



Direction des travaux publics et des transports

Reiterstrasse 11
3013 Berne
Téléphone +41 31 633 30 31
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

DTT 110/2025/88

Décision de la Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (DTT) du 24 novembre 2025

en la cause liée entre

Madame **A.** _____
recourante 1

Monsieur **B.** _____
recourant 2

et

Municipalité de Courtelary, Grand-Rue 58, case postale 59, 2608 Courtelary

en ce qui concerne la décision de la Municipalité de Courtelary du 4 juillet 2025 (garage)

I. Faits

1. Le 18 novembre 2024, les recourants ont déposé auprès de la Municipalité de Courtelary une demande de permis de construire visant le changement d'affectation d'une grange en garage, sise sur la parcelle de la Municipalité de Courtelary, inscrite au feuillet no E. _____ du registre foncier. La parcelle est située en zone à bâtir, zone HA. La sortie de la grange donne sur la rue F. _____, située au nord de la parcelle.

Le bâtiment étant inscrit comme « monument digne de conservation » et faisant partie de « l'ensemble bâti C Courtelary, Le Nord », la commune a prévu, dans le programme de procédure établi le 4 décembre 2024, qu'un rapport officiel des Monuments historiques du canton de Berne devait être réalisé. Le projet a cependant été soumis au Service de conseil technique du patrimoine bernois, qui a approuvé le projet en date du 30 décembre 2024, en assortissant toutefois le permis de construire de la charge que la porte de la grange soit conservée en l'état.

Le 12 février 2025, la Municipalité a informé les recourants, par voie d'ordonnance, de la décision du Conseil municipal de refuser le permis de construire au motif que la sortie du garage serait trop dangereuse et ce malgré l'agrandissement de la fenêtre et l'installation de miroirs. Les recourants ont pris position par courrier en date du 13 février 2025, en maintenant leur demande de permis de construire. Ils estiment que le refus est subjectif, qu'il ne repose sur aucune base légale et que la prétendue dangerosité de l'accès au garage n'est étayée par aucun rapport.

2. Par décision du 4 juillet 2025, la Municipalité a refusé aux recourants le permis de construire. Elle fonde son refus sur l'art. 9.1 de l'annexe II du Règlement communal de l'affectation du sol et de la construction de la Municipalité de Courtelary, lequel dispose que les constructions doivent respecter une distance minimale de 3,6 m le long des routes communales. Elle relève en outre que, pour accéder au garage, les véhicules doivent effectuer des manœuvres de stationnement sur la voie publique. Elle estime que la sortie de la grange, transformée en sortie de garage, demeure trop dangereuse malgré les mesures prévues dans le projet de changement d'affectation.

3. Par écriture du 17 juillet 2025, les recourants ont interjeté recours auprès de la DTT contre la décision du 4 juillet 2025. Ils concluent à l'annulation de ladite décision et demandent que le permis de construire leur soit accordé. Ils estiment que le délai de traitement de leur demande de permis de construire était inacceptable et que la décision attaquée n'étaye pas la dangerosité du débouché sur la route par des bases légales précises. Ils font en outre remarquer que l'immeuble situé sur la parcelle no E. _____, étant classé comme monument digne de conservation en vertu du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière du canton de Berne (cadastre RDPPF), la porte du pont de grange ne peut être déplacée pour des raisons de sauvegarde du patrimoine bâti.

4. L'Office juridique, qui conduit les procédures de recours pour la DTT¹, a pris connaissance du dossier préliminaire et a procédé à l'échange d'écritures. Dans sa prise de position du 20 août 2025, la Municipalité de Courtelary demande le rejet intégral du recours et la mise des frais à la charge des recourants.

II. Considérants

1. Recevabilité

a) Conformément à l'art. 40 LC², les décisions relatives à l'octroi d'un permis de construire peuvent faire l'objet d'un recours en matière de construction auprès de la DTT dans les 30 jours suivant leur notification. La DTT est donc compétente pour statuer sur le présent recours.

b) Le requérant ou la requérante, les opposants ou opposantes ainsi que l'autorité communale compétente ont qualité pour recourir (art. 10 LC en relation avec l'art. 40 al. 2 LC). Les recourants, dont la demande de permis de construire a été refusée, sont lésés par la décision attaquée et disposent par conséquent de la qualité pour recourir. Au surplus, le recours a été déposé en temps utile et selon les formes légales. Il est ainsi recevable quant à la forme.

