

Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à la modification du plan d'aménagement local de Môtiers - Secteur de l'Aérodrome

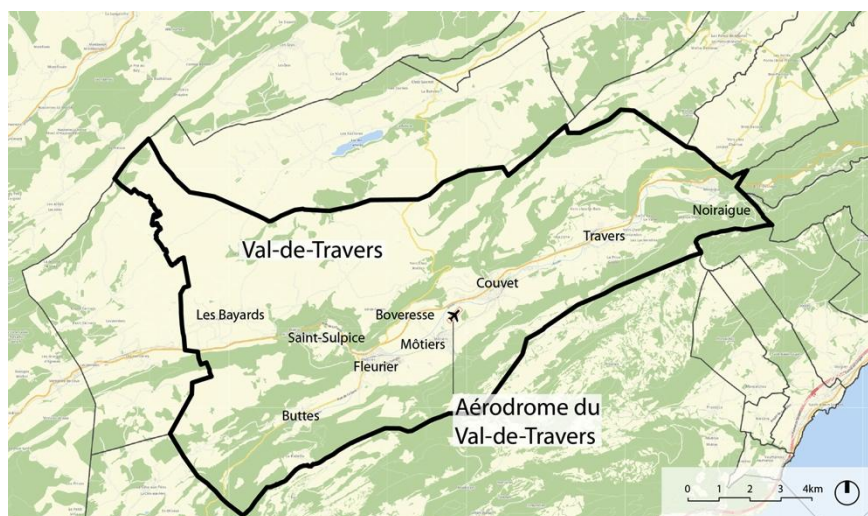
Madame la présidente,
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux,

1. Introduction

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 du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (fiche PSIA NE-2), effectuée en parallèle de la présente procédure par l'ACVT, ainsi qu'une modification du plan d'aménagement local (PAL) de Môtiers.

Il faut garder en mémoire que la procédure actuelle est nécessaire à ces projets mais qu'il devront faire l'objet de procédures de permis de construire spécifiques qui seront directement portées par l'Aéro-Club lui-même.

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



L'adaptation du PAL de Môtiers, objet du présent rapport, 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 ;
- 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 : Affectations en vigueur, surfaces d'assolement (jaune), périmètre concerné par le projet et périmètre PSIA (rouge) (source : SITN, 2016)



2. Aménagement 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 sont décrits dans le tableau suivant :

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	Môtiers	1'997	-	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.

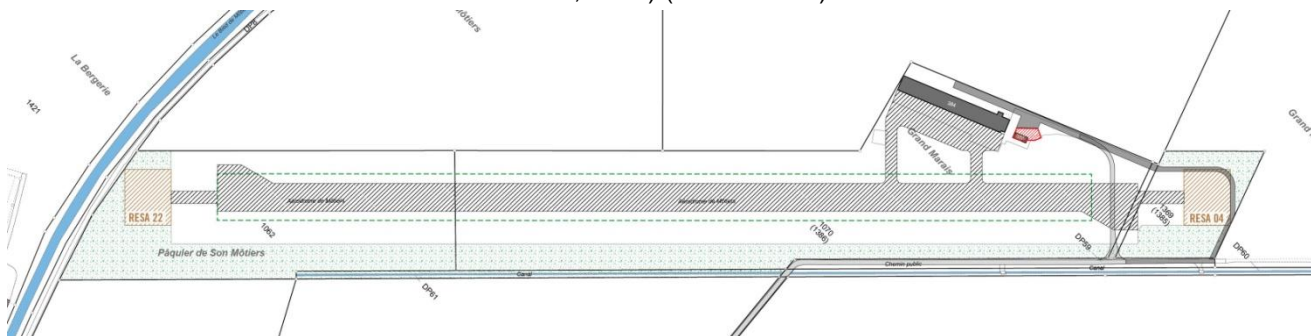
2.2 Dossier de modification du PAL

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. 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 3 : 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 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.

