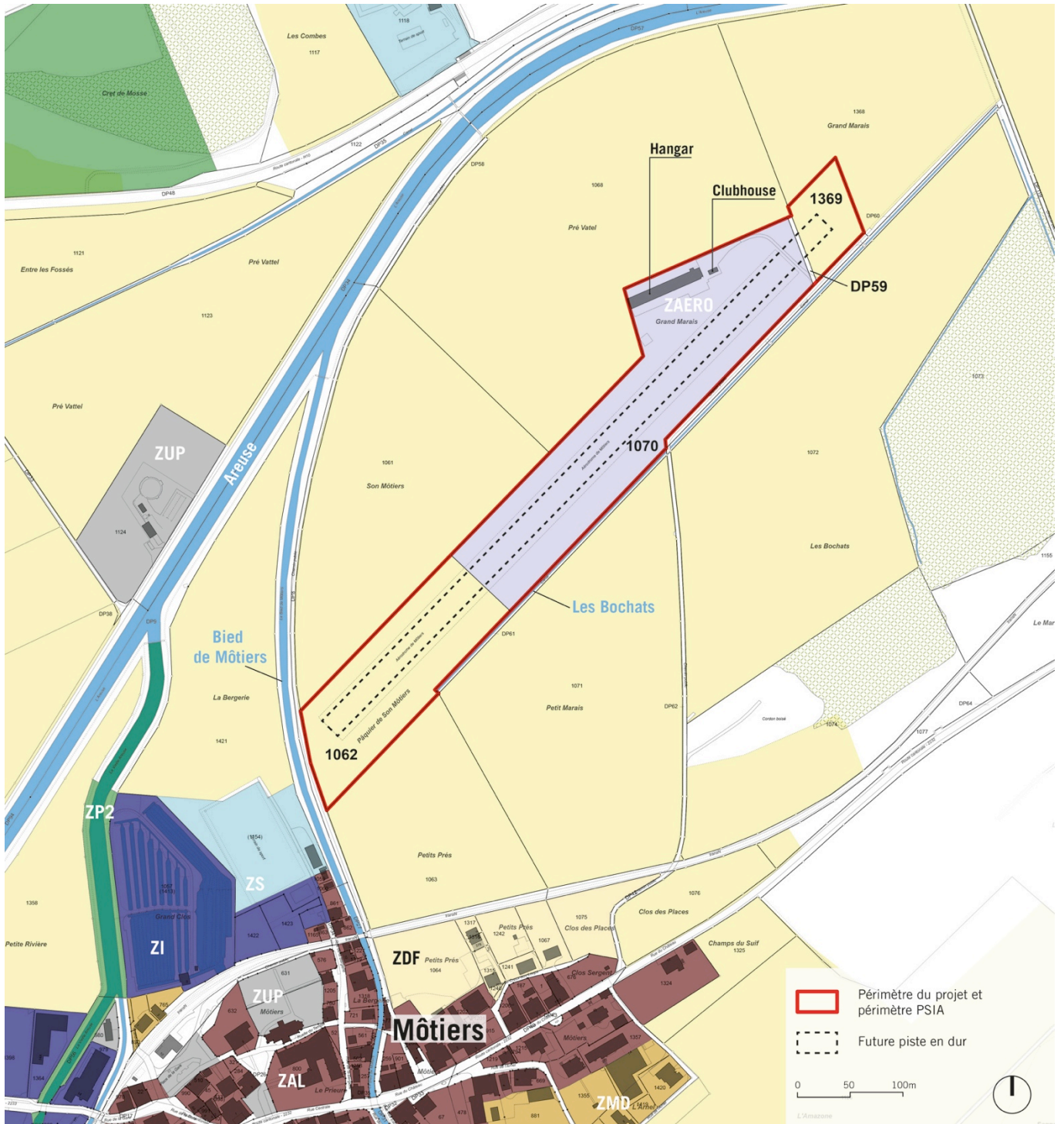


Figure 3 : Affectations en vigueur, surfaces d'assolement (jaune), périmètre concerné par le projet et périmètre PSIA (rouge) (source : SITN, 2016)



1.2 Procédure de planification

Le présent rapport sur l'aménagement accompagne le dossier de modification partielle du PAL de Môtiers, secteur de l'aérodrome, qui se compose des documents suivants :

- > un plan modifiant le PAL de Môtiers ;
- > un arrêté portant modification du PAL de Môtiers.

La procédure de modification du PAL est fixée aux articles 89 et suivants de la LCAT : signature par le Conseil communal, préavis du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), adoption par le Conseil général suivi du délai référendaire (40 jours) et de la mise à l'enquête publique (30 jours), avant l'approbation et la sanction par le Conseil d'Etat.

Conformément à l'art. 4 LAT, une information publique a été organisée par l'autorité communale le 29 août 2017. Le procès-verbal de cette séance **figure en annexe**.

1.3 Calendrier

Le calendrier prévisionnel est présenté dans le tableau-ci après. Il correspond à un déroulement normal des travaux et ne tient pas compte du temps nécessaire au traitement des éventuelles oppositions qui pourraient être formulées contre le dossier durant la mise à l'enquête publique.

Tableau 1: Calendrier prévisionnel des études, dates clés

Phases d'études	Dates-clés
Séance de démarrage	9 novembre 2016
Elaboration du principe de la modification du PAL	décembre 2016
Présentation et validation du principe de la modification auprès des requérants, de la Commune et des services cantonaux concernés (SAT et BOAE)	19 décembre 2016
Elaboration du dossier de la modification partielle du PAL	janvier 2017
Validation du Conseil communal de Val-de-Travers	janvier
Dépôt au SAT et consultation des services cantonaux concernés pour examen préalable	2 mars – 22 août
Information publique	29 août
Adaptation du dossier	fin août - début sept
Signature Conseil communal	mi-sept

Dépôt dossier au SAT pour préavis du chef du DDTE	mi-sept
Séance du CG de Val-de-Travers	25 septembre
Publication de la décision du CG dans la FO (date de transmission à la FO : min 2 jours avant)	29 septembre
Délai d'annonce préalable de référendum (10 jours) ¹	30 sept. - 9 oct.
Publications avis d'enquête dans la FO et journal local (date de transmission à la FO : min 2 jours avant)	13 octobre
Enquête publique de la modif. du PAL (30 jours)	14 oct. – 13 nov.
Traitement des éventuelles oppositions	<i>p.m.</i>
Approbation et sanction du PAL par le Conseil d'Etat	début décembre 2017

¹ Selon art. 129a de la loi sur les droits politiques (LDP) du 17 octobre 1984, modifié le 1er janvier 2017 : pour les arrêtés et règlements du Conseil général relatifs à un plan d'affectation communal, l'annonce préalable du référendum, signée par cinq électrices ou électeurs, doit être déposée au Conseil communal dans les 10 jours à compter de la publication de l'acte attaqué.

2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

2.1 Données de base

2.1.1 Site et contexte

Foncier et affectations

Les biens-fonds concernés par les présentes modifications de PAL (cf. figures 4 et suivante) sont décrits dans le tableau suivant :

Tableau 2: Biens-fonds concernés par la présente procédure

Bf	Cadastre	Surface (m ²)	Affectation	Propriétaire
1062	Môtiers	18'807	zone agricole	Fondation aéronautique du Val-de-Travers (FAVT)
1070	Môtiers	37'014	zone de la place d'aviation	
1369	Môtiers	4'464	zone agricole	
DP59 (part.)	Môtiers	273	-	Commune de Val-de-Travers

