BPUK DTAP DCPA

LDK | CDCA

Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren
Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture
Conferenza dei direttori cantonali dell'agricoltura

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral du développement territorial

Office fédéral de l'agriculture OFAG

ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX

GUIDE MODULAIRE POUR LA DÉTERMINATION ET L'UTILISATION DE L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX EN SUISSE

Juin 2019

IMPRESSUM

Éditeurs
Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)
Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture (CDCA)
Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Office fédéral de l'agriculture (OFAG)

Référence bibliographique
DTAP, CDCA, OFEV, ARE, OFAG (éd.) 2019 : Espace réservé aux eaux. Guide modulaire pour la détermination et l'utilisation de l'espace réservé aux eaux en Suisse.

Photo de couverture
Wöschhüslibach à Berthoud (Jörg Wetzel, georegio ag)

Téléchargement au format PDF
(il n'est pas possible de commander une version imprimée)
https://www.bpuk.ch/fr/dtap/documentation/notices-dinformation/guide-modulaire-espace-reserve-aux-eaux/

Cette publication est également disponible en allemand. La langue originale est l'allemand.

©DTAP, CDCA, OFEV, ARE, OFAG 2019

LISTE DES EXEMPLES

MODULE	N°	EXEMPLE
1	1	Zone densément bâtie – commune de Rüschlikon (ZH)
	2	Zone non densément bâtie – commune de Freienbach (SZ)
	3	Zone non densément bâtie – commune de Dagmersellen (LU)
	4	Zone non densément bâtie – commune d'Oberrüti (AG)
	5	Zone densément bâtie – procédure dans le canton des Grisons
	6	Zone densément bâtie – liste d'indices – canton de Zurich
	7	Pesée des intérêts dans le cadre de l'octroi d'une autorisation exceptionnelle
2	8	Calcul de la largeur naturelle du fond du lit
	9	Gestion de l'espace réservé aux eaux dans les zones alluviales de huit cantons
	10	Adaptation de l'espace réservé aux eaux à la configuration des constructions – canton des Grisons
	11	Adaptation de l'espace réservé aux eaux à la configuration des constructions – canton de Berne
	12	Espace réservé aux eaux pour les futurs tracés de cours d'eau
	13	Motifs pour renoncer à déterminer l'espace réservé aux eaux – canton de Berne
	14	Information et participation – consultation des milieux concernés – cantons d'Obwald et de Berne
	15	Coordination entre communes et cantons voisins – cantons d'Obwald et de Nidwald
	16	Possibilités de déterminer l'espace réservé aux eaux de manière contraignante pour les propriétaires fonciers et de le représenter dans le plan – canton de Berne
	17	Différentes procédures de détermination de l'espace réservé aux eaux – canton de Zurich
	18	Différentes procédures de détermination de l'espace réservé aux eaux – canton d'Obwald
	19	Espace réservé aux eaux dans le cadre de projets de protection contre les crues – canton des Grisons
3.1	20	Gestion des clôtures agricoles et des abris de prairie dans la perspective de l'espace réservé aux eaux – canton d'Argovie
3.2	21	Exceptions dans le cas de parcelles non construites isolées
	22	Communication à l'aide de fiches pratiques – canton d'Argovie
	23	Communication à l'aide de fiches pratiques – canton de Genève
3.3	24	Cultures pérennes (vignes) – canton du Valais
	25	Installations et cultures pérennes – canton d'Argovie
	26	Chemins agricoles gravelés ou dotés de bandes de roulement
	27	Marquage de l'espace réservé aux eaux sur le terrain – cantons d'Argovie et de Bâle-Campagne
3.4	28	Extensions admissibles et inadmissibles dans le cadre de la garantie de la situation acquise
	29	Chemin destiné au trafic de loisirs – canton de Zurich
	30	Chemin pour le trafic quotidien – canton de Berne
	31	Chemins dans l'espace réservé aux eaux, un exemple du canton de Zurich