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. 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 minimaux, 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. Il 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'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). Le solde de 31'335 m² résultant de la réduction de la zone à bâtir est ajouté au bilan des compensations de la commune.

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

Figure 4 : Etat avant / après modification. En rouge : secteur modifié (source fond : SITN)



Il est à noter que le domaine public communal 59 (DP59) 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.

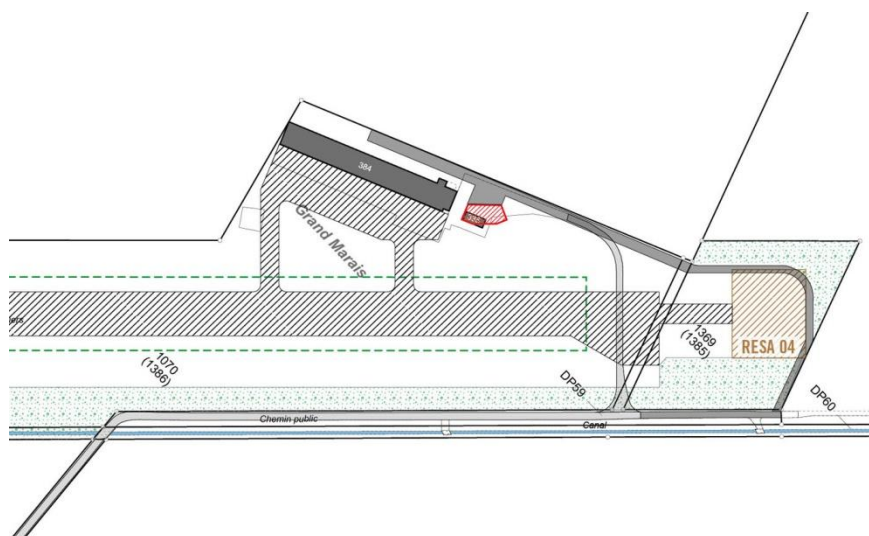
Tableau 1 : Synthèse du foncier et des affectations après modification

Bf	Surface totale (m ²)	Affectation	Surface d'affectation (m ²)
Nouveau bf de la FAVT	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.

Figure 5 : 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)



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°:

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

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 6 : 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. Cette surface doit encore faire l'objet d'une validation spécifique qui doit attester que le sol n'est pas pollué.

Figure 7 : Terrain proposé pour la compensation des SDA à Môtiers (53'455 m² potentiels)

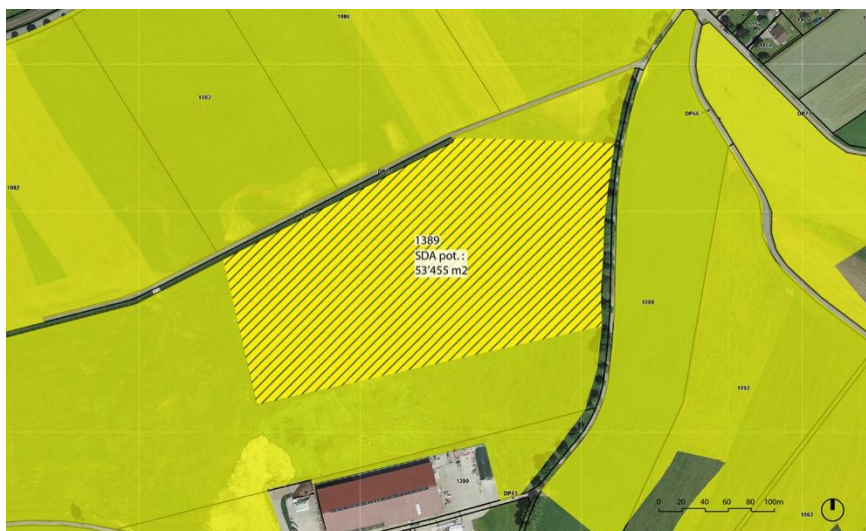
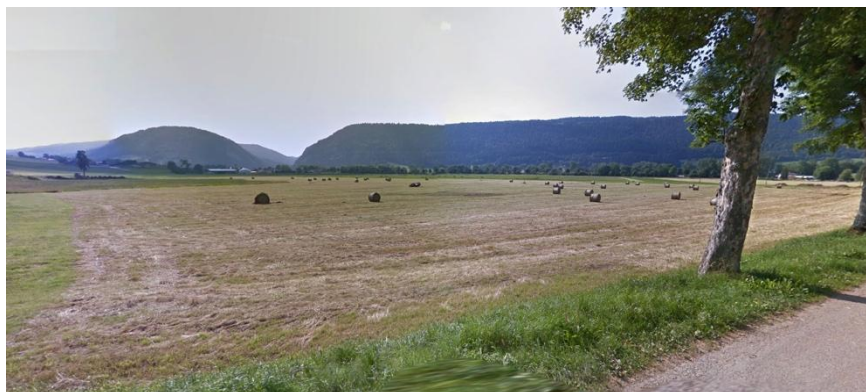


