

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE M. CLAUDE SCHLÜCHTER, DÉPUTÉ (PS), INTITULÉE " PROCÉDURES COMPLEXES EXIGÉES PAR LE SDT POUR ADAPTER LES ARRÊTS DE BUS À LA LHAND OU POURQUOI FAIRE SIMPLE QUAND ON ... ? " (N° 2943)

Par une question écrite en date du 27 septembre 2017, le groupe parlementaire PS a interrogé le Gouvernement sur les procédures exigées relatives aux aménagements à planifier pour les arrêts de bus dans le cadre de la mise en conformité à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand).

Le Gouvernement est-il enclin à faire le maximum pour ne pas rallonger les procédures toujours plus délicates en matière d'aménagement du territoire et de permis de construire ?

Le Gouvernement reconnaît la nécessité et la pertinence de simplifier les différentes procédures en matière de construction et d'aménagement du territoire et d'améliorer la coordination entre elles. Face à ce constat, un processus de révision des bases légales applicables en la matière, principalement la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT) et son ordonnance d'application (OCAT), sera initié en 2018 par le Département de l'environnement, respectivement le Service du développement territorial.

Toutefois, dans l'intervalle, il n'appartient ni au Gouvernement ni à une unité administrative de décider quand une base légale doit ou non être appliquée. Dans le cas contraire, le principe de légalité serait nécessairement violé (art. 5, al. 1, Constitution fédérale).

Or, selon le droit en vigueur la planification et la construction des routes cantonales et communales requièrent l'élaboration d'un plan de route (articles 14, al. 1, et 32 de la loi sur la construction et l'entretien des routes - LCER), respectivement d'un plan spécial (art. 14, al. 1, et 38, al. 2, LCER), alors que la planification et la construction des routes privées nécessitent un permis de construire (art. 14, al. 2, LCER). La procédure de permis de construire n'est ainsi pas applicable aux installations publiques d'équipement réglées par des procédures particulières (plan spécial, plan de route), ce que confirme l'article 6, al. 1, DPC ainsi que l'article 87, al. 3, LCAT.

Dans la mesure où un arrêt de bus est une installation de protection des usagers de la route qui utilisent les transports publics, il fait partie intégrante de la route au sens de l'article 2, al. 3, LCER. Les dispositions relatives à la chaussée susmentionnées lui sont donc directement applicables.

Il est à noter au demeurant que les procédures de plan spécial ou de plan de route ne constituent pas en soi une difficulté insurmontable, de même que la procédure de permis de construire ne garantit pas que l'autorisation soit délivrée dans un court délai. Dans tous les cas, il est nécessaire de procéder à un examen par les autorités compétentes et il existe un droit d'opposition et de recours.

Dans le cas précis de la mise en conformité à la LHand des arrêts de bus, la procédure du permis de construire est-elle adéquate et sera-t-elle appliquée et sinon pour quelles raisons ne l'est-elle pas ?

Pour les raisons exposées ci-dessus, il n'est légalement pas possible d'appliquer la procédure du permis de construire pour autoriser les (ré)aménagements des arrêts de bus rendus nécessaires pour la mise en conformité à la LHand. Cette possibilité sera néanmoins étudiée dans le cadre du processus de révision des bases légales mentionné auparavant.

Il est à noter que l'adaptation des arrêts de bus à la LHand pourrait être l'occasion dans certains cas de réfléchir à une modification du trottoir, de la chaussée ou de l'éclairage public. Aussi, l'exigence d'un plan spécial est loin d'être incongrue, cette procédure permettant d'assurer, davantage que le permis de construire, l'adéquation des équipements publics aux besoins attendus.

Enfin, s'agissant de l'application de la procédure de permis de construire à l'implantation de moloks, procédure à laquelle il est fait référence dans la question écrite, il y a lieu de souligner que les moloks ne se trouvent pas

dans le champ d'application de la LCER et que la pratique applicable aux arrêts de bus ne leur est donc pas directement transposable. La question de la légalité de la pratique actuelle à l'égard des moloks mérite cependant d'être posée à la lumière des dispositions de la LCAT ; il serait sans doute conforme à la LCAT de soumettre à un plan spécial la pose de moloks (art. 87, al. 3, LCAT). Toutefois, la pratique actuellement suivie n'est pas contraire à la lettre de la LCAT qui prévoit que les équipements sont établis « en règle générale » par un plan spécial (art. 4, al. 2, LCAT) ce qui indique clairement que des exceptions sont envisageables.

Delémont, le 14 novembre 2017

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la Chancelière


Gladys Winkler Docourt