Article-type

Zone de transport

Décembre 2022 (version 1.1)

**Contexte, objectifs**

La zone de transport est une autre zone d’affectation selon l’article 18 alinéa 1 LAT, qui peut être prévue par le droit cantonal. Pour rappel, l’article 18 LAT autorise les cantons à prévoir des sous-catégories de zones, mais non à contourner la réglementation des articles 15 à 17 LAT. Les cantons doivent en particulier respecter la distinction fondamentale entre zones constructibles et inconstructibles[[1]](#footnote-1).

La zone de transport comprend notamment :

* les routes selon le réseau des routes nationales, cantonales et communales, approuvé selon les procédures d’approbation des plans, voir loi sur les routes (LR) et le Plan Directeur cantonal (PDc), fiche de coordination D.4 ;
* le réseau ferroviaire, approuvé selon la procédure d’approbation des plans fédérale, voir loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et le PDc, fiche de coordination D.3 ;
* les funiculaires publics et éventuellement les stations d’un téléphérique public, voir loi sur les installations à câbles (LICa) et le PDc, fiche de coordination D.6 ;
* les infrastructures aéronautiques, voir ordonnance sur l’infrastructure aéronautique (OSIA) et le PDc, fiche de coordination D.8 ;
* les autres constructions et installations publiques d’une étendue spatiale limitée étroitement liée à l’infrastructure de transport (p. ex. point de collecte des déchets pour un quartier résidentiel, places de parc publics).

Dans la plupart des plans d’affectation des zones (PAZ), les surfaces dévolues aux infrastructures de transport ne sont pas affectées, ces surfaces apparaissant en blanc dans les PAZ sont, par analogie, assimilées à la zone de transport. Afin que l’ensemble du territoire soit affecté, il convient que ces surfaces soient affectées en zone de transport. Afin de déterminer les compétences d’autorisation, les deux types de zones de transport doivent être définis : la zone de transport à l’intérieur de la zone à bâtir et l’espace de transport à l’extérieur de la zone à bâtir, dénomination reprise des modèles de géodonnées minimaux de la Confédération, respectivement code 18 et 42.

**Enjeux**

Il convient de faire une distinction entre les infrastructures de transport existantes et futures.

# Infrastructures de transports existantes

#

La « zone de transport à l’intérieur de la zone à bâtir » est une affectation primaire comprenant les infrastructures de transport, qui se situent à l’intérieur de la zone à bâtir. Des places de stationnement public en relation directe avec la route publique et en nombre restreint, peuvent également trouver leur place dans cette zone. Les surfaces accueillant des parkings publics ouverts ou couverts sont à affecter en zone de constructions et d’installations d’intérêt public. Les places de stationnement et les routes de desserte privées doivent se situer dans la zone à bâtir accueillant la construction à laquelle elles sont nécessaires (p. ex. zone d’habitation, zone artisanale ou zone industrielle, etc.).

Les « zones de transport à l’extérieur de la zone à bâtir » comprennent les infrastructures de transport qui se trouvent à l’extérieur de la zone à bâtir, comme les routes nationales, les lignes ferroviaires, ainsi que les routes cantonales et communales, approuvées par la législation spéciale. Le terme « espace » de l’ARE n’est pas repris au niveau cantonal, parce que ce terme n’est pas utilisé dans les PAZ et les RCCZ.

Les infrastructures de transport public (p. ex. routes, lignes ferroviaires) sont autorisées dans le cadre des procédures d’approbation des plans par la législation spéciale correspondante (autorité compétente : Conseil d’État ou autorités fédérales). Une fois l’infrastructure de transport approuvée et construite, la zone de transport est reportée sur le plan d’affectation de zones (PAZ), lors de la prochaine révision de ce plan. Les places aménagées, les aires de stationnement et d’arrêt sont également autorisés par la législation spéciale, voir art. 2 LR (autorité compétente : Conseil d’Etat).

Dans le cas des routes et des installations ferroviaires en pente, il est souvent nécessaire de construire des murs de soutènement ou des talus raides. Comme ils sont directement liés à la construction, ces espaces doivent être également affectés à la zone de transport.

Les bâtiments des gares, dans lesquels d'autres surfaces (p. ex. restaurants, magasins, bureaux) sont aménagés en plus des fonctions purement ferroviaires (p. ex. comptoirs, salles d'attente), ne doivent pas être affectés à la « zone de transport », mais à une zone de constructions et d’installations d’intérêt public, ou une autre zone offrant une telle mixité.

Les bâtiments aéroportuaires avec d’autres utilisations (p. ex. restaurants) ne sont pas affectés à la zone de transport, mais en zone de constructions et d’installations d’intérêt public F.