BASES DE RÉFÉRENCE

- Le guide espace réservé aux eaux s'appuie principalement sur les publications et documents ci-après.
- Initiative parlementaire 07.492. Protection et utilisation des eaux. Rapport de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États du 12 août 2008. https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2008/7307.pdf
- Rapport explicatif du 20 avril 2011 sur l'initiative parlementaire Protection et utilisation des eaux (07.492) – Modification des ordonnances sur la protection des eaux, l'aménagement des cours d'eau et l'énergie, de même que de l'ordonnance relative à la loi fédérale sur la pêche. https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/22912.pdf
- DTAP, OFEV, ARE, 2013 : L'espace réservé aux eaux en territoire urbanisé. Fiche pratique du 18 janvier 2013 sur l'application de la notion de « zones densément bâties » selon l'ordonnance sur la protection des eaux. (retiré le 1er mai 2017)
- DTAP, CDCA, OFEV, OFAG, ARE, 2014. Espace réservé aux eaux et agriculture ; Fiche du 20 mai 2014. (retiré le 1er mai 2017)
- Rapport explicatif de la modification de l'ordonnance sur la protection des eaux de 2016 https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/41552.pdf
- Rapport explicatif de la modification de l'ordonnance sur la protection des eaux de 2017 https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/47604.pdf
- Divers arrêts du Tribunal fédéral concernant l'espace réservé aux eaux
- Documents et procès-verbaux des divers ateliers cantonaux et séances de la plateforme de la DTAP dédiée à l'espace réservé aux eaux

D'autres bases et documents de références ont été utilisés ponctuellement ou sont cités dans le guide à titre de lectures complémentaires.

ABRÉVIATIONS

ARE	Office fédéral du développement territorial
CDCA	Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
ERNP	Espace riverain naturel potentiel
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
LAT	Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
LEaux	Loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (RS 814.20)
Lnat	Largeur naturelle du fond du lit
LPE	Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (RS 814.01)
OAS	Ordonnance du 7 décembre 1998 sur les améliorations structurelles (RS 913.1)
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
OEaux	Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (RS 814.201)
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OPD	Ordonnance du 23 octobre 2013 sur les paiements directs (RS 910.13)
ORRChim	Ordonnance du 18 mai 2005 sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (RS 814.81)
OTerm	Ordonnance du 7 décembre 1998 sur la terminologie agricole (RS 910.91)
PPh	Produits phytosanitaires
REP	Remise en état périodique
RS	Recueil systématique
SAU	Surface agricole utile
SDA	Surfaces d'assolement
SPB	Surfaces de promotion de la biodiversité

BPUK DTAP DCPA

LDK | CDCA

Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren
Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture
Conferenza dei direttori cantonali dell'agricoltura

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral du développement territorial

Office fédéral de l'agriculture OFAG

ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX GUIDE

MODULE 3.4 – UTILISATION ET EXPLOITATION DE L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX – MOBILITÉ

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 2

2. INSTALLATIONS EXISTANTES SISES DANS L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX 2

Extensions admissibles d'installations existantes dans le cadre de la garantie de la situation acquise 2

Principe général 4

3. NOUVELLES INSTALLATIONS 4

3.1 CHEMINS DESTINÉS À LA MOBILITÉ DOUCE 5

Quand l'implantation d'un chemin dans l'espace réservé aux eaux est-elle imposée par la destination ? 5

EXEMPLE 29: Chemin destiné au trafic de loisirs – canton de Zurich 6

..... 6

EXEMPLE 30: Chemin pour le trafic quotidien – canton de Berne 7

Chemins à des fins touristiques 7

Réalisation 8

DIGRESSION : Les chemins dans les projets d'aménagement des eaux 9

EXEMPLE 31 : Chemins dans l'espace réservé aux eaux – canton de Zurich 9

3.2 CHEMINS DE DESSERTE PRIVÉS 10

3.3 INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES 10

1. INTRODUCTION

Espace réservé aux eaux et évolution de la mobilité

En application de l'art. 36a LEaux, un espace réservé aux eaux superficielles a été déterminé conformément aux art. 41a et 41b OEaux (cf. Module 2). Cet espace réservé ne peut être aménagé et exploité que de manière extensive.

Les besoins actuels de mobilité sont multiples et les projets d'installation dans ce domaine bordent parfois des plans et des cours d'eau, car l'espace apparemment libre (non aménagé) est attrayant. Ainsi, satisfaire les besoins de mobilité et assurer la protection de l'espace réservé aux eaux contre l'aménagement d'autres voies de communication, de voies stabilisées, ainsi que des installations et dispositifs qui les accompagnent parfois, ne vont pas toujours de pair. Des conflits d'intérêts peuvent surgir en la matière.