2. Le retard à statuer

a) Les recourants estiment que le délai de traitement de leur demande de permis de construire était inacceptable. En vertu de l'art. 29 al. 1 Cst.³ et de l'art. 26 al. 2 ConstC⁴, toute personne a droit, dans une procédure judiciaire ou administrative, à ce que sa cause soit traitée équitablement et jugée dans un délai raisonnable. Ces dispositions consacrent notamment le principe de la cé-

¹ Art. 7 de l'Ordonnance du 18 octobre 1995 sur l'organisation et les tâches de la Direction des travaux publics et des transports (Ordonnance d'organisation DTT, OO DTT ; RSB 152.221.191)

² Loi sur les constructions du 9 juin 1985 (LC ; RSB 721.0)

³ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101)

⁴ Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993 (ConstC ; RSB 101.1)

l'ité ou, en d'autres termes, prohibe le retard injustifié à statuer. L'autorité viole cette garantie constitutionnelle lorsqu'elle ne rend pas la décision qu'il lui incombe de prendre dans le délai prescrit par la loi ou dans un délai que la nature de l'affaire ainsi que toutes les autres circonstances font apparaître comme raisonnable.⁵ Le caractère raisonnable de la durée de la procédure s'apprécie en fonction des circonstances particulières de la cause, lesquelles commandent généralement une évaluation globale. Entre autres critères sont notamment déterminants le degré de complexité de l'affaire, l'enjeu que revêt le litige pour l'intéressé ainsi que le comportement de ce dernier et celui des autorités compétentes.⁶ On ne saurait par ailleurs reprocher à une autorité quelques "temps morts" ; ceux-ci sont inévitables dans une procédure.⁷

Le recours pour déni de justice suppose un intérêt digne de protection. Le caractère digne de protection est reconnu quand la partie recourante a un intérêt légitime à ce que l'autorité réagisse en temps utile à sa requête et prenne ainsi au sérieux son besoin de protection juridique. Cependant, les recours pour déni de justice sont irrecevables lorsqu'il manque un intérêt actuel à la protection juridique.⁸

b) En l'espèce, il ne ressort pas clairement du recours quelle conclusion les recourants entendent tirer du prétendu retard. La Municipalité ayant rendu une décision de refus du permis de construire, les recourants ne peuvent plus justifier d'un intérêt actuel digne de protection à l'introduction d'un recours pour retard injustifié.⁹ Il en découle que, si le présent recours vise à faire constater un déni de justice, il est irrecevable à ce titre. Les recourants auraient pu déposer un recours pour déni de justice avant que la Municipalité ne rende sa décision du 4 juillet 2025, ils auraient alors disposé à tout le moins d'un intérêt actuel. Toutefois, ayant déposé leur demande de permis de construire le 18 novembre 2024, la durée de la procédure aurait été de sept mois et demi au maximum, et ne saurait dès lors être considérée comme excessive ou inacceptable. Durant cette période, la Municipalité a établi un programme de procédure le 4 décembre 2024, publié la demande de permis de construire le 13 décembre 2024, et rendu le 12 février 2025 une ordonnance informant les recourants de l'intention du Conseil municipal de refuser le permis. Par ailleurs, le Service de conseil technique du patrimoine bernois a également rendu son rapport le 30 décembre 2024. Il s'ensuit que les autorités administratives, en particulier la Municipalité, ne sont pas demeurées inactives entre le début de la demande de permis de construire et le rendu de la décision de refus.

Quoi qu'il en soit, dès lors que la Municipalité a statué sur la demande de permis de construire, le grief n'a en principe plus d'objet. Les recourants ne peuvent en effet se prévaloir d'aucun intérêt actuel et pratique à faire constater un éventuel retard à statuer, étant précisé que la nature formelle de la garantie invoquée ne saurait pallier cette absence d'intérêt.¹⁰ Partant, les recourants ne peuvent rien tirer à leur avantage de ce grief.