Figure 8 : Vue depuis l'est sur la partie du bf 1389 non inscrite en SDA (source : Google, 2017)



Ces deux terrains répondent aux critères d'éligibilité pour des surfaces d'assolement établis par la Confédération, en effet :

- la zone climatique concernée est de type C (période de végétation d'au moins 180 jours, toutes conditions de précipitations) ;
- les pentes des terrains 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 des superficies d'au moins 1 hectare d'un seul tenant.

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 LPE et 1 OEIE 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'environnement. 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	③	
Bruit	③	
Vibrations		③
Rayonnement non ionisant		③
Eaux	③	
Sols		③

Sites contaminés		③
Déchets, substances dangereuses		③
Organismes dangereux		③
Accidents majeurs		③
Forêt		③
Flore, faune, biotopes (plantes invasives)	③	
Paysage et site		③
Monuments historiques, sites archéologiques		③
Radon	③	
Dangers naturels	③	

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).

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 2008. 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.

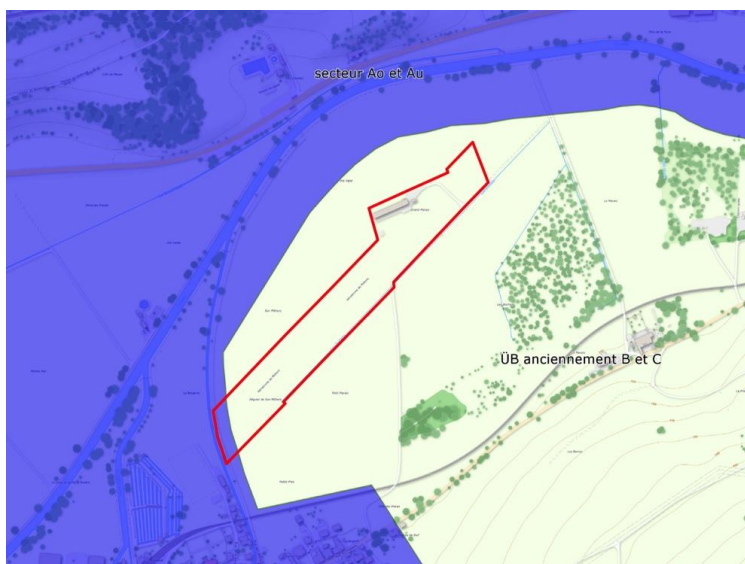
3.3 Protection des eaux

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 A_O 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 9 : 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.

