
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: 18.05.2011
Numéro de l'ACE 861/2011
Direction: TTE

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.

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

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 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).

Réponse du Conseil-exécutif

Lors de la construction d'habitations, la législation en vigueur impose l'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement. La question est réglée en détail aux articles 16 à 18 de la loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC ; RSB 721.0) ainsi qu'aux articles 49 à 56 de l'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC ; RSB 721.1). Le nombre de places requis doit se situer dans une certaine fourchette, des dérogations étant possibles dans des circonstances particulières.

L'auteur du postulat invite le Conseil-exécutif à examiner comment les dispositions en vigueur pourraient être adaptées à l'évolution de l'espace bâti vers une réduction du nombre de véhicules utilisés, afin qu'un renchérissement des coûts du logement puisse en partie être évité. Le Conseil-exécutif est favorable à la requête. Il est judicieux de prévoir une réglementation plus flexible qui tienne compte des besoins et qui puisse déboucher sur une planification différenciée des places de stationnement et inciter à réduire les émissions polluantes.

On pourrait répondre aux demandes formulées dans le postulat en complétant les dispositions de l'ordonnance sur les constructions. Aujourd'hui déjà, dans le cas des bâtiments qui ne sont pas affectés à l'habitation, le nombre de places de stationnement exigé diffère selon s'ils sont situés en ville, en agglomération ou dans d'autres zones (art. 52 OC). Une telle réglementation pourrait aussi être appliquée aux bâtiments affectés au logement. Il serait également possible de définir d'autres exceptions pouvant constituer des circonstances particulières (art. 54 OC). Cela rendrait toutefois la formulation des normes quelque peu difficile. Si, par exemple, le nombre minimal de places de stationnement nécessaire dans les ensembles résidentiels où les véhicules sont contingentés était réduit ou abrogé, il faudrait s'assurer que les habitants et habitantes du quartier ne disposent pas ou disposent seulement d'un nombre limité de véhicules. Un mécanisme de contrôle et de sanction serait nécessaire pour que cela puisse être vérifié et appliqué même à long terme. Des mesures devraient également être prises pour empêcher l'occupation intensive des places de stationnement publiques ou le stationnement sauvage. Dans les zones où la densité de véhicules motorisés est inférieure à la moyenne, d'autres questions se posent. Comment et selon quels critères prouver que la densité est inférieure à la moyenne ? La qualité du

raccordement au réseau de transports publics doit-elle être prise en compte ? L'évaluation devra-t-elle être différente selon qu'il s'agit d'une ville, d'une agglomération ou d'une zone rurale ?

Enfin, lors de la planification d'ensembles résidentiels où le nombre de véhicules est limité ou de zones où la densité de véhicules motorisés est inférieure à la moyenne, il faut garder à l'esprit que la société peut évoluer et que les besoins des habitants et habitantes peuvent changer. La pratique a montré que la modification ultérieure de l'offre en matière de places de stationnement s'accompagne de nombreuses difficultés. Toute planification doit dès lors tenir compte de l'évolution à moyen et à long terme.

Néanmoins, le Conseil-exécutif est favorable à un examen approfondi des différentes possibilités qui existent sur le plan légal pour mettre en œuvre la demande, qui est d'actualité.

Proposition : adoption.

Au Grand Conseil