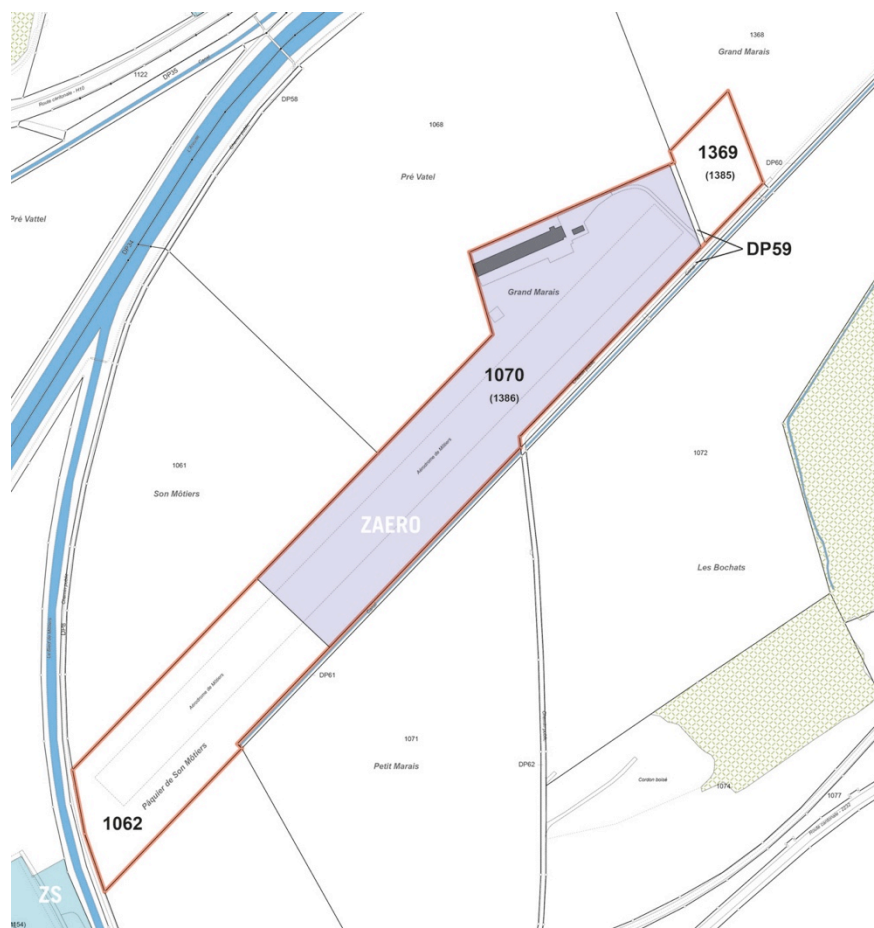
Affectations

Le règlement d'aménagement communal de Môtiers du 24 novembre 1995 définit à l'article 14.01 les affectations permises dans la zone de la place d'aviation : « sont autorisées dans cette zone les constructions utiles à l'exploitation du terrain d'aviation et intégrées dans le site ».

2.1.2 Droits à bâtir en vigueur de la zone de la place d'aviation

L'article 14.01 du règlement d'aménagement communal ne précise pas de droits à bâtir spécifiques pour cette zone.

Figure 4 : Biens-fonds du cadastre de Môtiers concernés par la modification. Extrait du PAL avant modification (source : SITN, 2016)



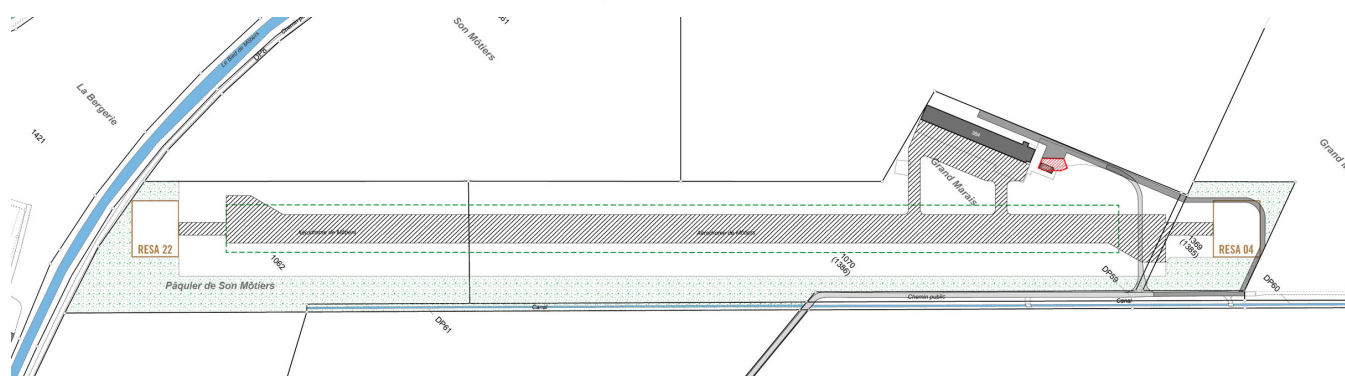
2.2 Dossier de modification du PAL

2.2.1 Projets de l'ACVT

L'aérodrome du Val-de-Travers est un champ d'aviation qui existe depuis 1961. Il est destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et, occasionnellement, au parachutisme. Il sert également à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive, et à la formation aéronautique. Le trafic annuel actuel s'élève à environ 2'950 mouvements (données 2015), soit bien en-dessous du nombre maximal annuel autorisé dans le PSIA, qui est établi à 6'000 mouvements.

Le projet de l'ACVT consiste en la construction d'une piste en dur à la place de la piste en herbe actuelle (en traitillés sur la fig. 5). De part et d'autre des zones RESA (Runway End Safety Area : prolongement d'arrêt) sont prévues. La route d'accès sera prolongée afin de contourner la piste. En parallèle, il est projeté de reconstruire le club-house sur le même emplacement. Selon le PSIA, il est prévu que plus de 12% de l'aire de l'aérodrome soit placée en surface de compensation écologique.

Figure 5 : Illustration de l'avant-projet d'aménagement de l'aérodrome de Môtiers (selon le projet du bureau Pascal Stirnemann SA, 2016) (cf. annexe 1)



2.2.2 Justification de la modification

Les projets portés par l'ACVT répondent à deux objectifs généraux qui sont l'amélioration de l'infrastructure, notamment en termes de sécurité, et la réduction des nuisances environnementales. Les aménagements prévus auront pour conséquences une répartition plus équilibrée des mouvements tout au long de l'année et une légère augmentation potentielle du trafic actuel.

Amélioration de la sécurité des vols

La construction d'une piste en dur va permettre d'augmenter le nombre de périodes dites « volables » et de mieux les répartir tout au long de l'année en supprimant les creux et les pics d'utilisation, ce qui aura une conséquence directe sur l'entraînement des pilotes.

En effet, malgré un drainage efficace, l'utilisation de la piste herbeuse actuelle est parfois contrainte par les conditions climatiques. Le taux de précipitation de la région et la situation particulière de l'aérodrome font que régulièrement la piste est très imbibée d'eau. En période hivernale, la piste en herbe actuelle est partiellement inutilisable de novembre à mars. L'élimination de l'eau par le drainage se fait correctement mais lentement, étant dépendante de la hauteur de la nappe

phréatique et du niveau de l'Areuse. En conséquence, les pilotes ne bénéficient pas à l'heure actuelle de conditions favorables à un entraînement régulier.

Les conditions particulières actuelles de l'aérodrome de Môtiers font que la formation des pilotes aux procédures standards appliquées dans toutes les écoles de vol suisses sont difficilement compatibles, car la majorité des procédures de décollage et d'atterrissage sont spécifiques (short and soft field operation). De nombreux pilotes hésitent à venir au vu de ces conditions particulières et lors de demandes d'autorisations préalables requises pour des atterrissages (PPR Prior Permission Required) souvent celles-ci doivent être déconseillées ou interdites.

De plus, une piste en dur permet une accélération au décollage plus importante et une montée en altitude plus rapide, ce qui facilite l'évitement des obstacles à proximité et constitue un avantage important au vu de la situation de l'aérodrome dans une vallée fermée.

Enfin, la construction d'un nouveau club-house avec un bureau C² adéquat, permettra d'offrir de meilleures conditions de préparation des vols entre autres.

Aspects environnementaux

Si la mise en dur de la piste aura pour conséquence une plus grande répartition des vols tout au long de l'année et une légère augmentation des mouvements, elle permettra des temps de roulage plus court et des montées en altitude plus rapide, ce qui aura pour conséquence de réduire les nuisances en termes de bruit. De plus, une piste en dur permet de recourir à des avions moins puissants, moins bruyants et produisant moins de gaz à effet de serre. Cette tendance dans le choix des avions a déjà été engagée par l'ACVT.

Hypothèses d'évolution du trafic

L'évolution des aéronefs, en réponse aux exigences actuelles, repose sur le principe selon lequel réduire leur poids est plus pertinent que d'augmenter leur puissance. Ceci a pour conséquence que les pistes en herbe ne sont plus du tout adaptées et ne permettent pas d'opération avec des machines modernes, écologiques et économiques. Ainsi, afin d'assurer la pérennité des installations aéroportuaires du Val-de-Travers, il est indispensable de les adapter aux aéronefs actuels et futurs. Seuls ces aménagements permettent d'en assurer l'avenir.