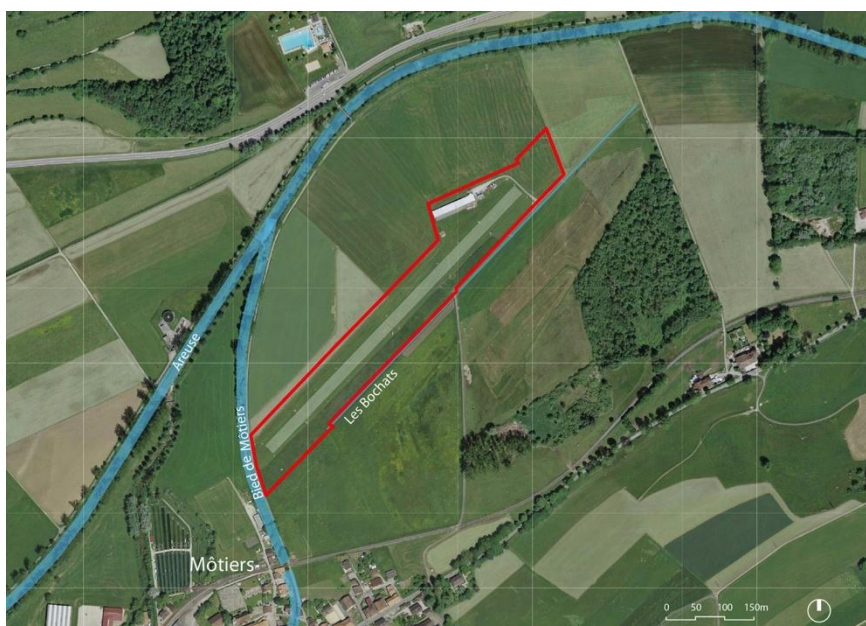
Figure 10 : Réseau de drainage (traits bleu et rouge), sous-solage (rose) et secteur concerné par la modification (traitillés noirs) (source fond : SITN, 2017)



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.

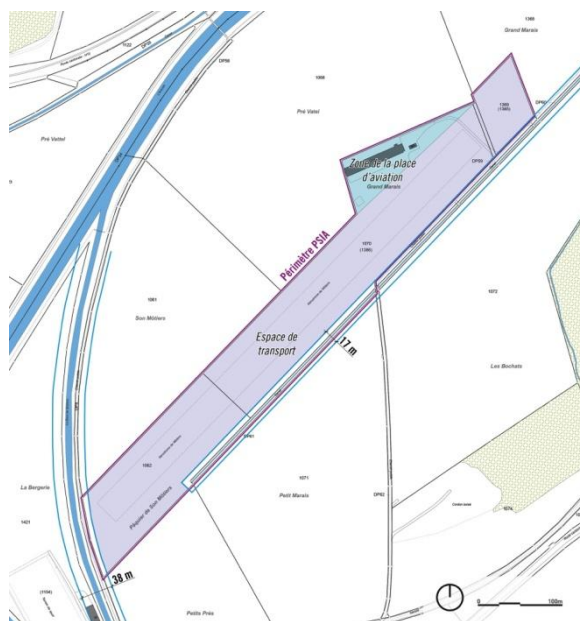
Figure 11 : Cours d'eau à proximité de l'aérodrome (source : SITN, 2016)



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.