Contenu du module et public cible

Le présent module se penche sur les différents types de voies de communication à proximité des plans et des cours d'eau. S'il met l'accent sur les chemins servant la mobilité douce (chemins pour piétons et cyclistes, mais aussi pour d'autres modes de transport non motorisés), il s'intéresse également aux routes, aux installations ferroviaires et aux chemins d'accès privés. En dehors des zones à bâtir, les installations de mobilité existantes et les nouvelles installations bénéficient en principe de la protection de la situation acquise selon les dispositions définies dans la législation fédérale sur l'aménagement du territoire. À l'intérieur des zones à bâtir, la protection de la situation acquise est régie par le droit cantonal et n'est donc pas traitée ici (arrêt 1C_473/2015 du 22 mars 2016, cons. 4.2).

Ce module montre comment les conflits d'intérêts peuvent être traités et répond en particulier aux questions des communes, des services des transports et de l'aménagement des eaux ainsi que des planificateurs de l'aménagement du territoire sur les marges de manœuvre concernant la gestion de la mobilité dans un espace réservé aux eaux déjà délimité.

2. INSTALLATIONS EXISTANTES SISES DANS L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX

Protection de la situation acquise pour les installations

Les infrastructures de mobilité déjà aménagées dans les espaces réservés aux eaux bénéficient en principe de la garantie de la situation acquise (cf. ch. 2.1 du module 3.1). Les exemples ci-après illustrent de manière non exhaustive l'admissibilité de projets de construction (infrastructures de mobilité) qui sont fréquemment envisagés en dehors des zones à bâtir.

EXTENSIONS ADMISSIBLES D'INSTALLATIONS EXISTANTES DANS LE CADRE DE LA GARANTIE DE LA SITUATION ACQUISE

Une infrastructure de mobilité existante peut être élargie tant que son identité n'est pas modifiée en matière d'apparence et d'utilisation (voir exemple 28). Dans l'idéal, l'extension doit se faire du côté éloigné du plan ou du cours d'eau.

EXEMPLE 28 : Extensions admissibles et inadmissibles dans le cadre de la garantie de la situation acquise

Exemple d'extension admissible d'un chemin de desserte agricole

L'élargissement d'un ancien chemin de desserte agricole à la largeur nécessaire pour la circulation des véhicules agricoles modernes (3,5 m) sans modification du revêtement est en principe admissible. Dans l'idéal, l'extension doit se faire du côté éloigné du plan ou du cours d'eau.

Exemple d'extension inadmissible d'un sentier en terre battue

L'élargissement d'un étroit sentier en terre battue au double de la largeur de ce dernier, accompagné d'une stabilisation et d'une homogénéisation de la surface, n'est pas admissible dans le cadre de la garantie de la situation acquise. Le sentier élargi occupe davantage l'espace réservé aux eaux et son identité est modifiée, passant d'un sentier en terre battue quasi naturel à un chemin stabilisé dont l'utilisation devrait vraisemblablement s'intensifier.

ÉVALUATION AU CAS PAR CAS

Exemple d'élargissement d'un chemin existant sans modification du revêtement :
Il s'agit d'évaluer au cas par cas si l'élargissement d'un chemin existant sans modification de revêtement est admissible. Les critères qui entrent en compte dans le cadre de cette évaluation sont p. ex. la grandeur de l'élargissement du chemin et les effets de l'élargissement sur l'identité du chemin et l'intensité de l'utilisation.

Les constructions annexes telles qu'un trottoir, une piste cyclable ou un arrêt de bus le long d'une route asphaltée existante constituent en principe des extensions admissibles si celles-ci sont nécessaires et d'intérêt public. L'asphaltage ou la modification substantielle du revêtement d'une installation existante doit en principe être considéré comme une nouvelle installation. Pour être autorisée, cette dernière doit être d'intérêt public et son implantation doit être imposée par la destination.