² Salle de préparation des vols

La modernisation de l'infrastructure peut avoir pour conséquence une augmentation momentanée du nombre de mouvements annuels due à l'effet de découverte et de nouveauté.

L'utilisation de l'aérodrome pour les activités économiques de la région est aujourd'hui restreinte en raison des contraintes climatiques qui peuvent limiter l'usage de la piste et de la perception des usagers potentiels vis-à-vis d'une piste en herbe. Un aérodrome bien équipé et garantissant un accès sûr et rapide peut représenter une opportunité intéressante pour les entreprises du Val-de-Travers. Il en est de même pour les mouvements liés au tourisme (musées, distilleries, caves de vin mousseux, restaurants, etc) et éventuellement un développement futur d'activités économiques liée à l'aviation sur le site ou proche de celui-ci (maintenance d'avions par exemple).

En conclusion, les hypothèses d'évolution du trafic peuvent être que transitoires, mais vont assurer la pérennité au Val-de-Travers et dans le canton d'une infrastructure destinée aux sports de l'air.

2.2.3 Modification partielle du PAL de Môtiers

L'espace nécessaire au fonctionnement de l'aérodrome doit être entièrement affecté. Un complément est nécessaire pour affecter les surfaces actuellement en zone agricole. Selon le document rédigé par l'office fédéral du développement territorial (ARE) sur les modèles de géodonnées minimaux³, il est considéré que l'aérodrome (la piste, le hangar, le club-house) et les espaces nécessaires à son fonctionnement (espaces de dégagement) sont à affecter en :

- > **zone de transport** pour la partie constructible de l'aérodrome comprenant les bâtiments existants et projetés. Elle recouvre les zones de circulation, les zones ferroviaires et les zones d'aviation à l'intérieur des zones à bâtir (**soit 5'679 m²**).
- > en **aire des pistes d'aviation** pour la piste et ses espaces de dégagement. Elle recouvre les espaces routiers, espaces ferroviaires et espaces destinés à l'aviation à l'extérieur des zones à bâtir (**soit 52'207 m²**).

Selon les dispositions transitoires de la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire (art. 38a LAT et art. 52a OAT), toute extension de la zone à bâtir doit faire l'objet d'une compensation, c'est-à-dire de désaffecter un autre terrain de surface équivalente. Or dans le cas présent, même si la surface affectée est agrandie, l'

³ « Modèles de géodonnées minimaux. Domaine des plans d'affectations. Documentation sur les modèles », ARE, 12.12.2011

aire des pistes d'aviation n'étant pas considéré comme une zone à bâtir, il n'est pas nécessaire de la compenser.

La surface affectée considérée comme de la zone à bâtir, soit la zone de transport, sera réduite comparativement à la zone actuelle (5'679 m² au lieu de 37'014 m²).

La zone de transport conserve la même dénomination et les mêmes caractéristiques que la zone de la place d'aviation actuelle.

Figure 6 : Etat avant / après modification. En rouge : secteur modifié (source fond : SITN)



Il est à noter que le domaine public communal 59 (DP59) (cf. figure 4) sera entièrement cédé à la Fondation de l'aérodrome du Val-de-Travers (FAVT), propriétaire des terrains de l'aérodrome. Sa partie nord sera affectée en **aire des pistes d'aviation**. Sa partie le long du canal des Bochats ne sera pas affectée au vu de sa situation dans l'espace réservé aux eaux. Une régularisation foncière permettra de créer un seul et même bien-fonds pour regrouper les terrains appartenant à la FAVT.

Le tableau suivant reprend la situation foncière et les affectations après la présente modification du PAL.

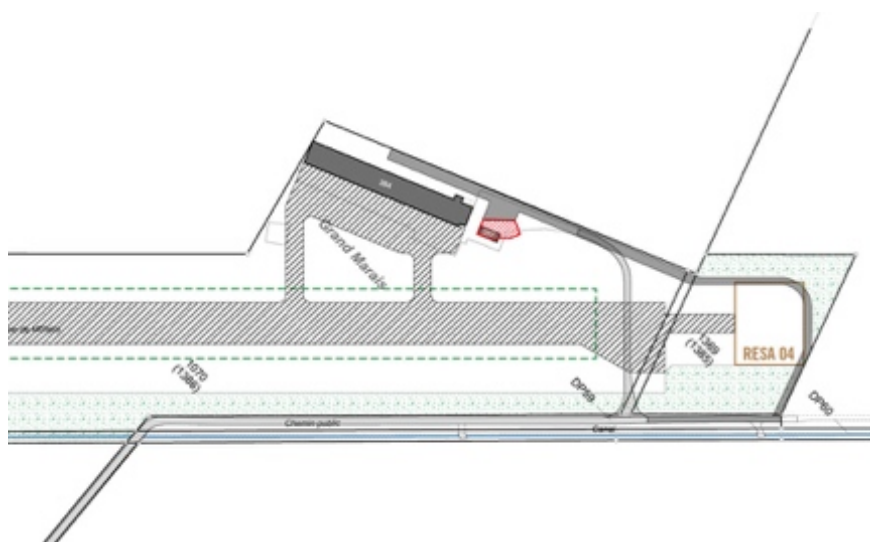
Tableau 3: Synthèse du foncier et des affectations après modification

Bf	Surface totale (m ²)	Affectation	Surface d'affectation (m ²)
Nouveau bf de la FAVT ⁴	62'282	zone de la place d'aviation	5'679
		aire des pistes d'aviation	52'207
		ZAGR	4'396

2.3 Accès

L'accès à l'aérodrome s'effectue par la route actuelle, celle-ci est prolongée vers le nord-est afin de contourner la nouvelle piste qui est prolongée. Le prolongement de la route s'effectue uniquement sur le bien-fonds privé 1369 (cf. figure 7).

Figure 7 : Illustration de la future route d'accès (route actuelle : gris clair, nouvelle route : gris foncé, traitillés verts : piste actuelle, hachures noires : future piste) (source : ACVT, 2016)



⁴ Numérotation du futur bien-fonds non connue à ce jour.

2.4 Agriculture et surfaces d'assolement

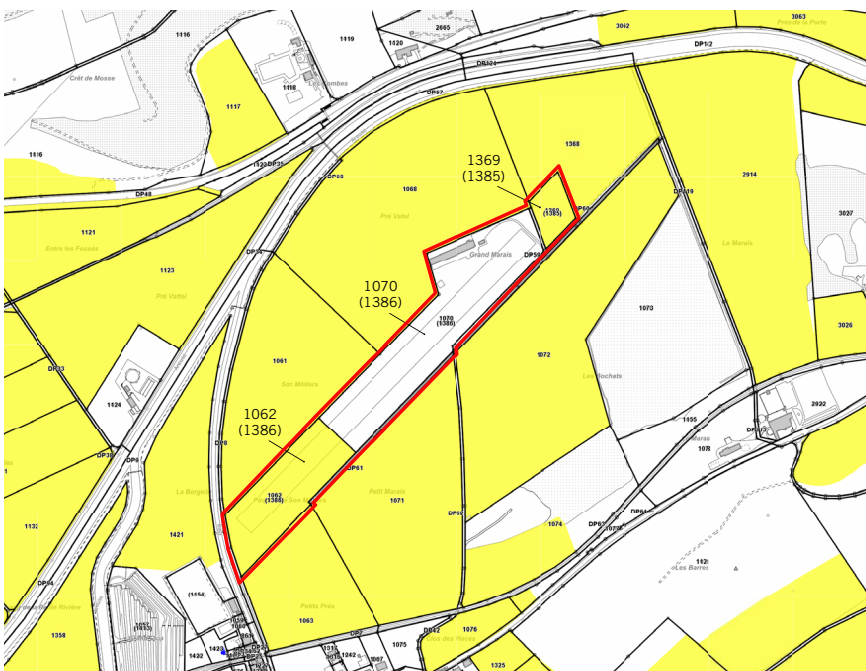
A l'heure actuelle, une partie de la piste herbeuse se trouve en surfaces agricoles d'assolement (SDA). En novembre 2004, le protocole de coordination entre le canton et l'OFAC n'avait pas prévu de compensation de ces surfaces, dans le sens où il avait été considéré que les utilisations aéronautiques étaient en principe compatibles avec les SDA. Cette situation ne pourra pas être maintenue avec la piste en dur.

