

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 34 (1962)

**Heft:** 10

  

**Artikel:** Le problème des constructions en bordure des routes à grande circulation

**Autor:** Guerold, A. / Tyveyra, J.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-125341>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Le problème des constructions en bordure des routes à grande circulation

21

L'intensification de la circulation due à la croissance du parc automobile pose, depuis plusieurs années, le problème, entre autres, des constructions édifiées en bordure des routes à grande circulation et, d'une manière générale, des routes nationales recevant un trafic supérieur à 1000 véhicules par jour.

L'accroissement exponentiel du nombre des véhicules automobiles n'a permis de se rendre compte qu'un peu tard de la différenciation nécessaire entre la route pour véhicules relativement peu rapides et la route pour véhicules automobiles.

Un peu tard, mais cependant pas trop tard pour essayer de résoudre un problème qui se pose à la fois aux utilisateurs de la route, aux constructeurs – qui généralement le comprennent mal – aux urbanistes et aux ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés plus spécialement d'en rechercher la solution.

C'est la possibilité de se procurer un terrain à meilleur compte parce qu'éloigné du centre de la localité, mais cependant intéressant parce que viabilisé, qui attire le candidat constructeur le long d'une route nationale hors de l'agglomération.

Les inconvénients d'une telle situation sont nombreux. L'étirement des constructions le long des routes provoque un ralentissement et quelquefois même une rupture dans la vitesse de marche des véhicules.

Ces phénomènes sont souvent la cause d'accidents tant pour les automobilistes que pour les piétons. Les enfants et les vieillards, par étourderie ou manque de réflexes, en sont souvent les victimes.

Des constructions édifiées à proximité d'un virage, la hauteur des murs de clôture rendent bien souvent la visibilité insuffisante. La mise en place d'un «stop» ne constitue pas en soi une mesure d'urbanisme de haute valeur. C'est un pis-aller!

On a senti, beaucoup trop tard, la nécessité de spécialiser les voies par la création d'autoroutes. Encore sont-elles peu nombreuses en France et généralement très critiquées à tort ou à raison par les commerçants, les hôteliers et les restaurateurs en particulier.

L'insuffisance d'assiette des voies existantes nécessite leur élargissement. La proximité de constructions d'habitation cause dans tous les cas la cherté des expropriations et retarde la réalisation d'une voie normale par élargissement ou modification du tracé.

Les nuisances résultant de la pollution de l'atmosphère par les gaz d'échappement des véhicules et le bruit cons-

tant influent sur la santé et sur le comportement psychique des habitants des maisons édifiées trop près de ces routes à grande circulation.

Enfin la construction en bordure des routes nationales fait souvent obstacle à une organisation rationnelle de l'agglomération. Lorsque le noyau actif et scolaire de celle-ci est excentré, comme c'est souvent le cas, par rapport à l'une des rives de la route, les habitants de la rive opposée éprouvent des difficultés sérieuses dans leurs relations quotidiennes avec le pôle d'attraction.

Aussi, avec des soucis peut-être légèrement différents au départ, mais qui les ont conduites à des intentions convergentes, deux administrations se sont attaquées au problème de la construction le long des routes nationales et particulièrement en bordure des autoroutes et des grands itinéraires: les Ponts et Chaussées et l'Urbanisme. Cette double intervention s'est traduite par deux catégories de textes:

d'une part, ceux de caractère général qui concernent les plans d'urbanisme;

d'autre part, ceux qui visent spécialement les routes nationales et notamment les grands itinéraires.

Les premiers sont de portée territoriale limitée puisqu'ils s'appliquent seulement aux communes dotées d'un plan d'urbanisme. Un tel plan répartit généralement le territoire de la commune en deux zones: la zone d'habitation et la zone rurale.

C'est sur cette dernière qu'il convient de freiner le développement de la construction en bordure des itinéraires importants. Or, pour atteindre cet objectif, un règlement d'urbanisme communal ne peut guère recourir, en dehors de la possibilité d'inscrire une importante marge de recul, qu'à un moyen indirect, la limitation de la densité des constructions; cette limitation est généralement recherchée en imposant l'obligation de disposer d'une parcelle de 2000 à 5000 m<sup>2</sup> pour pouvoir édifier une habitation. Le moyen, on le voit, est très oblique.

A défaut de plan d'urbanisme, c'est à la réglementation spéciale sur la construction en bordure des grands itinéraires qu'il faut recourir.

Si l'on fait abstraction de quelques textes d'avant-guerre encore en vigueur, cette réglementation est essentiellement constituée par quelques décrets qui exploitent la même idée, celle du recul d'implantation des constructions en bordure de certains itinéraires nationaux.

Cette mesure est-elle suffisante pour éviter «l'étirement» des agglomérations le long des routes nationales avec tous les inconvénients que nous avons signalés? Nous ne le pensons pas.

La possibilité demeure en effet dans les communes non astreintes à l'établissement d'un plan d'urbanisme d'essaimer le long des routes nationales, moyennant le recul d'implantation réglementaire, des lotissements plus ou moins importants favorablement accueillis par les municipalités parce qu'ils débouchent sur une voirie dont l'entretien n'incombe pas à la commune.

De même des industriels ou de gros distributeurs, soucieux de publicité, s'accommodent parfaitement d'un recul qui les garantit de toute implantation susceptible de masquer leur établissement et ne les prive pas d'un accès sur une voie bien entretenue.