PRINCIPE GÉNÉRAL

Tout projet de construction impliquant une infrastructure de mobilité existante nécessite une autorisation ou, le cas échéant, une procédure de planification (planification routière) qui inclut une pesée exhaustive des intérêts en vertu de la loi sur l'aménagement du territoire. L'admissibilité des mesures de construction touchant à des infrastructures de mobilité déjà présentes dans l'espace réservé aux eaux doit faire l'objet d'une évaluation au cas par cas. Dans ce cadre, il convient d'examiner la possibilité de déplacer l'installation hors de l'espace réservé aux eaux (cf. ch. 2.1 du module 3.1,). Si un tel déplacement se révèle impossible, l'espace doit être sollicité le moins possible pour garantir les fonctions naturelles des eaux sur le long terme.

3. NOUVELLES INSTALLATIONS

Uniquement des installations d'intérêt public dont l'implantation est imposée par la destination

Conformément à l'art. 41c, al. 1, OEaux, seules les installations dont l'implantation est imposée par leur destination et qui servent des intérêts publics peuvent être construites dans l'espace réservé aux eaux (cf. ch. 3 « Glossaire », Implantation imposée par la destination du module 1). Tous les chemins pour piétons et de randonnée pédestre, y compris ceux qui ne sont pas stabilisés, ne répondent pas nécessairement à ce premier critère.

Dérogations

Si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, la législation sur la protection des eaux peut autoriser à titre exceptionnel la construction, dans l'espace réservé aux eaux, de nouvelles infrastructures de mobilité douce ne répondant pas aux critères susmentionnés. Il s'agit notamment :

- d'installations conformes à l'affectation de la zone dans les zones densément bâties (cf. ch. 2.1 du module 3.2) ;
- d'installations conformes à l'affectation de la zone en dehors des zones densément bâties sur des parcelles isolées non construites (soit en principe des parcelles sans aucun bâtiment) situées entre plusieurs parcelles construites (cf. ch. 2.2 du module 3.3) ;
- de chemins agricoles et forestiers gravelés ou dotés de bandes de roulement à une distance minimale de 3 m de la rive du cours d'eau, si les conditions topographiques laissent peu de marge (cf. ch. 3.1 du module 3.3).

Ces dérogations doivent permettre la construction de certains bâtiments et installations dans des espaces réservés aux eaux lorsque celle-ci paraît objectivement justifiée, sans pour autant vider de sa substance l'interdiction fondamentale de construction dans ces espaces. Les circonstances exceptionnelles doivent donc, le cas échéant, être interprétées de manière restrictive[1] et toujours faire l'objet d'une étude approfondie.

Un schéma représentant la gestion générale des installations dans l'espace réservé aux eaux figure au ch. 2.3 du module 3.1. Afin que cet espace puisse garantir durablement les fonctions naturelles des eaux, il doit être sollicité le moins possible lors de l'aménagement de nouvelles installations.

L'implantation imposée par la destination et la construction des différents types de voies de communication dans les espaces réservés aux eaux sont traitées ci-après.

3.1 CHEMINS DESTINÉS À LA MOBILITÉ DOUCE

L'art. 41c, al. 1, OEaux dresse la liste non exhaustive des installations situées dans l'espace réservé aux eaux qui servent un intérêt public et dont l'implantation est imposée par la destination, chemins pour piétons et de randonnée pédestre compris. Par ailleurs, les voies pour cycles et autres types de transport non motorisés sont également autorisées pour autant qu'elles soient d'intérêt public et que leur implantation s'impose par leur destination.

QUAND L'IMPLANTATION D'UN CHEMIN DANS L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX EST-ELLE IMPOSÉE PAR LA DESTINATION ?

Implantation imposée par la destination en ce qui concerne les chemins

Toutes les considérations de base du module 1 relatives à l'implantation imposée par la destination sont applicables (cf. ch. 3 « Glossaire », Implantation imposée par la destination). Il est toutefois possible d'autoriser une implantation qui n'est pas imposée par la destination si la construction du chemin hors de l'espace réservé aux eaux est impossible en raison de conditions locales topographiques particulières, comme la présence de gorges ou de rochers. Il est également possible d'envisager que l'implantation du chemin destiné à la mobilité douce puisse être imposée par sa destination, cela supposant toutefois que celui-ci ait un lien objectif particulièrement fort avec les eaux ou leur rive.