Toutes les SDA sur les biens-fonds 1062 et 1369 qui perdront de fait leur statut (car utilisées pour la piste en dur et les surfaces de compensation écologique), doivent être compensées par des surfaces de taille et présentant une qualité agricole au moins équivalentes, conformément à la fiche S_21 du Plan directeur cantonal.

Les surfaces qui perdront leur statut de SDA sont les suivantes (cf. figure suivante) :

- > 18'900 m² au sud-ouest, sur le bf 1062
- > 4'500 m² au nord-est, sur le bf 1369

Figure 8 : Surfaces d'assolement et périmètre du projet (source ACVT et SITN, 2016)



Il existe à l'heure actuelle deux possibilités de compensation. La première concerne le bien-fonds 1288 à Boveresse, dans le secteur « Les Sises », d'une surface d'environ 26'400 m² (en hachures sur la figure suivante), d'usage agricole et appartenant à la commune de Val-de-Travers, qui pourrait permettre une compensation de l'ordre d'environ 14'500 m², le reste étant déjà comptabilisé dans le cadre d'une autre démarche de compensation.

Figure 9 : Terrain proposé pour la compensation des SDA à Boveresse (14'500 m² sur 26'400 m²)



La seconde possibilité concerne le bien-fonds 1389 (propriété de M. Bernard Menoud) situé au sud-ouest du bourg de Môtiers. En effet, une surface d'environ 53'455 m² (cf. figures suivantes) est d'usage agricole, mais n'est pas encore inscrite en tant que surface d'assolement. Ainsi, elle pourrait permettre de compenser tout ou partie des SDA perdues dans le secteur de l'aérodrome.

Figure 10 : Terrain proposé pour la compensation des SDA à Môtiers (53'455 m² potentiels)

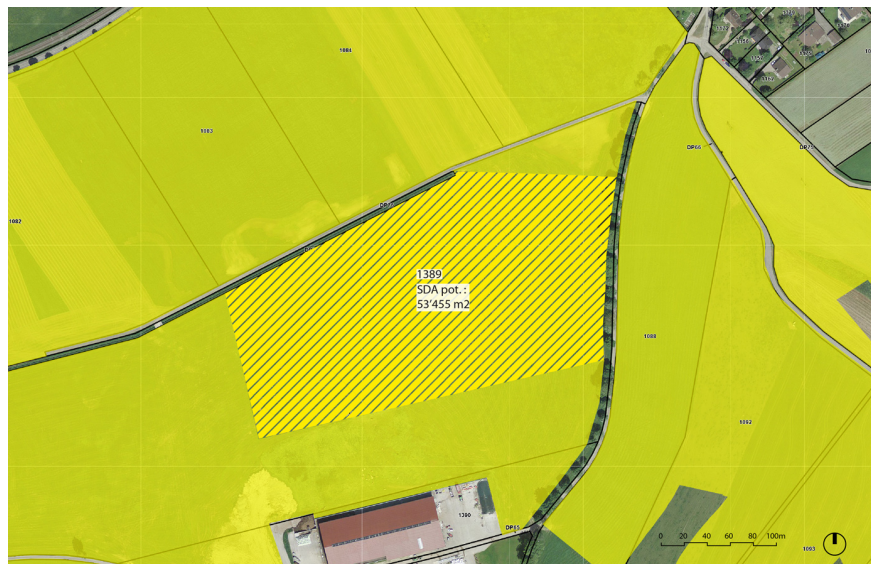


Figure 11 : Vue depuis l'est sur la partie du bf 1389 non inscrite en SDA (source : google, 2017)



Ces deux terrains répondent aux critères d'éligibilité pour des surfaces d'assolement établis par la Confédération⁵, en effet : **(étude pédologique en cours pour le bf 1389)**

- > la zone climatique concernée est de type C (période de végétation d'au moins 180 jours, toutes conditions de précipitations) ;
- > les pentes du terrain sont inférieures à 18% ;
- > au vu de la présence de SDA à proximité, la profondeur des sols est estimée supérieure à 50 cm ;
- > il n'y a pas de suspicion de pollution des sols ;
- > leurs surfaces présentent une superficie d'au moins 1 hectare d'un seul tenant.

⁵ Selon la brochure « Plan sectoriel des surfaces d'assolement SDA, Aide à la mise en œuvre », ARE, 2006.

2.5 Equipement du terrain

Les biens-fonds 1062, 1070 et 1369 sont équipés au sens de l'art. 19 al. 1 de la LAT. Une taxe d'équipement est donc exigible au titre de l'art. 118 al. 1 LCAT. Les modalités du calcul du montant de la taxe doivent être définies d'entente entre le propriétaire foncier et la Commune.

3. ENVIRONNEMENT

Une étude d'impact sur l'environnement (EIE) au sens des articles 10a ss LPE⁶ et 1 OEIE⁷ n'est pas requise. Il doit toutefois être démontré que le projet respecte le cadre légal environnemental.

L'évaluation environnementale se base sur la Directive de la Confédération sur l'étude d'impact sur l'environnement⁸. Les domaines environnementaux qui sont considérés comme non pertinents et sans objet pour le présent projet ne sont pas développés dans la présente évaluation.

Domaine	A traiter	Non significatif
Air	●	
Bruit	●	
Vibrations		●
Rayonnement non ionisant		●
Eaux	●	
Sols		●
Sites contaminés		●
Déchets, substances dangereuses		●
Organismes dangereux		●
Accidents majeurs		●
Forêt		●
Flore, faune, biotopes (plantes invasives)	●	
Paysage et site		●
Monuments historiques, sites archéologiques		●
Radon	●	
Dangers naturels	●	

3.1 Air

Les sources principales d'émissions atmosphériques dans la région sont le trafic routier et aérien, ainsi que les installations de chauffage des villages de Môtiers et de Couvet. La qualité de l'air a été évaluée comme bonne en 2000 par l'OFEV :

- > les immissions de dioxyde d'azote (NO₂) sont inférieures à 15 µg/m³ (VLI OPair = 30 µg/m³) ;
- > les immissions de poussières en suspension (PM10) sont inférieures à 15 µg/m³ (VLI OPair = 20 µg/m³).

⁶ Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983

⁷ Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE) du 19 octobre 1988

⁸ OFEV 2009. Manuel EIE – Directive de la Confédération sur l'étude d'impact sur l'environnement. L'environnement pratique n°0923. Berne, 160 p.

Les immissions de dioxyde d'azote des mouvements d'avions seront négligeables par rapport à celles issues du trafic routier et des chauffages, alors que les immissions de poussières en suspension diminueront en raison du nouveau revêtement de la piste.

3.2 Bruit

L'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) impose de déterminer et de décrire des courbes de bruit pour les installations aéroportuaires bruyantes. Elles sont reportées dans un cadastre de bruit auquel on se réfère pour limiter au maximum les nuisances sonores du trafic aérien. L'exposition au bruit est retranscrite sous la forme de courbes exprimant le niveau sonore diurne moyen d'un jour avec trafic de pointe moyen. Elles se basent sur des calculs qui prennent en compte les mouvements (effectifs et prévus) d'aéronefs et les émissions de bruit connues des différents types d'appareils. Dans le cas présent, cette courbe correspond à la valeur limite d'immission du degré de sensibilité au bruit II selon l'OPB (55 dB(A)). Les calculs ont été effectués sur la base du cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 5'176 mouvements annuels. La différence du nombre de mouvements avec le potentiel PSIA (6'000 mouvements) n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques.

Dans le cadre du projet de construction de la piste en dur, une étude de l'évaluation des impacts environnementaux a été effectuée en mars 2008⁹. Il a été calculé que la valeur limite d'immissions (VLI) du DSII est respectée pour le local à usage sensible au bruit le plus proche (club-house du terrain de foot), situé à une centaine de mètres de l'extrémité ouest de la future piste. Il a également été calculé que les VLI sont respectées dans la zone de faible densité située à environ 200 m au sud de l'aérodrome.