3. Accès et sécurité routière

a) Les recourants soutiennent que la décision de refus du permis de construire rendue par la Municipalité ne justifie pas la dangerosité du débouché sur la route par des bases légales précises et affirment que les plans du projet sont conformes à la norme VSS 40 273. Ils soutiennent de plus que des représentants du Bureau de prévention des accidents (BPA) se sont rendus dans la

⁵ ATF 144 I 318 c. 7.1, 135 I 265 c. 4.4; 131 V 407 c. 1.1; 130 I 312 c. 5.1; TF 20_636/2016 du 31 janvier 2017 c. 2.1

⁶ ATF 124 I 139 c. 2c, 119 Ib 311 c. 5b et les références citées

⁷ ATF 124 1139 c. 2c; TF 10_630/2015 du 15 septembre 2016 c. 3.1

⁸ Markus Müller, dans Kommentar zum bernischen VRPG, 2e éd. 2020, art. 49 n. 100, 102

⁹ ATF 125 V 373 consid. 1

¹⁰ ATF 123 II 285 c. 4a; TF 5A_385/2019 du 8 mai 2020 c. 7.2, 80_7/2019 du 13 février 2020 c. 2.1

commune de Courtelary, sur la parcelle n° E. _____, et ont conclu à l'absence de danger lié à la sortie.

b) Selon l'art. 85 al. 1 LR¹¹, les accès, raccordements de chemins et débouchés de toute nature sur des routes publiques, leur extension ainsi qu'un usage accru requièrent l'autorisation de la collectivité publique compétente. L'autorisation est accordée à condition que l'accès et la sortie n'entravent pas la voie publique (cf. art. 73 al. 1 LR) et que les exigences générales de sécurité en matière de construction soient garanties (art. 21 al. 1 LC et art. 57 al. 1 et 2 OC¹²). La collectivité publique, à qui revient la souveraineté en matière de routes, évalue globalement, au cas par cas et dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, si un accès peut être autorisé ou comment il doit être aménagé. Le raccordement à la route doit être autorisé si aucune raison valable (par exemple la sécurité routière) ne s'y oppose.¹³ Pour évaluer la sécurité routière, les normes pertinentes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) peuvent être utilisées comme aide à la décision.¹⁴ Il convient notamment de tenir compte de la norme VSS 40 050 (accès riverains). Selon cette norme, les accès aux terrains doivent être aménagés de manière à ce que les véhicules qui y entrent et en sortent ne gênent pas et n'entravent pas la circulation sur les routes publiques, les pistes cyclables et les trottoirs.¹⁵ Ils doivent par exemple être évités partout où les distances minimales de visibilité ne peuvent être garanties selon la norme VSS 40 273 (carrefours ; conditions de visibilité dans les carrefours à niveau).¹⁶

Selon la norme VSS 40 273, le respect des distances de visibilité requises dans les carrefours est indispensable pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route.¹⁷ Le champ de vision doit être dégagé de tout obstacle susceptible de masquer un véhicule à moteur ou un deux-roues léger. Cela vaut également pour la végétation, la neige, les affiches publicitaires ou les véhicules en stationnement. En principe, le champ de vision doit être libre de tout obstacle de nature à masquer les autres usagers de la route sur une hauteur comprise entre 0,60 m et 3 m mesurée du niveau de la chaussée¹⁸. Le champ de vision est la surface comprise entre les axes des voies de circulation prioritaires et les lignes de visibilité, c'est-à-dire les lignes droites qui relient le point d'observation du véhicule non prioritaire aux véhicules prioritaires. Le point d'observation se situe à l'endroit où se trouve le conducteur du véhicule. La distance de visibilité aux carrefours est la distance nécessaire pour que le véhicule non prioritaire puisse s'engager sur l'axe prioritaire sans entrer en conflit avec le véhicule prioritaire. Elle est mesurée sur l'axe de la voie de circulation du véhicule prioritaire et correspond à la distance entre le véhicule prioritaire et le point d'intersection entre l'axe prioritaire et celui qui ne l'est pas. Des tableaux de valeurs définissent quelles sont les distances minimales de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires. Les valeurs inférieures s'appliquent aux routes à très faible déclivité ($/ \leq \pm 2\%$) et qui sont de faible importance (routes de desserte, routes collectrices, routes de liaison). Les valeurs intermédiaires sont nécessaires pour les types de route de catégorie supérieure tels que les routes principales et les routes de liaison importantes. Les valeurs supérieures s'appliquent aux routes importantes lorsque les conditions sont défavorables dans la zone du carrefour (par exemple, une forte déclivité, plus de deux voies de circulation, un pourcentage élevé de véhicules lourds). Pour une vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires de 50 km/h, la distance de visibilité requise doit être comprise entre 50 m et 70 m,

¹¹ Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11)

¹² Ordonnance sur les constructions du 6 mars 1985 (OC ; RSB 721.1)

¹³ VGE 2020/186 du 7. juin 2021 consid. 5.1; Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Tome I, 5e éd., Bern 2020, art. 7/8 n. 18.