Chemins destinés au trafic de loisirs

Ce lien peut éventuellement être admis si le chemin sert au trafic de loisirs (« chemin comme but ») ainsi qu'au raccordement de sites qui se prêtent à la détente, tels que des sites naturels et ruraux, des points de vue et des rives. Pour satisfaire à l'usage récréatif, il n'est toutefois pas nécessaire que la totalité du chemin soit aménagée dans l'espace réservé aux eaux, des tronçons de chemin situés dans ledit espace avec des accès ponctuels au plan ou au cours d'eau pouvant éventuellement suffire pour que le chemin atteigne le but prévu. Les exigences légales qui se posent en matière de protection de la nature et du paysage sont à prendre en compte au cas par cas en fonction des caractéristiques du site. S'agissant du trafic de loisirs notamment, il peut être judicieux de distinguer les chemins en fonction de leur usage (cf. exemple 29). Ainsi, selon les résultats obtenus à l'issue de la pesée des intérêts, il est possible d'aménager un chemin pédestre non stabilisé en terre battue près des eaux, et un chemin pour cycles plus large et stabilisé, qui ne répond pas aux exigences de la législation sur la protection des eaux, en dehors de l'espace réservé aux eaux. Une telle séparation permet en outre de prévenir les conflits entre utilisateurs.

[1] ATF 140 II 428 cons. 7

Chemins destinés au trafic quotidien

Les chemins destinés au trafic quotidien (« chemin vers le but »), qui ne sont pas toujours clairement délimités des chemins qui servent au trafic de loisirs, doivent en principe être aménagés en dehors de l'espace réservé aux eaux. Toutefois, certaines spécificités du site peuvent exiger leur implantation dans l'espace réservé aux eaux. C'est notamment le cas lorsque des motifs essentiels et objectifs font de cet espace un site nettement plus avantageux que d'autres sites. Les chemins destinés au trafic quotidien visent notamment à créer une liaison la plus sûre, directe et pratique possible. Dans les zones à bâtir, il est possible d'admettre des exceptions pour les installations conformes à l'affectation de la zone dans les zones densément bâties ou sur des parcelles non construites situées entre plusieurs parcelles construites.

Intérêts prépondérants

Des intérêts prépondérants autres que l'implantation imposée par la destination et que l'intérêt public peuvent toutefois s'opposer à l'aménagement d'un chemin (p. ex. présence d'une aire protégée).

EXEMPLE 29 : Chemin destiné au trafic de loisirs – canton de Zurich

La revitalisation du Chriesbach près de l'Institut fédéral suisse des sciences et technologies de l'eau (Eawag) a poursuivi des objectifs qui relevaient tant de l'écologie que des loisirs et de l'éducation à l'environnement. Ainsi, un sentier en terre battue a été aménagé le long des berges, à gauche du chemin existant utilisé quotidiennement par de nombreux cyclistes et piétons. Proche de l'état naturel, il n'est pas utilisé de manière intensive, ce qui permet d'apprécier pleinement le cours d'eau sans entraver fortement l'espace réservé aux eaux.

EXEMPLE 30 : Chemin destiné au trafic quotidien – canton de Berne

Il était prévu d'asphalter le chemin rural existant (en rouge sur le tronçon continu de l'espace réservé aux eaux du canal de Hagneck) afin d'en faire une voie d'accès à l'école. L'asphaltage d'un chemin dans un espace réservé aux eaux en dehors d'une zone à bâtir est à considérer comme une nouvelle installation, puisque l'identité du chemin est modifiée, et n'est en principe pas admissible, à moins que celle-ci soit d'intérêt public et son implantation imposée par la destination.

DÉCISION : il est renoncé à l'asphaltage du chemin, lequel ne sera que légèrement modifié en vue de son utilisation quotidienne (assainissement au sens de la garantie de la situation acquise, sans élargissement de la chaussée). Si la pose d'une couche de base solide n'est ici pas nécessaire, le chemin caillouteux existant sera toutefois pourvu d'une couche d'usure en marne fine.