⁹ « Réalisation d'une piste en dur sur l'aérodrome de Môtiers (NE). Evaluation des impacts environnementaux » Biol Conseils sa, mars 2008

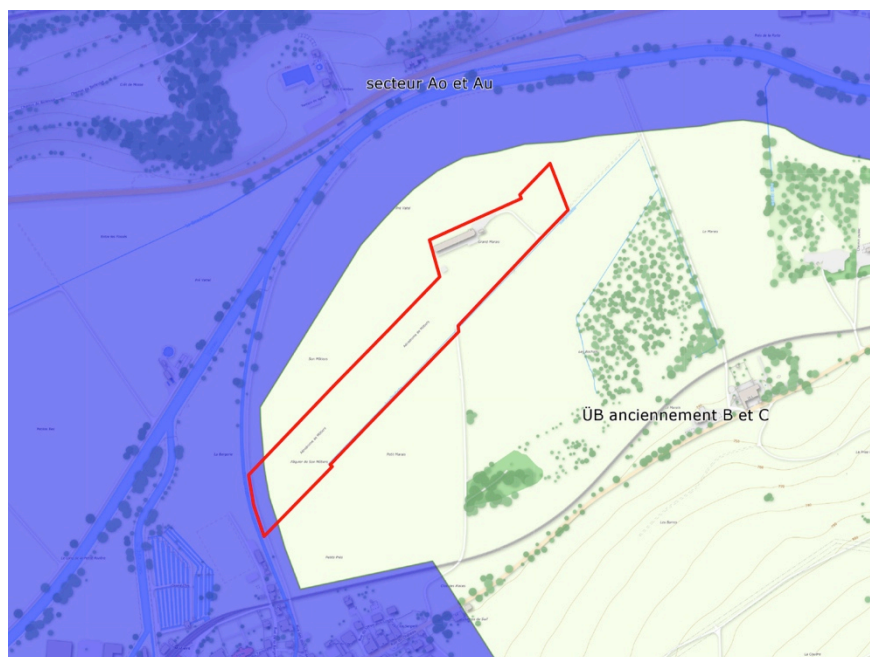
3.3 Protection des eaux

3.3.1 Eaux souterraines

Le site de l'aérodrome est inclus pour sa grande majorité dans le secteur ÜB de protection des eaux. Une petite bande du secteur au sud-ouest est comprise dans le secteur A₀ et A_u (cf. figure suivante).

Bien que ces secteurs ne soient que peu contraignants, des dispositions constructives doivent toutefois être prises pour éviter toute pollution des eaux. Elles seront détaillées dans la demande de permis de construire.

Figure 12 : Secteurs de protection des eaux et secteur concerné par la modification



Il est à noter également que le terrain sur lequel se trouvent les installations de l'aérodrome comporte un réseau de drainage. La figure suivante le présente ainsi que la zone concernée par un sous-solage.

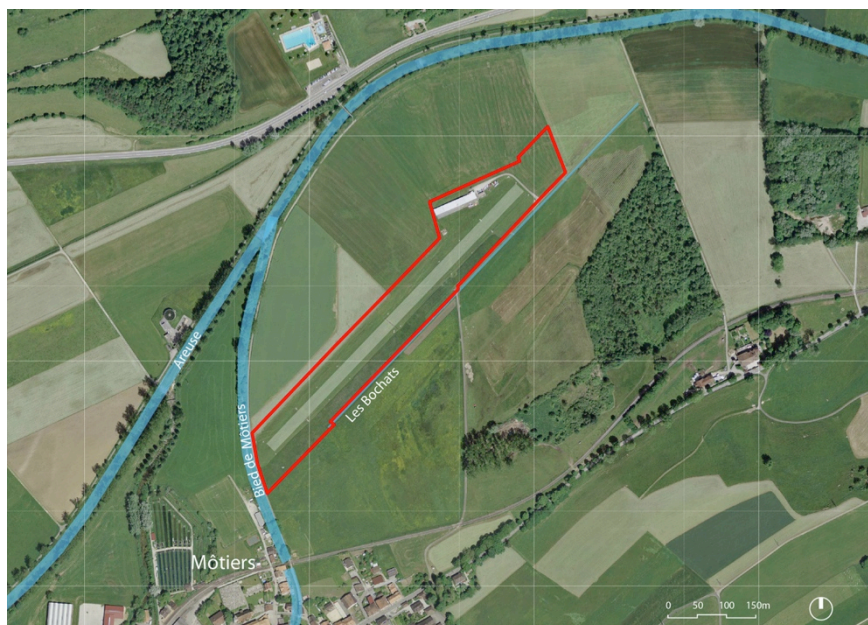
Figure 13 : Réseau de drainage (traits bleu et rouge), sous-solage (rose) et secteur concerné par la modification (traitillés noirs) (source fond : SITN, 2017)



3.3.2 Eaux de surface

Le site de l'aérodrome se trouve à proximité des cours d'eau du Bied de Môtiers et des Bochats, cours d'eau de drainage, tous deux affluents de l'Areuse (cf. figure suivante). Conformément à la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) et à son Ordonnance d'application (OEaux), les cantons doivent déterminer, d'ici le 31 décembre 2018, l'espace réservé aux cours d'eau (ECE), principalement à des fins de revitalisation et de protection contre les crues. Le site est exposé à un degré de danger d'inondations qualifié de moyen. De plus, le secteur « Areuse, Vieille-Areuse et Bied de Môtiers » est inscrit dans la planification stratégique cantonale de revitalisation. L'art. 41a et b de l'OEaux, qui définit les principes de détermination de l'ECE, stipule que la largeur de l'ECE doit être augmentée, afin d'assurer la protection contre les crues et l'espace requis pour une revitalisation.

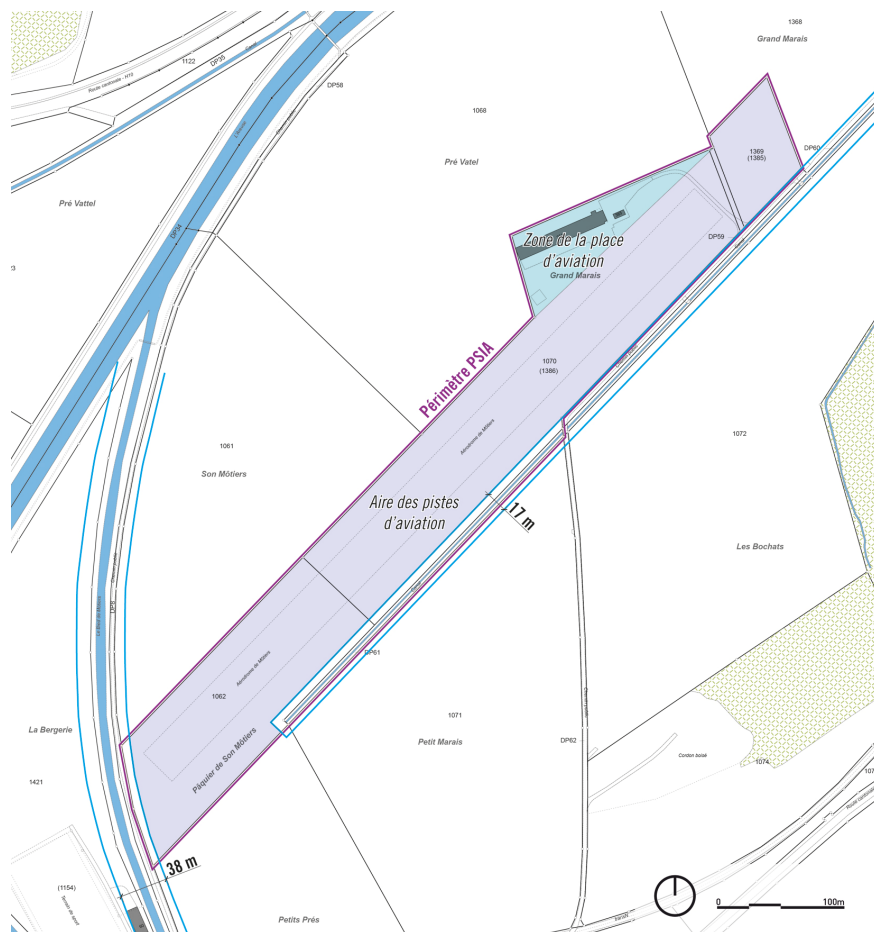
Figure 14 : Cours d'eau à proximité de l'aérodrome (source : SITN, 2016)



Ainsi, en l'état actuel des réflexions, le SAT a défini de la manière suivante les largeurs des ECE de deux cours d'eau concernés.

Pour le Bied de Môtiers, il est proposé d'élargir l'ECE à hauteur de l'« espace biodiversité » selon l'abaque fédéral, soit une largeur totale de 38 m, axée au cours d'eau (19 m de part et d'autre). Sa limite en rive droite définit la limite ouest de l'aire des pistes d'aviation (cf. figure 14).

