



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 147-2023
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.197

Déposée le : 15.06.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : de Meuron (Thun, Les Verts) (porte-parole)
Remund (Mittelhäusern, Les Verts)
von Arx (Spiegel b. Bern, PVL)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Encourager les formes de mobilité durables et peu gourmandes en surface plutôt que l'obligation légale aberrante d'aménager des places de stationnement !

Le Conseil-exécutif est chargé de soumettre au Grand Conseil une révision de la loi sur les constructions poursuivant les objectifs suivants :

1. assouplir l'obligation d'aménager des places de stationnement et intégrer la qualité de la desserte par les transports publics ;
2. augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos par appartement ;
3. mettre à la disposition des communes des outils de mise en œuvre et d'exécution des concepts de mobilité, afin de rendre caducs d'éventuels règlements additionnels concernant l'obligation d'aménager des places de stationnement.

Développement :

Les articles 49 à 56 de l'ordonnance sur les constructions règlent le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les vélos, au sens des articles 16 et 17 de la loi sur les constructions. L'affectation et la situation, ainsi qu'une distinction faite entre les villes et les agglomérations et le reste du canton, font partie des critères retenus pour le calcul. L'article 54a « Zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation » et les concepts de mobilité idoines prennent en compte, dans une certaine mesure, les évolutions de la société face au changement de comportement en matière de mobilité. Le travail et d'autres affectations sont toutefois encore exclus. L'article 55 règle les « obstacles à l'exécution de l'obligation

d'aménager des places de stationnement ». L'article 56, qui porte sur la « taxe de remplacement », prévoit que « la commune détermine dans son règlement si une taxe de remplacement peut être perçue et quelle doit être l'affectation de son produit ».

De nombreuses communes et villes recourent à des règlements de ce type afin de ne pas encombrer davantage les surfaces publiques, souvent insuffisantes, avec des voitures stationnées et afin de se retrouver ainsi sur un pied d'égalité avec les maîtrises d'ouvrage qui construisent à leurs frais des possibilités de stationnement pour leurs véhicules à moteur. Dès lors, les communes sont tenues d'actualiser ces règlements, dont la révision requiert une procédure d'édiction des plans lourde sur le plan administratif. Comme dans d'autres domaines, ces règlements aussi doivent être remis au goût du jour. Par ailleurs, des parties souhaitant investir dans des zones affectées au travail ou au commerce et très bien desservies par les transports publics cherchent à économiser des coûts et de l'énergie sur la base de mesures prévues dans un concept de mobilité, notamment en aménageant moins de places de stationnement pour voitures. Selon la commune, ces maîtrises d'ouvrage doivent néanmoins s'acquitter d'une taxe de remplacement des places de stationnement.

Ces évolutions montrent qu'une adaptation de la législation cantonale est indiquée, et que celle-ci devra bien entendu tenir compte des besoins qui peuvent varier dans les zones rurales et dans les villes ou les agglomérations bien desservies par les transports publics.

En revanche, il n'est pas opportun d'obliger légalement les maîtrises d'ouvrage, qui misent sur des sites bien desservis par les transports publics et des formes de mobilité durables et peu gourmandes en surface, à aménager des places de stationnement coûteuses. On assiste ici à un changement de mentalité et, expériences faites, l'aménagement de places de stationnement peut lui aussi s'avérer un investissement risqué lorsque, faute de demandes de la part des personnes qui habitent dans les immeubles, ces places doivent être louées à des tiers et génèrent un trafic supplémentaire dans le quartier.

Ces évolutions doivent être prises en compte dans le cadre d'une révision, et la qualité de la desserte par les transports publics constitue un bon instrument pour ce faire. L'objectif est de ne pas dépasser la fourchette supérieure lorsque la desserte par les transports publics est bonne, et ce afin d'éviter une augmentation du trafic dans les zones densément construites. À l'inverse, la législation relative aux zones rurales mal desservies par les transports publics doit demeurer inchangée.

Dans le cas de locaux de travail ou de bâtiments avec d'autres affectations, il apparaît également que les parties à l'investissement misent sur des formes de mobilité durable et souhaitent, au moyen de concepts de mobilité, renoncer à l'aménagement de places de stationnement coûteuses, telles que des garages.

À l'heure actuelle, une réglementation cantonale permettant de diminuer les fausses incitations à l'obligation d'aménager des places de stationnement et d'encourager les formes de mobilité alternatives, adaptées au climat et économes en surface, fait défaut. Une telle réglementation simplifierait le travail des communes, serait plus légère sur le plan administratif, servirait la mise en œuvre de la stratégie cantonale en matière de mobilité et ce faisant les objectifs climatiques.

Les exigences de la présente motion se basent sur le rapport adopté par le Conseil-exécutif « Réduire la consommation d'énergie dans les transports – Rapport de mise en œuvre 2019 et mesures 2020-2024 » qui comprend la mesure « Construction – assouplir l'obligation de construire des places de stationnement ». Cette mesure répond au fait que la loi impose parfois l'aménagement de plus de places de stationnement que ce que les parties prenantes à l'investissement ou les propriétaires ne le veulent. De plus, de telles incitations erronées entraînent

une hausse du trafic lors de la construction de nouveaux bâtiments d'usage résidentiel, commercial ou autre. C'est pourquoi l'obligation d'aménager des places de stationnement conformément aux articles 49 à 56 de l'ordonnance sur les constructions doit être réexaminée. Ainsi, il convient de déroger à l'obligation d'aménager des places de stationnement, en particulier dans les lieux bien desservis par les transports publics, ou de l'assouplir sensiblement dans le but d'encourager les transports publics.

L'autre proposition concerne le stationnement des vélos. Avec l'évolution des besoins en matière de mobilité, les places de stationnement bien situées et pratiques pour les vélos ne sont souvent pas disponibles en nombre suffisant. Ainsi, au lieu de deux places de stationnement pour vélos par appartement, il faut prévoir une place par pièce et deux pour les appartements d'une pièce.

Une révision de la base légale doit permettre de balayer les fausses incitations et d'encourager les formes de mobilité durables et peu gourmandes en surface.

Destinataire
– Grand Conseil