CHEMINS À DES FINS TOURISTIQUES

Certains chemins qui se prêtent à la mobilité douce en été subissent un changement d'affectation en hiver. Même si les responsables de l'entretien souhaitent un revêtement en dur, par exemple une couche de surface liée qui facilite la préparation d'une piste de ski de fond, celui-ci est en principe à éviter. Les autorités peuvent autoriser une dérogation si l'installation sert un intérêt public, si son implantation est imposée par la destination, si l'exploitation prévue nécessite un tel revêtement et si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (p.ex. présence d'une aire protégée).

Les chemins qui, en hiver, sont intégrés aux pistes de ski doivent souvent être équipés d'infrastructures d'accompagnement, par exemple à des fins d'enneigement. Conformément au rapport explicatif du 12 octobre 2015 relatif à la modification de l'OEaux, seuls les éléments qui servent directement au prélèvement d'eau sont autorisés dans l'espace réservé aux eaux au titre de leur implantation imposée par leur destination.

RÉALISATION

Localisation dans l'espace réservé aux eaux

Si la construction d'un chemin est autorisée dans l'espace réservé aux eaux de par son implantation et l'intérêt public qu'il revêt, alors ce dernier doit être aménagé, s'agissant de la réalisation et de l'itinéraire, de manière aussi respectueuse de l'environnement que possible le long de la limite de l'espace réservé aux eaux[2] (dans l'idéal, et pour autant qu'aucune installation existante ne l'en empêche,). Les chemins doivent être conçus de sorte à ce que les berges soient protégées sans que des ouvrages de protection soient nécessaires.

Prévenir les barrières écologiques insurmontables

En principe, il convient de concevoir des chemins le plus proche possible de l'état naturel et de renoncer à la pose d'un revêtement (bitume/ciment). Il s'agit ainsi de prévenir toute entrave des liaisons verticales (infiltration de l'eau de pluie) et horizontales (eau/terre) par des barrières écologiques insurmontables dues à la dimension ou à la conception technique de ces chemins et d'éviter toute atteinte au paysage et à la perception du paysage.

Toutefois, l'aménagement de chemins dépend également de l'usage qu'il en est fait et doit faire l'objet d'une pesée des intérêts. Si l'utilisation prévue le nécessite, les autorités peuvent autoriser, à titre exceptionnel, la pose d'une couche liée au bitume ou au ciment. Concernant le trafic quotidien, l'admissibilité de la pose de revêtements en dur, parfois souhaitée par les utilisateurs, dépend des intérêts en jeu (p. ex. intérêts prédominants en raison de la présence d'une aire protégée, exigence d'une sollicitation minimale de l'espace réservé aux eaux, cf. aussi exemple 31). En ce sens, il convient de souligner ce qui suit :

- la Confédération ne préconise aucune norme de construction telle que l'asphaltage en vue de la promotion des voies de mobilité douce dans le cadre de projets d'agglomération, bien que les revêtements en dur (bitume ou béton) soient recommandés pour le trafic cyclable quotidien[3] ;
- conformément à l'art. 6 de l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, les chemins de randonnée pédestre ne doivent pas être réalisés avec un revêtement de bitume, de goudron ou de ciment ;
- l'intérêt d'une construction sans obstacles dépend de l'importance que revêt le chemin. Par exemple, la norme VSS SN 640 075[4] distingue les chemins principaux (zones piétonnes très fréquentées qui remplissent une fonction essentielle de liaison dans le réseau de chemins pour piétons ou qui garantissent l'accès à des bâtiments fortement fréquentés) des autres zones piétonnes et précise que les revêtements liés au bitume ou au ciment sont particulièrement adaptés pour des chemins principaux sans obstacles.

S'agissant de l'espace réservé aux eaux, les chemins en terre battue ou à bandes de roulement, qui ne sont pas stabilisés et qui peuvent être colonisés par la végétation, sont particulièrement encouragés.

[2] ATF 139 II 470 E. 4.5 S. 484

[3] Conception d'itinéraires cyclables. Manuel, 2008

[4] Trafic piétonnier : Espace de circulation sans obstacles, commentaires, exigences et dimensions

Crédit photographique : T. Oesch[5]

Crédit photographique : Emanuel Ammon/Aura/OFEV

DIGRESSION : Les chemins dans les projets d'aménagement des eaux

Selon les libellés, quasi identiques, des art. 4, al. 2, de la loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau et art. 37, al. 2, LEaux, le tracé naturel des eaux doit être autant que possible respecté ou, à défaut, reconstitué lors d'interventions dans les eaux. Les eaux et l'espace réservé aux eaux doivent être aménagés de façon à ce qu'ils puissent accueillir une faune et une flore diversifiées et qu'une végétation adaptée à la station puisse croître sur les rives.

