



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

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 : 1155/2023 du 1^{er} novembre 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : adoption sous forme de postulat
Point 2 : rejet
Point 3 : rejet

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.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève des compétences du Conseil-exécutif à exécuter les actes législatifs, à statuer sur les recours et à remplir les tâches qui lui incombent (art. 90, al. 1, lit. d, f et h de la Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993, ConstC ; RSB 101.1). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. Il appartient au Conseil-exécutif de décider en dernier ressort.

1. L'ordonnance sur les constructions tient d'ores et déjà compte de l'influence de la desserte par les transports publics sur le besoin en places de stationnement. En vertu de l'article 54 alinéa 1 lettre c de l'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC ; RSB 721.1), il est possible de déroger au nombre minimum de places de stationnement requises lorsque les possibilités de desserte par les transports publics sont bonnes. Dans leurs prescriptions, les communes peuvent notamment désigner les parties du territoire dans lesquelles l'aménagement de places de stationnement privées peut être limité ou interdit (voir art. 18 al. 1 lit. a de la loi du 9 juin 1985 sur les constructions, LC ; RSB 721.0). En 2014 déjà, l'obligation d'aménager des places de stationnement a été assouplie lors de la révision de l'ordonnance sur les constructions. À la même époque, la réalisation de zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation a été facilitée (voir art. 54a ss. OC) et le nombre minimal de places de stationnement par logement a été revu à la baisse (voir art. 51 OC). Il avait ainsi déjà été tenu compte du fait que le nombre de ménages ne possédant pas de véhicule privé augmentait dans les localités bien desservies par les transports publics. Comme le prévoient la stratégie énergétique et la stratégie de mobilité globale 2022, le Conseil-exécutif est toutefois prêt à examiner, lors de la prochaine révision de l'ordonnance sur les constructions, s'il serait réellement judicieux d'assouplir davantage l'obligation d'aménager des places de stationnement.
2. L'article 54c alinéa 1 lettre a de l'ordonnance sur les constructions en vigueur prévoit au minimum deux places de stationnement pour cycles et cyclomoteurs par logement, indépendamment de la taille de ce dernier. La norme 40 065 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) suggère comme valeur indicative pour les appartements une place de stationnement par pièce, à l'instar des motionnaires. Le Conseil-exécutif ne voit pas la nécessité de prendre d'autres mesures.

3. Si les conditions requises pour réaliser une zone résidentielle totalement ou partiellement interdite à la circulation selon l'article 54a de l'ordonnance sur les constructions sont remplies, il peut être dérogé au nombre minimal de places de stationnement. Dans ce cas, aucune taxe de remplacement ne doit être perçue. Un besoin réduit en places de stationnement doit être établi par le maître d'ouvrage dans un concept de mobilité reposant sur l'aménagement concret du quartier et la desserte par les transports publics. Ce concept doit être soumis à l'autorité chargée de délivrer les autorisations. Dans ce contexte, les communes ne doivent pas établir de concepts de mobilité ni édicter de nouveaux règlements. Diverses aides à l'exécution et à la mise en œuvre sont également disponibles, par exemple sur la plateforme Habitat à stationnement réduit ou auprès de l'association professionnelle Mobility Management Suisse. La mise à disposition de nouveaux outils de mise en œuvre et d'exécution pour les communes n'est donc pas nécessaire.

Destinataire

– Grand Conseil