



Intervention parlementaire

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 : Non

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

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 Thoune 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.

Destinataire
– Grand Conseil