Les chemins carrossables ainsi que les conduites et installations comparables existants doivent être réaménagées, dans le cadre de projets d'aménagement des eaux, hors de l'espace réservé aux eaux pour autant que des projets de protection contre les crues ou de revitalisation le nécessitent et qu'un tel déplacement est possible à un coût raisonnable. Si le réaménagement hors de l'espace réservé se révèle impossible, il faut considérer au minimum un déplacement le long de la limite dudit espace. En principe, il n'est pas autorisé de consolider les berges pour protéger les chemins. L'accès ponctuel au plan ou au cours d'eau peut être permis à des fins de détente.

EXEMPLE 31 : Chemins aménagés dans l'espace réservé aux eaux – canton de Zurich

Pour déterminer l'admissibilité de l'aménagement d'un nouveau chemin (y compris le remplacement du chemin existant), de l'extension d'un chemin existant ou de travaux de revêtement, il faut examiner au cas par cas les critères (non exhaustifs) ci-après. Le respect de ces derniers augmente les chances d'obtenir une autorisation relative à un projet de construction dans l'espace réservé aux eaux ou dans la bande riveraine.

- *L'implantation du chemin s'impose par sa destination et ce dernier sert l'intérêt public. L'intérêt public est confirmé notamment par l'existence d'un plan directeur cantonal ou régional. Des recherches poussées ont démontré l'absence d'autres solutions ou emplacements.*
- *Le chemin se trouve dans une zone urbaine et les alentours sont déjà densément bâtis.*
- *Il n'existe aucun problème de protection contre les crues ou il peut être démontré, le cas échéant, que le chemin n'empêche pas ou n'entrave pas un futur projet de protection contre les crues.*
- *Le projet sert aussi à l'entretien des cours d'eau.*

[5] «Revitalisierung kleiner und mittlerer Fliessgewässer: Ein Leitfaden für Praktiker», Institut für Landschaft und Freiraum ILF & Hochschule für Technik Rapperswil (disponible en allemand)

- *Selon l'écomorphologie, le cours d'eau est enterré, artificiel/non naturel ou gravement altéré de sorte qu'une valorisation écologique (revitalisation) semble disproportionnée et non prioritaire à long terme.*
- *L'espace réservé aux eaux et/ou la bande riveraine sont peu sollicités. Aucune atteinte n'est portée aux rives. La végétation riveraine n'est pas affectée. Il n'y a pas de restrictions écologiques supplémentaires.*
- *Le projet présente un caractère de détente indéniablement lié à l'espace réservé aux eaux et améliore l'accès aux espaces de détente, en particulier dans les zones urbaines.*
- *Il existe déjà un chemin stabilisé (c'est-à-dire un chemin avec un enrochement et un revêtement) utilisé à des fins publiques.*
- *Le chemin stabilisé existant n'est que légèrement élargi (dans l'idéal, du côté éloigné de l'eau).*

Le revêtement du nouveau chemin ou du chemin aménagé est adapté à son utilisation, à savoir un simple revêtement naturel (gravier, gravillons, etc.) pour les pistes cyclables ou un revêtement naturel en remplacement d'une chaussée existante asphaltée ou bétonnée.

3.2 CHEMINS DE DESSERTE PRIVÉS

Les chemins de desserte privés, s'ils ne servent pas des intérêts publics, ne sont en principe pas admis dans les espaces réservés aux eaux, sauf dans les trois cas exceptionnels figurant à l'introduction du chapitre 3.

3.3 INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES

Si les installations qui composent le vaste réseau routier et ferroviaire de la Suisse sont souvent rénovées ou élargies, elles sont rarement reconstruites. Ainsi, il convient de démontrer que ces agrandissements servent l'intérêt public et que l'implantation de ces installations s'impose par leur destination, y compris dans le cas d'un agrandissement d'infrastructures importantes qui dépasserait le cadre de la protection de la situation acquise et serait donc considéré comme une construction nouvelle. Ces conditions doivent normalement être remplies.