Le risque de voir de nombreuses routes nationales perdre leur rôle de liaison générale pour devenir essentiellement des voies urbaines encombrées, dangereuses et bruyantes n'est donc pas entièrement écarté.

Quelles mesures préventives peut-on imaginer pour réduire encore ce risque ?

Elles sont, à notre avis, simples dans leur conception, mais complexes dans leur construction juridique. On peut les ramener à deux idées :

la généralisation du périmètre d'agglomération ;

la réglementation de l'accès sur grands itinéraires hors de ce périmètre d'agglomération.

L'article 91 du Code de l'urbanisme peut servir de base à la mise en pratique de ces deux idées. Il stipule en effet que «... des règlements d'administration publique... détermineront les règles générales applicables... en ce qui concerne la localisation, la desserte... des constructions...»

Des restrictions sévères seraient apportées à la construction le long des grands itinéraires en dehors de ce périmètre. Indépendamment des règles de densité maximum qu'elles imposeraient, elles viseraient essentiellement à restreindre l'accès sur ces voies des constructions nouvelles susceptibles d'être autorisées.

Cet accès ne devrait s'opérer que par l'intermédiaire d'une voie affluente préexistante. Sans doute la fréquentation des carrefours actuels s'en trouverait-elle accrue, mais le nombre de ces «points de conflit» demeurerait sans changement. Les conditions de la circulation routière ne seraient pratiquement pas aggravées et le nombre des constructeurs qui viennent inconsidérément s'exposer aux inconvénients de la riveraineté d'une grande route verrait sa progression fortement ralentie sinon arrêtée. L'idée exposée n'est pas neuve ; elle est déjà inscrite, sous forme d'interdiction pour les autoroutes. Son extension à des voies existantes soulève des objections de principe qu'il convient d'examiner et d'éliminer.

A première vue le droit d'accès d'une parcelle sur la voie publique riveraine, consacré par la tradition, paraît aussi intangible que le droit de vue, également traditionnel, et que le droit d'égout.

Mais ne peut-on légitimement soutenir que ce droit d'accès n'est incontestable que pour la parcelle dans son état primitif et que toute aggravation des conditions d'exercice de ce droit peut, dans l'intérêt général, être réglementée par la puissance publique ? Nous inclinons à le penser.

Equitablement la restriction d'accès envisagée ne pourrait être édictée sans indemnité qu'au regard des parcelles à usage agricole et que ne dessert aucun réseau d'eau potable ou d'assainissement, c'est-à-dire qui ne peuvent prétendre à la vocation de terrain à bâtir.

Sans doute la loi pourrait-elle régler souverainement le problème. D'aucuns seraient peut-être tentés de soutenir que la limitation du droit d'accès sur une voie publique existante sort du domaine du règlement. Ce serait, à notre avis, une interprétation beaucoup trop extensive des termes «régime de la propriété» ; on peut même dire que, en poursuivant dans le même sens, la légalité de l'article 91 du Code de l'urbanisme pourrait être contestée.

Nous nous en tiendrons donc à l'idée que le problème de la limitation des constructions le long des grands itinéraires à l'égard duquel les textes les plus récents risquent

d'être insuffisamment efficaces, peut être résolu, en application de l'article 91 du Code de l'urbanisme, par la détermination systématique de périmètres d'agglomérations et la réglementation restrictive de la construction et de l'accès à la route à l'extérieur de ces périmètres.

Les suggestions qui précèdent n'engagent évidemment que leurs auteurs.

A. Guerold et J. Tyveyra.

(«Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment.»)

## Dépenses publiques

Il est difficile d'apprécier l'importance relative des tâches multiples assumées par les pouvoirs publics en Suisse. Le partage de la souveraineté et la répartition des fonctions entre la Confédération, les cantons et les communes ne permettent pas d'emblée la vue d'ensemble. L'observation est d'autant plus malaisée que la délimitation des compétences, entre la Confédération et les cantons, comme entre le canton et les communes, est hélas très imprécise. Mais grâce aux statistiques dressées par l'administration fédérale, une certaine appréciation est possible. Voici, schématiquement résumées, les catégories de dépenses de la Confédération, des cantons et des communes en 1960 :

Hygiène publique, assistance et autres mesures de prévoyance sociale	18,9 %
Instruction publique et cultes	15,8 %
Défense nationale	14,9 %
Ponts et chaussées	9,7 %
Bâtiments et corrections fluviales	9,0 %
Administration générale	8,7 %
Economie publique	8,6 %
Intérêts de la dette	7,7 %
Justice et sûreté publique	5,6 %
Domaines, forêts	1,1 %
	<hr/> 100,0 %

Ce tableau donne une juste idée du rang occupé par la défense nationale dans l'ensemble des dépenses publiques. Il corrige l'impression faite par l'examen des comptes de la seule Confédération. Encore faudrait-il tenir compte du fait que les chiffres relatifs à l'achat et la construction d'immeubles sont compris dans les dépenses militaires, tandis qu'ils sont séparés des dépenses concernant l'instruction publique.

La consultation des statistiques révèle d'autres faits intéressants. On constate, par exemple, que la part de la Confédération dans l'ensemble des dépenses publiques a passé de 35 % en 1938 à 40 % en 1960. Cette progression confirme par les chiffres l'extension des pouvoirs centraux, au détriment de l'autonomie des cantons. Elle donne la mesure de la centralisation.

Elle justifie les craintes et légitime les actions de freinage de tous ceux qui, à juste titre, considèrent comme néfaste l'hypertrophie administrative de la Confédération.

GPV.