Figure 15 : Principes de détermination de l'ECE du Bied de Môtiers et des Bochats, en l'état actuel des réflexions (en bleu), périmètre PSIA (en violet) et nouvelles affectations



L'ECE ainsi proposé vient chevaucher, sur une largeur d'environ 6.5 m, le périmètre projeté pour la future aire RESA (Runway End Safety Area) (cf. figure 15) qui prolonge la future piste en dur. Il s'agit d'une aire de sécurité d'extrémité de piste qui a pour but de réduire le risque d'accident pour un avion lié à un atterrissage trop court ou un dépassement de la piste. Ces principales caractéristiques sont définies dans l'annexe 14, vol. 1 de la convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à savoir principalement une surface plane et exempte d'obstacles et dans le cas présent, une longueur minimale de 30 m et une largeur minimale équivalent au double de celle de la piste.

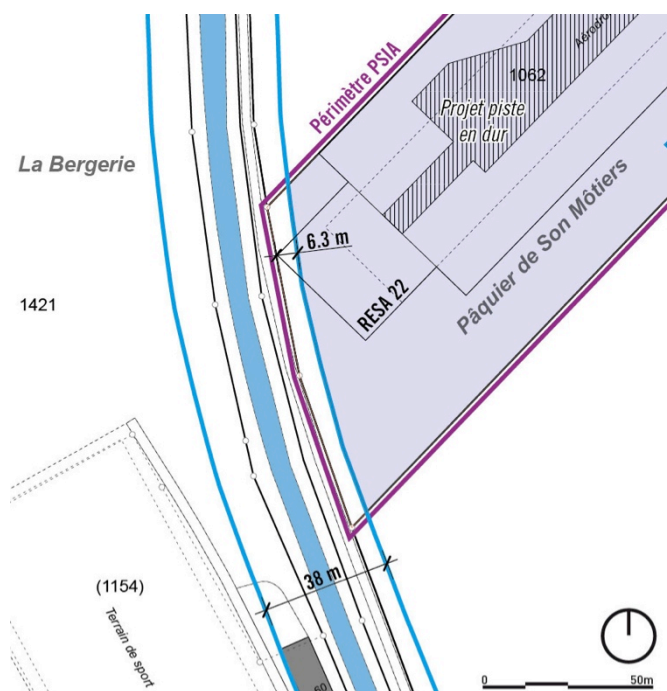
Il est envisageable qu'il y ait un chevauchement entre les deux affectations aux conditions suivantes :

- > le terrain affecté à l'ECE, qui se trouve à l'intérieur du périmètre, PSIA et correspondant en partie à la zone RESA dans le cas présent, ne doit pas être

modifié et doit rester plat, **en référence au cadastre des surfaces de limitation d'obstacles**, afin que la RESA puisse remplir sa fonction. Pour rappel, l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI indique à l'article 3.5.8 « qu'il est recommandé qu'une aire de sécurité d'extrémité de piste présente une surface dégagée et nivelée pour les avions auxquels la piste est destinée, en prévision du cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait la piste » ;

> il ne doit pas y avoir de revitalisation prévue de la zone réservée dans la partie qui se trouve dans la RESA, soit environ 30 m² (la revitalisation pouvant amener une modification du sol qui ne serait plus plane ou la présence de végétation créant des obstacles, ce qui n'est pas envisageable). Il est à noter que selon le projet d'aménagement de la piste, l'angle le plus à l'ouest de la zone RESA se trouve à environ 9 m de la berge du Bied de Môtiers et qu'un chemin d'exploitation agricole passe à cet endroit-là.

Figure 16 : Illustration du chevauchement de l'ECE et de la zone RESA



Dans tous les cas, la fiche PSIA est un instrument d'aménagement du territoire contraignant pour les autorités de tout niveau. Si des modifications sont projetées et touchent la zone qui se trouve dans le périmètre PSIA, alors les autorités concernées (canton/commune) doivent prendre contact avec l'OFAC **et avec le propriétaire du terrain concerné, la FAVT.**

Selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles actuellement en vigueur (février 2015), la végétation sur les rives du Bied et à proximité du prolongement

de l'axe de la piste de l'aérodrome de Môtiers est limitée en hauteur pour ne pas faire saillie au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles. La RESA qui exige une surface exempte d'obstacle fixe donc localement une limitation de hauteur plus restrictive à 0 m au-dessus du sol.

Concernant les Bochats, et sur le même principe que pour le Bied, il est considéré un ECE d'une largeur totale de 17 m, axée au cours d'eau (soit 8.5 m de part et d'autre). Sa limite en rive gauche définit la limite sud de l'**aire des pistes d'aviation** (cf. figure 14).

3.4 Flore, faune, biotopes

L'aérodrome de Môtiers s'intègre dans un environnement rural constitué d'une plaine agricole extensive. Le site est délimité par des cours d'eau et canaux. L'Areuse et le Bied de Môtiers sont longés par une haie buissonnante et arbustive. Le site n'est concerné par aucun inventaire fédéral ou cantonal de protection de la nature et aucun biotope protégé n'est présent.

Le revêtement en enrobé bitumineux accentuera la lisibilité de la piste dans le paysage, en particulier depuis les versants bordant la vallée. Il engendrera la disparition d'environ 12'600 m² de prairie pauvre en espèces et régulièrement tondue.

Il est envisagé qu'environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome soit utilisée en tant que surface de compensation écologique.

Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir. La mise à jour de la fiche PSIA prendra en compte ces éléments.

Il est à noter que le marais des Bochats, biotope de protection cantonale, situé à plus de 100 m au sud de l'extrémité est du projet de future piste n'est pas impacté.

3.5 Radon

La commune de Val-de-Travers se situe dans une zone à risque élevé. Les méthodes de construction préventives préconisées par l'Office fédéral de la santé publique (OFSP)¹⁰ et le Service de l'énergie et de l'environnement SENE¹¹ devront être respectées.

3.6 Dangers naturels

Le secteur est exposé dans sa quasi totalité à un degré de danger d'inondation qualifié de moyen (couleur bleu), avec une probabilité d'occurrence de l'événement élevée et une intensité considérée comme faible, selon les directives fédérales (carte des dangers, 2007) (cf. figure suivante).

Les dangers d'inondations du secteur sont dus essentiellement aux risques suivants :

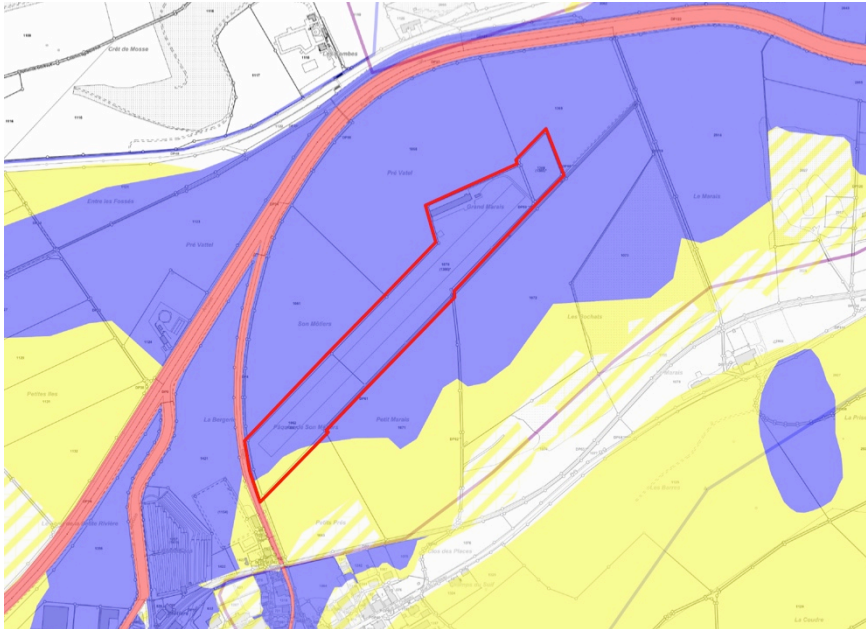
- > débordement des cours d'eau de l'Areuse et du Bied de Môtiers dû à leur capacité d'écoulement limité ;
- > remontées de la nappe : selon la configuration particulière du lieu (cours d'eau endigués), lorsque le niveau d'eau dans les rivières monte, les nappes peuvent également monter et inonder la plaine sans qu'il y ait forcément un débordement des rivières.

A ce titre, les projets de construction doivent tenir compte de la potentialité d'inondations sur le secteur. Les futurs bâtiments doivent ainsi être conçus soit comme une enveloppe étanche, empêchant l'eau de s'y infiltrer, soit sous la forme d'une « précaution humide », à savoir que la venue des eaux dans le bâtiment est tolérée et maîtrisée et que les parties du bâtiment soumises aux inondations sont conçues pour être humides.

