



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 043-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.110

Déposée le : 10.03.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Lüthi (Moosseedorf, PVL) (porte-parole)
Freudiger (Langenthal, UDC)
Rappa (Burgdorf, Le Centre)
Hess (Nidau, PLR)
Blatti (Oberwil i. S., UDF)
Leuenberger (Bannwil, UDC)
Bossard-Jenni (Oberburg, PEV)
von Arx (Spiegel b. Bern, PVL)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 638/2025 du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Réduire les distances de construction par rapport à la chaussée pour agrandir les terrains à bâtir et exploiter ce potentiel en vue de la création de logements

Le Conseil-exécutif est chargé de soumettre au Grand Conseil un projet visant à modifier les distances légales de construction par rapport au bord de la chaussée, afin de permettre notamment la création de locaux d'habitation et de travail supplémentaires. Ce projet respectera les requêtes suivantes :

1. Faire passer la distance de construction aux abords des routes cantonales selon l'article 80, alinéa 1, lettre *a* de la loi sur les routes de 5 mètres à 3,6 mètres du bord de la chaussée, à l'intérieur des localités.
2. Faire passer la distance de construction aux abords des routes communales au sens de l'article 80, alinéa 1, lettre *b* de la loi sur les routes de 3,6 mètres à 2,5 mètres à l'intérieur des localités, sauf dispositions législatives communales contraires.
3. Les dispositions existantes en matière de planification et de droit spécial (p. ex. les alignements notamment dans les plans d'affectation) sont réservées, de même que les prescriptions visant le respect de la sécurité routière (notamment les bermes de visibilité, les couloirs de circulation des poids lourds).

Développement :

Un potentiel considérable

Selon le Conseil-exécutif, environ 750 km de routes cantonales bordent des zones à bâtir d'un côté ou des deux côtés de la chaussée. Si la distance est réduite de 1,5 mètre, cela représente tout au plus 1 125 000 m² (pour un seul côté). Si la construction est distribuée sur deux étages seulement, la surface habitable passe à 2 250 000 m², autrement dit ce sont 22 500 logements de 100 m² chacun ou 90 000 personnes qui habitent les lieux, soit l'équivalent de la population totale des villes de Thoun et Köniz réunies. Dans l'hypothèse où seulement 10 % sont bâtis, cela correspond par exemple à la population de la commune de Belp. À cela s'ajoute la surface habitable le long des routes communales qui sont beaucoup plus longues. Comme la dimension des bâtiments est fixée par des mesures de police des constructions, la réduction de la distance rend possible la construction des immeubles un peu plus près de la chaussée. La réduction de cette distance est une solution qui permet de lutter contre la pénurie de terrains à bâtir, au lieu de construire en rase campagne et elle présente l'avantage de ne changer que très peu l'aspect des rues.

Utilité de la distance de construction par rapport à la chaussée

La distance de construction par rapport à la chaussée est une précaution prise en cas d'extension de la surface de la route. Or, aujourd'hui, l'élargissement des routes cantonales incluant l'ajout d'une voie de circulation supplémentaire est hors de question sur l'ensemble du territoire. Dans les cas de figure qui prévoient l'ajout de bandes cyclables (entre 1 mètre et 1,5 mètre) ou de trottoirs (1,5 mètre), cela ne pose pas de problème avec une distance de construction de 3,6 mètres par rapport à la chaussée. Dans les cas où l'élargissement de la route est prévisible, le canton peut geler l'espace correspondant pour la chaussée en maintenant une distance de 5 mètres par le biais des alignements. Le terrain non bâti en raison de la distance à la chaussée sert aujourd'hui de parvis, de places de stationnement ou d'espaces verts de proximité plutôt mornes. Ce terrain est fortement exposé aux nuisances sonores, en particulier sur les routes cantonales, ce qui n'augmente pas son attractivité. Les murs antibruit érigés le long des routes cantonales sont de plus en plus fréquents et source de nuisances visuelles dans le paysage, contrairement aux bâtiments neufs construits plus près de la route car insonorisés.

L'idée est que les plans existants conservent leur valeur juridique, afin d'éviter d'avoir à modifier d'un coup d'innombrables zones à planification obligatoire et autres zones affectées à des besoins publics. De même, les règlements communaux existants dans lesquels les communes ont fixé leur propre distance par rapport aux routes communales ne sont pas concernés par la révision du droit cantonal (en vertu de l'autonomie communale), ce qui laisse aux communes toute latitude pour utiliser ou non cette marge de manœuvre. Aucune modification des règlements communaux qui se réfèrent uniquement à l'article 80 de la loi sur les routes ne s'impose. Il suffit de prévoir un renvoi (dynamique) faisant référence à la nouvelle distance. Les règles de distance spéciales pour les couloirs de circulation des poids lourds et les bermes de visibilité aux intersections demeurent inchangées et applicables en priorité. La sécurité routière n'est pas compromise.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif comprend la demande formulée par les motionnaires, à savoir mobiliser des terrains à bâtir et exploiter ce potentiel en vue de créer des logements. Le terrain à bâtir est un bien précieux et de plus en plus rare, en particulier dans les villes et les agglomérations. La croissance continue de la population et de l'économie entraîne un besoin croissant en surfaces habitables et commerciales, alors que les biens-fonds non bâtis se font de plus en plus rares.