Les stations d’un téléphérique peuvent également être affecté en zone de transport, sous conditions qu’il s’agit d’un transport public. Ces stations peuvent également être affecté en zone de constructions et installations d’intérêt public B ou une autre zone à bâtir.

La commune peut également affecter dans le PAZ en zone de transport des surfaces adjacents à l’infrastructure de transport, de sorte qu’il y ait suffisamment d’espace disponible pour des installations ayant un lien fonctionnel avec l’infrastructure de transport (p.ex. point de collecte des déchets pour un quartier résidentiel). Si cela est adapté au contexte du point de vue de l’aménagement du territoire, la limite de la parcelle de la route publique est également la limite de la zone de transport.

Les chemins de randonnée pédestre, les voies cyclables et les itinéraires de pistes pour VTT étant réglés par la législation spéciale (LIML) et n’étant pas considérés comme des infrastructures d’équipement, ne sont pas affectés à la zone de transport. Toutefois, les trottoirs et les voies cyclables parallèles à une route sont affectés en zone de transport.

# Infrastructures de transports futures

La planification du réseau routiers communal est réglé par le programme d’équipement (Art. 14 LcAT). L’alignement (art. 55 LR), le plan général (art. 38 LR), les projets du plan directeur cantonal ou les plans sectoriels de la Confédération permettent de sécuriser l'espace pour les futurs projet d’infrastructures de transport. Ces projets peuvent être reporté à titre indicatif sur le PAZ. Le tracé d’un projet d’infrastructure (p. ex. route communale) peut aussi être reporté sur le PAZ à titre indicatif.

**Justification du besoin et de localisation**

Étant donné que la « zone de transport à l’intérieur de la zone à bâtir » et « la zone de transport à l’extérieur de la zone à bâtir » comprennent des constructions pour des installations publiques, qui sont autorisées et construites conformément à la législation spéciale, le besoin doit être prouvé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Concernant les infrastructures publiques de desserte pour lesquelles un projet d’exécution n’a pas encore été réalisé (p.ex. route d’équipement de la zone à bâtir), la justification du besoin et de la localisation sont à démontrer dans le rapport explicatif conformément à l’art 47 OAT. Pour les installations ayant un lien fonctionnel avec l’infrastructure de transport (p.ex. places de parc publics, point de collecte des déchets pour un quartier résidentiel), la justification du besoin et de la localisation sont également à démontrer dans le rapport 47 OAT.

**Proposition d’articles-type à intégrer au RCCZ**

*(surlignage = à adapter par la commune)*

Art. xx Zone de transport à l’intérieur des zones à bâtir

1. La zone de transport à l’intérieur des zones à bâtir comprend les infrastructures de transport, autorisées par la législation spéciale, qui se trouvent dans le périmètre de la zone à bâtir comme les routes publiques du réseau national, cantonal et communal, les installations ferroviaires et aéronautiques, les espaces publiques, ainsi que les aires de stationnement et d’arrêt. La compétence pour ces infrastructures de transport est réglée par la législation spéciale (autorité compétente Conseil d’Etat ou autorités fédérales).
2. Dans ces zones, hors de l’emprise de l’infrastructure de transport approuvée selon la législation spéciale, sont autorisées les constructions et installations publiques étroitement liées à l’infrastructure de transport (p. ex. point de collecte des déchets pour un quartier résidentiel). L’autorité compétente pour ces constructions et installations est le Conseil municipal (art. 2, al. 1 LC) ou la CCC (art. 2, al. 3 LC).

Art. xx Zone de transport à l’extérieur des zones à bâtir

1. La zone de transport à l’extérieur des zones à bâtir comprend les infrastructures de transport, autorisées par la législation spéciale, qui se trouvent en dehors du périmètre de la zone à bâtir comme les routes publiques du réseau national, cantonal et communal, les installations ferroviaires et aéronautiques, les espaces publiques, ainsi que les aires de stationnement et d’arrêt. La compétence pour ces infrastructures de transport est réglée par la législation spéciale (autorité compétente Conseil d’Etat ou autorités fédérales).
2. Dans ces zones, hors de l’emprise de l’infrastructure de transport approuvée selon la législation spéciale, sont autorisées les constructions et installations publique étroitement liées à l’infrastructure de transport (p. ex. silos de sel). La commission cantonale des constructions (CCC) est l’autorité compétente pour ces constructions et installations (art. 2, al. 2 LC).

# Versions

|  |  |
| --- | --- |
| Version | Modifications |
| Août 2021 | Version initiale |
| Décembre 2022 | Corrections erreurs de composition typologique  |

1. Message du conseil fédéral du 27 février 1978 sur le LAT, FF 1978 I 1007, ATF 143 II 588, p. 594

 [↑](#footnote-ref-1)