¹⁰ OFSP ; Radon - méthodes de prévention pour les nouvelles constructions ; Berne 2012, 15 p.

¹¹ SENE ; Protection contre les concentrations accrues de radon ; Peseux, 2013, 5 p.

Figure 17 : Extrait de la carte des dangers d'inondations et secteur de l'aérodrome (SITN, 2016) (Légende : rouge : risque élevé, bleu : moyen, jaune : faible, hachures jaunes : résiduel).



Ce secteur est également touché par l'indicatif de danger en raison d'un potentiel d'affaissements (sols tourbeux ; alluvions récentes limoneuses, y compris limons et argiles lacustres). En conséquence, le choix des matériaux de construction doit être fait de manière à se prémunir d'affaissements à plus long terme.

4. CONCLUSION

Le présent dossier de modification partielle du PAL de Môtiers voit l'affectation du secteur de l'aérodrome en zone de transport et en **aire des pistes d'aviation** afin de permettre la réalisation d'une piste en dur.

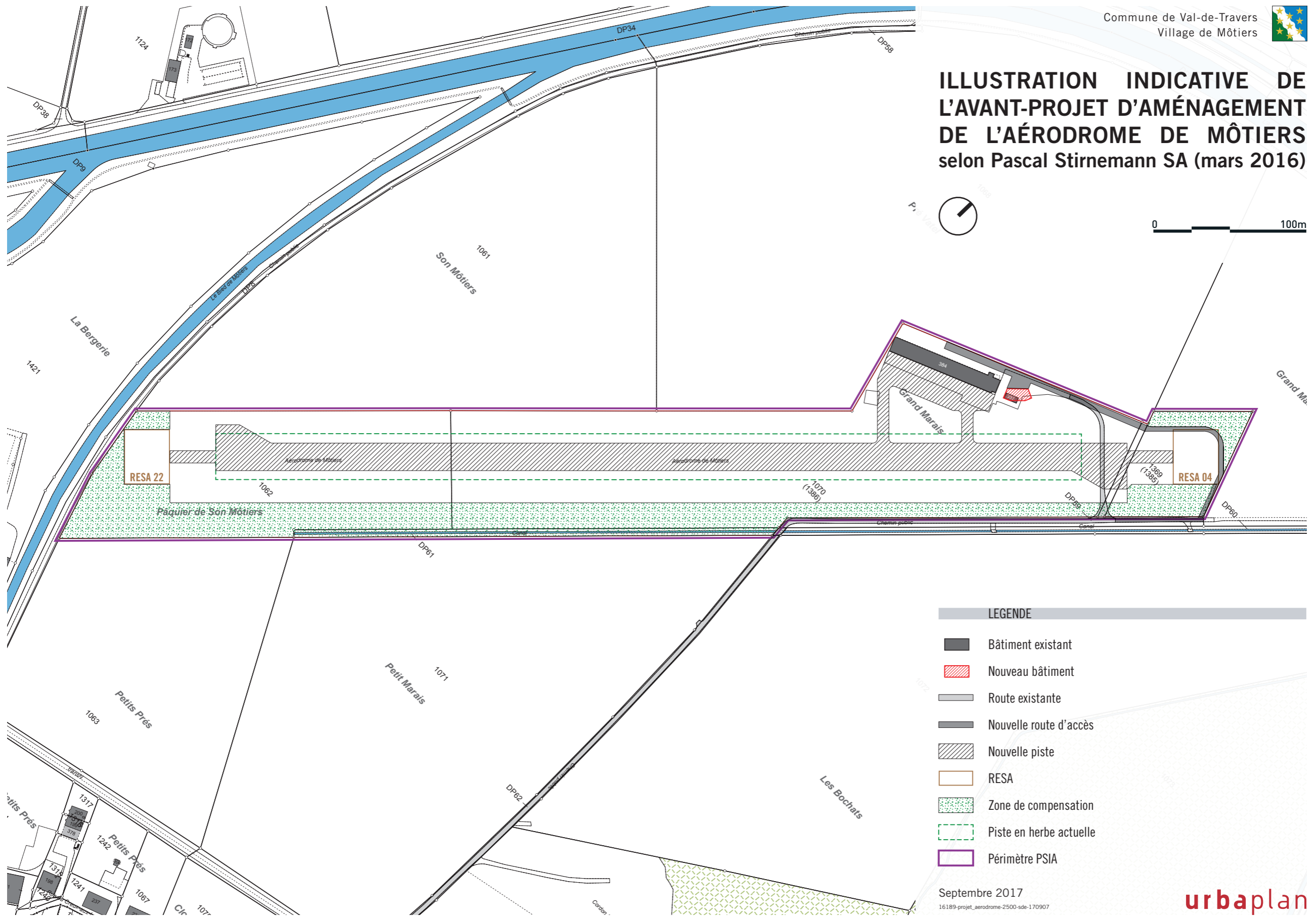
Cette mise en zone est effectuée en prenant en considération les futurs espaces réservés aux cours d'eau du Bied de Môtiers et des Bochats. Elle s'attache également à compenser les surfaces d'assolement concernées par le projet.

5. ANNEXES

Avant-projet d'aménagement
de l'aérodrome de Môtiers
Pascal Stirnemann SA,
23 mars 2016



ILLUSTRATION INDICATIVE DE L'AVANT-PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'AÉRODROME DE MÔTIERS selon Pascal Stirnemann SA (mars 2016)



- LEGENDE**
- Bâtiment existant
 - Nouveau bâtiment
 - Route existante
 - Nouvelle route d'accès
 - ▨ Nouvelle piste
 - RESA
 - ▤ Zone de compensation
 - - - Piste en herbe actuelle
 - ▭ Périmètre PSIA

Plan sectoriel de l'infrastructure
aéronautique – NE-2,
(PSIA) version du 03 février 2016

Installation: **Môtiers****NE-2**

Réseau partiel: Champ d'aviation

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Neuchâtel
- Commune de site: Val-de-Travers
- Communes avec limitation d'obstacles: Provence, Val-de-Travers
- Commune avec exposition au bruit: Val-de-Travers
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 1798 (2011–2014)
 - max. 10 ans: 2799 (2014)
 - base de référence CB: 5176 (1990)
 - potentiel PSIA: 6000 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1961 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes.

Les problèmes potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Procédures en cours: la future demande d'approbation des plans pour la reconstruction du club-house doit être menée à terme. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

Renvois:

Réseau champs d'aviation III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 05.02.1970
- règlement d'exploitation du 25.09.1973
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2015
- protocole de coordination de novembre 2004

D É C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et, occasionnellement, au parachutisme. Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive, et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique en incluant le projet de reconstruction du club-house (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>A terme, un espace au nord-est de la piste pourrait être aménagé et utilisé à des fins aéronautiques (stopway). Ce projet nécessitera la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p> <p>Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		<ul style="list-style-type: none"> •

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S
<p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le projet de reconstruction du club-house a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte.</p> <p>A titre d'information, il existe encore le projet de créer une surface potentiellement disponible au nord-est, et en prolongement de la piste, surface plane en vue d'améliorer la sécurité (p. ex. atterrissage trop long). La distance disponible pour les atterrissages en piste 05 et les décollages en piste 23 serait augmentée. L'emplacement des seuils de piste resterait inchangé. De part et d'autre de cette surface nouvelle (parallèlement à l'axe de la piste), il est prévu de développer des surfaces de compensation écologique. La maîtrise foncière des terrains n'est pas encore assurée. La faisabilité technique du projet doit encore être étudiée, en particulier en raison de la présence de la route d'accès aux installations de l'aérodrome.</p> <p>A l'instar du projet ci-dessus, si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.</p> <p>Exposition au bruit: Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si l'un des éléments change notablement, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).</p> <p>Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.</p> <p>La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (6000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 5176 mouvements. La différence du nombre de mouvements avec le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.</p>	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Aéro-Club du Val-de-Travers, Case postale 15, 2112 Môtiers</p>

A ce jour, la flotte utilisant l'aérodrome n'a pas subi de modification par rapport à celle définie pour le calcul de bruit. L'exploitant a déjà pris des mesures relatives au principe de précaution. La situation a été améliorée: un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé sur l'aérodrome.