Figure 12 : 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

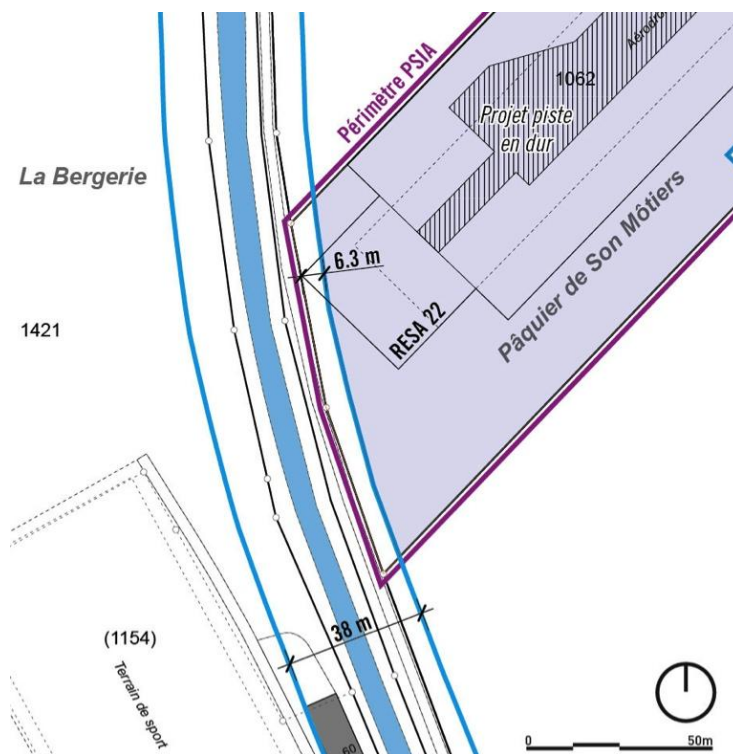


L'ECE ainsi proposé vient chevaucher, sur une largeur d'environ 6.5 m, le périmètre projeté pour la future aire RESA (Runway End Safety Area) qui prolonge la future piste en dur. Il s'agit d'une aire de sécurité d'extrémité de piste qui a pour but de réduire le risque d'accident pour un avion lié à un 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 13 : 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.

3.4 Flores, 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. Par contre cet aménagement devra faire l'objet d'une demande de permis de construire qui pourra contenir des contraintes spécifiques en vue de diminuer l'impact paysagé.

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) et le Service de l'énergie et de l'environnement SENE devront être respectées.

3.6 Dangers naturels

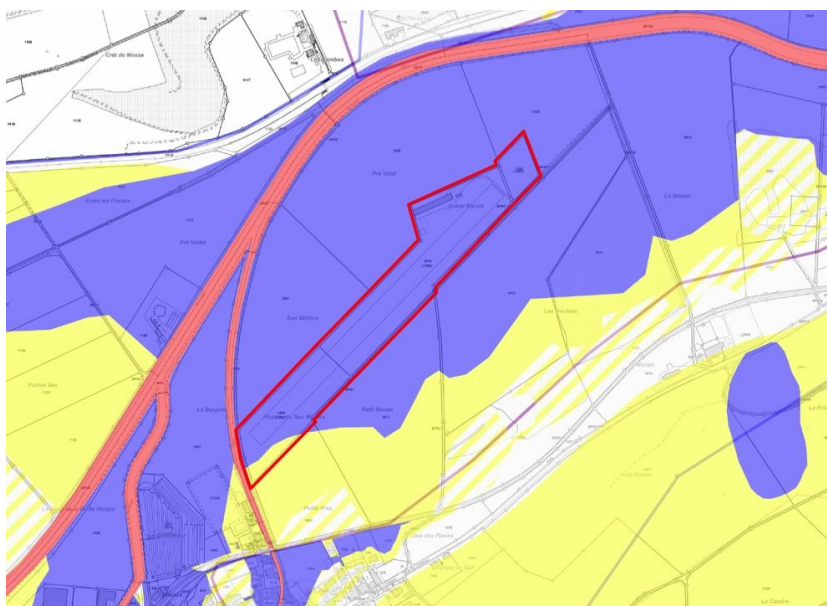
Le secteur est exposé dans sa quasi totalité à un degré de danger d'inondation qualifié de moyen (couleur bleu), avec une probabilité d'occurrence de l'événement élevée et une intensité considérée comme faible, selon les directives fédérales (carte des dangers, 2007).

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 limitée ;
- 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.

Figure 14 : 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. Conclusions

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.

En conclusion, le Conseil communal vous invite, à approuver et à signer les plans de modification partielle du plan d'aménagement local de Môtiers « Secteur aérodrome ».

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

Val-de-Travers, le 13 septembre 2017

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
LE PRESIDENT : LE SECRETAIRE :

Christian Mermet

Christophe Calame

Annexes :

- Rapport sur l'aménagement au sens de l'art. 47 OAT
- Avant-projet d'aménagement de l'aérodrome de Môtiers – Pascal Stirnemann SA, 23 mars 2016
- Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique – NE-2, (PSIA) version du 3 février 2016
- Plan de la modification partielle du plan d'aménagement local – Secteur « Aérodrome »