¹⁴ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Tome I, 5e éd., Bern 2020, art. 21 n. 7.

¹⁵ VSS 40 050 ch. 6.

¹⁶ VSS 40 050 ch. 5.

¹⁷ VSS 40 273 ch. 3.

¹⁸ VSS 40 273 ch. 11 et Illustration 3.

entre 20 m et 35 m pour une vitesse d'approche de 30 km/h, et entre 10 m et 20 m pour une vitesse d'approche de 20 km/h¹⁹.

La distance d'observation, c'est-à-dire la distance entre le point d'observation et le bord le plus rapproché de la voie de circulation prioritaire, ne doit pas être inférieure à celle séparant l'avant du véhicule de la position du conducteur. En localité, cette distance est fixée à 3 m afin de tenir compte de la quasi-totalité des types de véhicules immatriculés en Suisse.²⁰

c) En l'espèce, il ne fait aucun doute que la sortie présente un danger pour les usagers de la route. Les plans ne précisent pas la distance exacte entre la sortie du garage et la bordure de la route, mais en se fiant à l'échelle indiquée sur les plans, cette distance peut être estimée à 65 cm. Il ressort également des plans que les véhicules ne peuvent pas opérer un demi-tour à l'intérieur du garage. Ainsi, en l'absence d'un espace suffisant pour manœuvrer, l'entrée et la sortie ne peuvent pas toutes deux s'effectuer en marche avant, ce qui signifie que soit la manœuvre d'entrée en marche arrière, soit la sortie en marche arrière devra s'opérer sur la route. Les recourants estiment que les distances minimales de visibilité requises pour sortir du garage sont assurées par une ouverture sans vitrage sur la façade ouest et par un miroir dirigé vers l'ouest placé du côté est de la porte du garage. Toutefois, ces deux dispositifs ne garantissent en rien une visibilité suffisante sur la voie publique. Premièrement, l'ouverture située sur la façade ouest semble se trouver à environ 75 cm de l'angle formé avec la façade nord du garage, de sorte que le conducteur devrait avoir engagé son véhicule partiellement hors du garage, sur la route, pour pouvoir voir à travers cette ouverture. En effet, même si la sortie s'effectue en marche avant, lorsque le conducteur se trouve en face de l'ouverture, il est situé à environ 1,4 m de la chaussée, alors que la norme VSS 40 273 prescrit une distance d'observation de 3 m en localité. Ainsi, dans cette position, la voiture est déjà engagée sur la chaussée, ce qui implique un risque de collision. Une fois cette ouverture dépassée, il doit s'introduire sur la route en ne se fiant qu'à ce qu'il peut apercevoir dans le miroir placé à l'est de la porte. Deuxièmement, aucune mesure n'a été prévue pour assurer la visibilité sur le tronçon est. Selon les plans du projet, le conducteur ne bénéficie d'une visibilité de 20 m sur le tronçon est de la route que lorsque le siège du conducteur se trouve hors du garage. Si la sortie du garage s'effectue en marche arrière, le tronçon est ne deviendra visible pour le conducteur qu'une fois l'arrière du véhicule entièrement engagé sur la chaussée, obstruant ainsi totalement sur la voie de circulation en provenance de l'ouest et empiétant partiellement celle venant de l'est.

S'agissant de la distance de visibilité prescrite par la norme VSS 40 273, selon les plans du projet, lorsque le conducteur se trouve à hauteur de l'ouverture située sur la façade ouest, il dispose d'une distance de visibilité de 15 m sur le tronçon ouest de la rue F._____. Or, selon la norme VSS 40 273, une telle distance est jugée suffisante uniquement pour les routes soumises aux valeurs intermédiaires, lorsque la vitesse d'approche des véhicules est de 20 km/h. En l'espèce, la rue F._____ présente une déclivité supérieure à 2 %, ce qui la soumet aux valeurs intermédiaires, et ses usagers peuvent raisonnablement y circuler à une vitesse supérieure à 20 km/h dès lors que la route est, sur ce tronçon, large d'environ 4,5 m. Sachant qu'à une vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires de 30 km/h, la norme VSS 40 273 exige une distance de visibilité de 27 m au carrefour, la visibilité offerte par l'ouverture ouest, limitée à 15 m, s'avère insuffisante. Cette insuffisance est aggravée par le fait que, pour pouvoir voir à travers l'ouverture, le conducteur ne se trouve qu'à environ 1,4 m de la chaussée, ne respectant nullement les 3 m de distance d'observation prescrits par la norme VSS 40 273.