En outre, l'exploitant s'engage à informer régulièrement et à communiquer à la commune les grandes lignes de l'exploitation ainsi que les mesures prises en vue de maîtriser la charge sonore autour de l'aérodrome.

Limitation d'obstacles:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 20 février 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations. L'environnement pratique, 2004*). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

Pour le développement des aérodromes, il faut respecter un espace minimum nécessaire à la protection contre les crues et aux fonctions naturelles des cours d'eau selon l'art. 21 de l'Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE).

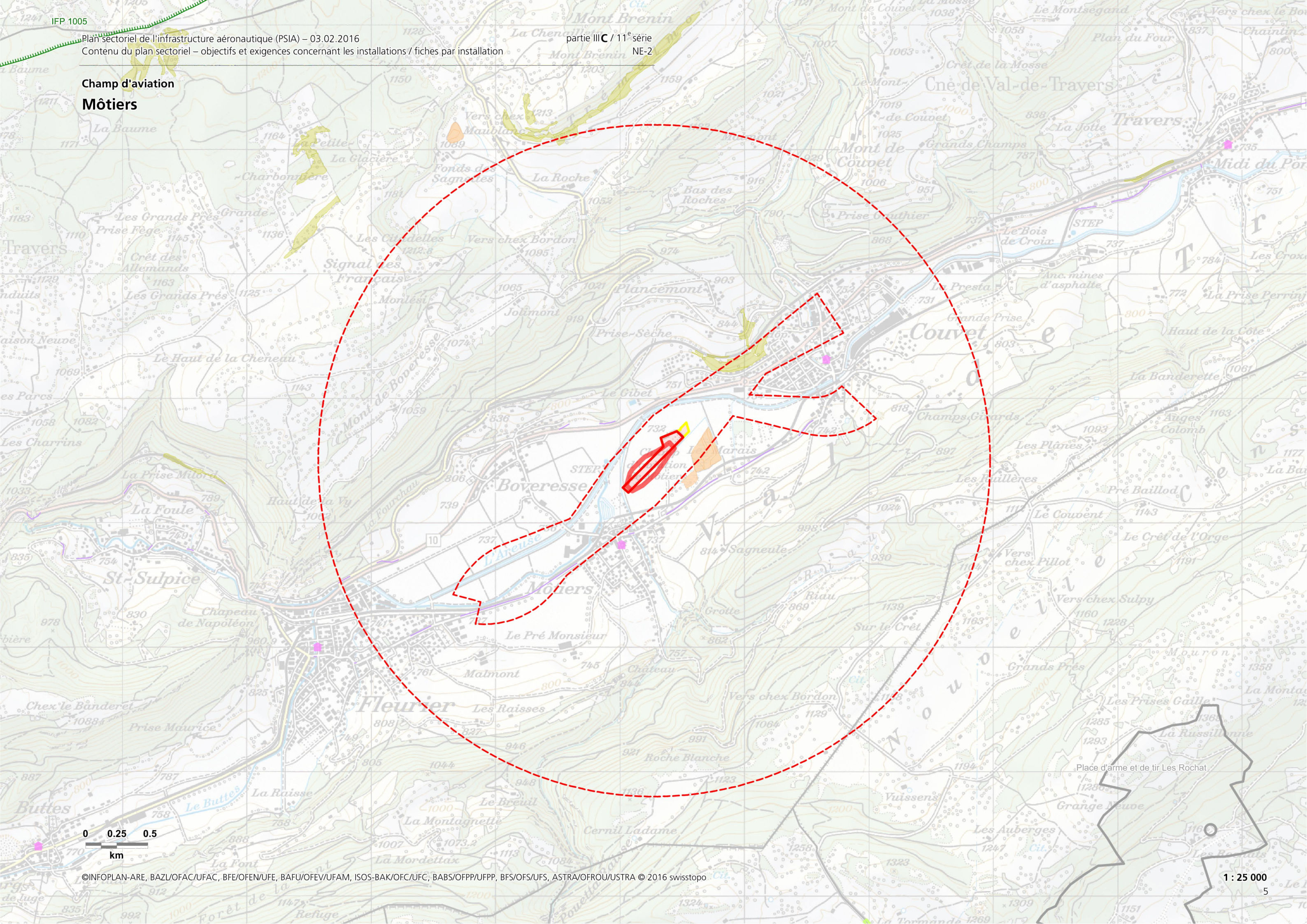
Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

Objet IFP: 1005 Vallée de la Brévine

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Champ d'aviation
Môtiers



Procès verbal de la séance
d'information publique
du 29 août 2017



Compte rendu de la séance

Séance	Information publique pour la modification partielle du plan d'aménagement local de Môtiers – secteur Aéroport		
Lieu	Salle de spectacle de Couvet, Foyer Fanti, 1 ^{er} étage		
Date	29.08.2017	Heure	18h00
Etabli par	Marzo-Bruno Tania		

Questions – Réponses

Ce procès-verbal fait partie intégrante du rapport qui sera présenté au Conseil général le 25 septembre 2017.

Quelles sont les garanties que le nombre d'avions et l'espace à disposition n'augmenteront pas suite au goudronnage de la piste ?

- La fonction de l'aéroport est avant tout de loisirs et le nombre de vols est limité. De plus, l'asphaltage de la piste permettra de diminuer les bruits quant au décollage et à l'atterrissage vu que les avions auront besoin de moins de puissance pour effectuer lesdites manœuvres.
- La nouveauté de la piste pourrait générer initialement un effet d'attractivité mais cela se stabiliserait par la suite. C'est une piste utilisée majoritairement pour la formation des pilotes et surtout pratiquée par les habitants de la région.
- Actuellement la piste en herbe est utilisée en cas de conditions météorologiques favorables (printemps, été et automne). Suite aux travaux, les vols pourront être répartis sur l'ensemble de l'année.

Quels sont les mouvements actuels sur la piste ? Ne vont-ils pas augmenter ?

- Selon le PSIA, le nombre de mouvements maximum est de 6'000 par année. Pour l'aéroport de Môtiers, il y en a actuellement 3'000 calculés par année.
- Les impacts liés au bruit ont été calculés par la Confédération sur la base de 6'000 mouvements ainsi que sur la DS II. Par conséquent, si les mouvements augmentent, ils ne dépasseront pas la limite indiquée ci-dessus.

Le cadastre des obstacles sera-t-il modifié ?

- Le projet consiste uniquement dans la modification du plan d'aménagement local de la zone de l'aéroport de Môtiers et en aucun cas le PSIA n'est touché par ce projet.

Ces travaux auront-ils un impact économique pour la région ?

- Non. Le président de l'association des Fleurons souligne que les entreprises n'ont pas l'intention d'investir des ressources dans le transport aérien. De plus, les clients venant au Val-de-Travers utilisent les véhicules motorisés et ne séjournent pas sur place.

La mise en conformité de la piste permet de désengorger les autres aéroports ?

- Non, car l'aéroport de Môtiers ne permet pas à des jets de se poser pour le transport de personnes. La piste permet à des petits avions de décoller et d'atterrir.

Quelle sera la longueur de la piste asphaltée ?

- Elle sera un peu plus courte que celle en herbe.



Des illuminations seront-elles installées pour les vols de nuit ?

- Non, la piste est fermée en cas de mauvais temps ou d'obscurité. Le président de l'aéroclub indique qu'il faudrait changer le cadastre d'obstacles afin d'augmenter les protections pour les vols de nuit.

Qui financera la piste ?

- L'aéroclub paiera les travaux pour la réalisation de la piste mais il s'agit d'une procédure communale. Par conséquent, la Commune doit proposer le projet au Conseil général. Le président de l'aéroclub précise que des fonds sont octroyés par la Confédération à hauteur de 60%.

Afin de rentabiliser les coûts d'un tel projet, l'activité augmentera-t-elle ?

- Non, car une répartition sur plusieurs années du coût du projet permettra de l'absorber sans devoir augmenter les activités de l'aérodrome.

Qu'advient-il de la parcelle communale et du DP ?

- La route sera supprimée et un droit de passage sera créé à l'arrière pour faciliter l'accès.

Concernant la protection des eaux, le fait d'utiliser l'asphalte ne provoquera-t-il pas des problèmes pour les cours d'eau ?

- Aucun élément polluant ne sera utilisé pour la réalisation de la piste.

L'eau de la piste sera-t-elle récupérée ?

- Les drainages actuels au bord de la piste seront repris. Aucun drainage pour les zones agricoles ne peut être mis en place.

La séance est levée à 18h50

Pour le PV, TMA