
Numéro de l'intervention: 231-2010
Type d'intervention: **Postulat**
Déposée le: 24.11.2010
Déposée par: Imboden (Bern, Les Verts) (porte-parole)
Cosignataires: 10
Urgente:
Date de la réponse:
Numéro de l'ACE
Direction:

Obligation de construire des places de stationnement: modifier la réglementation pour faire baisser le coût du logement



La législation sur les constructions impose l'obligation d'aménager des places de stationnement lorsque des logements sont construits. Pour un logement, il faut dans la plupart des cas au moins une place de stationnement (art. 51 de l'ordonnance sur les constructions, OC). A partir de six logements, il faut au minimum 0,75 place par appartement. Les maîtres d'ouvrage qui ne respectent pas cette obligation doivent acquitter une taxe de remplacement réglementée par la commune.

Les développements récents obligent à revoir la réglementation. Les ensembles résidentiels avec des restrictions de circulation sont de plus en plus nombreux et le nombre de véhicules par ménage baisse dans certaines agglomérations. Les zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation sont écologiques car les habitants et habitantes renoncent à acquérir leur propre véhicule et ne se déplacent que très rarement en voiture (Mobility). Comme le montre l'exemple du premier ensemble résidentiel piétonnier de Suisse, l'ensemble Burgunder à Berne-Bümpliz (80 appartements), l'obligation d'aménager des places de stationnement est un réel fardeau. Il a en effet fallu batailler pour obtenir une dérogation et le maître d'ouvrage a dû apporter la preuve qu'un garage souterrain pouvait être aménagé ultérieurement. Il existe une véritable demande de zones résidentielles piétonnières, comme le montre une étude de marché menée pour la région de Berne¹.

L'aménagement de places de stationnement est coûteux surtout dans les zones urbaines du fait du peu de terrain disponible. Même si les occupants et occupantes des appartements n'ont pas de voiture et n'ont donc pas besoin d'une place de stationnement, l'obligation d'en aménager renchérit inutilement le coût du logement. Réduire le nombre de places à aménager ferait baisser le coût des immeubles neufs.

Dans les grandes villes bien desservies par les transports publics, le nombre de ménages sans voiture augmente : environ 47 pour cent des ménages sont dans ce cas en ville de

¹ Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern, Energiesparend, ökologisch, autofrei – das neue Wohnerlebnis in der Schweiz, Juni 2007

Berne et 20 pour cent dans les communes avoisinantes. La réglementation actuelle favorise la motorisation, même dans les zones bien desservies par les transports publics. Cette évolution contredit les efforts entrepris pour réduire l'impact négatif des transports sur l'environnement et induit en définitive une augmentation des investissements nécessaires dans le développement de l'infrastructure routière.

Le Conseil-exécutif est prié d'examiner les points suivants :

1. La loi sur les constructions et les ordonnances d'application doivent être complétées par des dispositions particulières concernant l'obligation d'aménager des places de stationnement dans les espaces résidentiels totalement ou partiellement interdits à la circulation (p. ex. art. 54 OC Circonstances particulières) : s'il est certain que les habitants et habitantes ne possèdent pas de voiture (ou que leur employeur leur fournit un véhicule) et qu'ils n'ont donc pas besoin de place de stationnement, l'obligation d'aménager des places ou d'acquitter une taxe de remplacement est levée.
2. La fourchette appliquée à l'obligation d'aménager des places de stationnement (art. 51 OC) est modifiée pour les zones comptant un nombre de véhicules par ménage inférieur à la moyenne : le maximum et le minimum sont réduits de moitié (l'art. 52 prévoit déjà une fourchette différente pour les villes et les agglomérations d'une part et les autres zones d'autre part).