¹⁹ VSS 40 273 ch. 13.1.

²⁰ VSS 40 273 ch. 12

La dangerosité que présente la sortie pour les usagers de la rue F. _____ ne fait, au regard de ces différents motifs, aucun doute. Il convient de relever que les recourants n'apportent aucune preuve permettant d'établir que leur projet ne génère pas de danger. Le Bureau de prévention des accidents conclurait à l'absence de danger lié à la sortie, toutefois aucune trace écrite de ce constat ne figure au dossier.

d) Les recourants relèvent que la commune ne fournit aucune donnée relative à la densité du trafic ni aux accidents éventuellement survenus par le passé en lien avec la sortie de la grange. Toutefois, un examen de la densité du trafic ne s'imposait pas dès lors qu'il ne fait aucun doute que la sortie du garage présente un danger pour les usagers de la route (cf. consid. 3.c.). Il n'est pas davantage pertinent que la commune établisse si des accidents se sont produits par le passé en raison de la sortie de la grange, dans la mesure où l'absence d'accidents ne saurait justifier l'autorisation d'un changement d'affectation de la grange en garage, lequel entraînerait une augmentation du nombre d'entrées et de sorties sur la voie publique.

e) Les recourants invoquent l'art. 4 al.1 OCR²¹, lequel stipule que le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité ; lorsque le croisement est malaisé, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance. La Municipalité estime que le croisement de deux véhicules sur la rue F. _____ n'est pas malaisé, permettant ainsi aux conducteurs d'y circuler à une vitesse qui leur permette de s'arrêter sur la distance à laquelle porte leur visibilité.

Ce grief apparaît mal fondé. En effet, l'art. 4 al.1 de l'OCR vise exclusivement les conditions de croisement entre véhicules circulant sur la chaussée. De manière générale, la législation en matière de circulation routière régit la circulation sur la voie publique, et non sur les voies privées.²² Or, en l'espèce, la problématique concerne la sortie d'un garage privé. Les véhicules qui en sortent ne croisent pas simplement ceux circulant sur la rue F. _____, mais doivent y effectuer des manœuvres. Dès lors, rien ne peut être tiré de l'art. 4 al.1 OCR pour déterminer la vitesse que les usagers de la route F. _____ doivent adopter.

f) En raison de la dangerosité de l'accès, une autorisation pour celui-ci ne pourrait pas être octroyée. Ainsi, la commune a refusé le permis à juste titre.

4. Frais et dépens

a) Les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 108 al. 1 LPJA), en l'occurrence les recourants. Un émolument forfaitaire de CHF 200 à 4000.– est perçu pour les décisions sur recours dans des affaires de justice administrative (art. 103 al. 2 LPJA en relation avec l'art. 19 al. 1 OEmo²³).

Selon la pratique de la DTT, les frais de la procédure sont fixés à CHF 1000.–. Les recourants n'obtenant pas gain de cause, ils assument les frais de procédure.

b) Il n'est pas alloué de dépens (art. 104 al. 1 et 4 LPJA).

²¹ ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962, OCR, RS 741.11

²² Art 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, LCR, RS 741.01

²³ Ordonnance du 22 février 1995 fixant les émoluments de l'administration cantonale (Ordonnance sur les émoluments, OEmo ; RSB 154.21)

III. Décision

1. Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable. La décision de la Municipalité de Courtelary du 4 juillet 2025 est confirmée.
2. Les frais de procédure de CHF 1000.– sont mis à la charge des recourants. Ils répondent solidairement du montant total. La facture leur sera notifiée dès l'entrée en force de la présente décision.
3. Il n'est pas alloué de dépens.

IV. Notification

- Monsieur B._____ et Madame A._____, par courrier recommandé
- Municipalité de Courtelary, par courrier recommandé

Direction des travaux publics et des transports

Le directeur

Christoph Neuhaus
Président du Conseil-exécutif

Voie de recours

La présente décision peut être attaquée par voie de recours, dans les 30 jours qui suivent sa notification, auprès du Tribunal administratif du canton de Berne, Speichergasse 12, 3011 Berne. Un éventuel recours doit être introduit en trois exemplaires, contenir les conclusions, l'indication des faits, moyens de preuve et motifs et porter une signature. Les moyens de preuves disponibles (en particulier la décision attaquée) doivent être joints.