Au vu de cette évolution, le Conseil-exécutif s'accorde avec les motionnaires sur la nécessité d'exploiter le potentiel pour des terrains à bâtir et des logements. Il considère également que l'urbanisation interne est l'un des objectifs les plus importants de l'aménagement du territoire cantonal. Au lieu d'équiper de nouvelles surfaces, l'accent est mis sur l'utilisation optimale des zones habitées et commerciales existantes, par exemple en procédant à des surélévations, des densifications ou des changements d'affectation. Outre le fait de protéger les précieux espaces verts et surfaces d'assolement, cela contribue à la réduction du mitage du territoire et au développement durable de l'habitat. Les conditions en vue de ce développement sont définies par le plan directeur cantonal. Le programme cantonal des pôles de développement économique (PDE) vise à orienter les projets de développement vers des sites adaptés et à densifier le milieu bâti vers l'intérieur. Au niveau régional, les projets d'agglomération et les conceptions régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) indiquent les endroits où le potentiel d'urbanisation interne peut être exploité. La mise en œuvre incombe aux communes.

Pour le Conseil-exécutif, il est ainsi primordial d'envisager la réalisation des logements et locaux commerciaux dans un contexte global. Lors du développement de nouvelles zones d'habitat et zones artisanales, il importe donc également de garantir les surfaces nécessaires à la desserte en transports. Cela inclut non seulement les surfaces pour le transport individuel motorisé, mais aussi celles destinées aux transports publics routiers et à la mobilité douce (construction de voies et bandes cyclables et de trottoirs, p. ex.). Dans ce cadre, les distances de construction (bandes de terrain interdites à la construction) définies à l'article 80 de la loi sur les routes jouent un rôle important. Elles permettent de garantir la disponibilité de surfaces suffisantes pour de futurs aménagements des infrastructures de transports. Comme mentionné, il ne s'agit pas uniquement de voies supplémentaires pour le trafic individuel.

L'augmentation du trafic cycliste et piétonnier doit être prise en compte, en particulier dans le cadre de la densification des surfaces habitables et commerciales. Une hausse du trafic sur les trottoirs et les pistes cyclables nécessite des surfaces plus larges afin de garantir la sécurité et le confort de tous les usagers et usagères de la route. Une largeur de trottoir de 1,5 mètre, telle que mentionnée dans la motion, s'avère souvent trop étroite, en particulier si le trottoir est emprunté par des personnes à mobilité réduite (p. ex. en chaise roulante ou avec des béquilles) ou des personnes avec des poussettes. Dans les zones où l'urbanisation interne est importante, il convient en outre d'accorder suffisamment d'attention à la qualité de l'urbanisation. Cela implique de prévoir suffisamment d'espace à côté de la chaussée pour réaliser des trottoirs plus larges ainsi que pour planter des arbres et installer des tables à l'extérieur des restaurants, afin d'améliorer la qualité de séjour dans l'espace public. Dans les centres de localités où le trafic et l'activité commerciale sont plus importants, il faut en outre prévoir davantage d'espace pour permettre aux passantes et passants de s'arrêter devant les magasins et vitrines. Il convient ainsi de prendre en compte des espaces supplémentaires pour la largeur des trottoirs afin de garantir la qualité du séjour.

Par conséquent, le Conseil-exécutif refuse une réduction générale des distances de construction définies. Une telle réduction entraverait fortement, voire empêcherait les adaptations souhaitées et nécessaires au niveau des infrastructures de transports et de la qualité de séjour.

Il est déjà possible aujourd'hui de déroger à cette règle pour réaliser des constructions et des installations, pour autant que ces dernières n'entravent pas la sécurité routière ni la possibilité d'élargir ultérieurement la chaussée. Les distances de construction pour les routes communales définies dans ce même article s'appliquent sauf dispositions contraires prévues dans la législation ou dans les plans d'affectation communaux. Dans la mesure où les dispositions en matière de sécurité sont respectées, les communes sont donc aujourd'hui déjà libres de définir une

autre distance de construction par rapport aux routes communales et aux routes privées affectées à l'usage commun ainsi qu'aux pistes cyclables et chemins pédestres communaux.

Outre les aspects liés à l'infrastructure, les distances de construction prescrites visent à protéger la population riveraine contre des nuisances telles que le bruit et les gaz d'échappement. Par ailleurs, les distances de construction permettent d'avoir une meilleure visibilité dans le trafic et améliorent la sécurité routière, notamment sur les routes cantonales principalement affectées à la circulation générale. Enfin, les surfaces disponibles en milieu bâti sont de plus en plus utilisées pour créer des surfaces d'infiltration, aménager des bandes de verdure ou planter des arbres afin de réduire la chaleur et améliorer les conditions climatiques locales. Pour plus de précisions, le Conseil-exécutif renvoie aux explications fournies dans la réponse à l'interpellation I 226-2024.

Pour les motifs exposés ci-dessus, le Conseil-exécutif rejette un assouplissement général des distances de construction.

Destinataire
– Grand Conseil