

# État des lieux des pratiques en Suisse et rôle des cantons

Journée d'étude – Gestion de la mobilité dans les quartiers,  
agir sur les déplacements à travers l'habitat  
Gland, 30 septembre 2016



Sonia Blind, juriste, VLP-ASPAN

## Dans les faits

- Aujourd'hui déjà, dans les grandes villes suisses, presque la moitié des ménages n'a pas de voiture
- Les quartiers avec peu ou pas de voitures sont demandés



## Dans la loi

- Souvent, les lois cantonales ne tiennent pas compte de ce développement sociétal
- Pour les nouvelles constructions, elles exigent généralement au moins une place de parc par unité de logement

# Base dans les lois cantonales

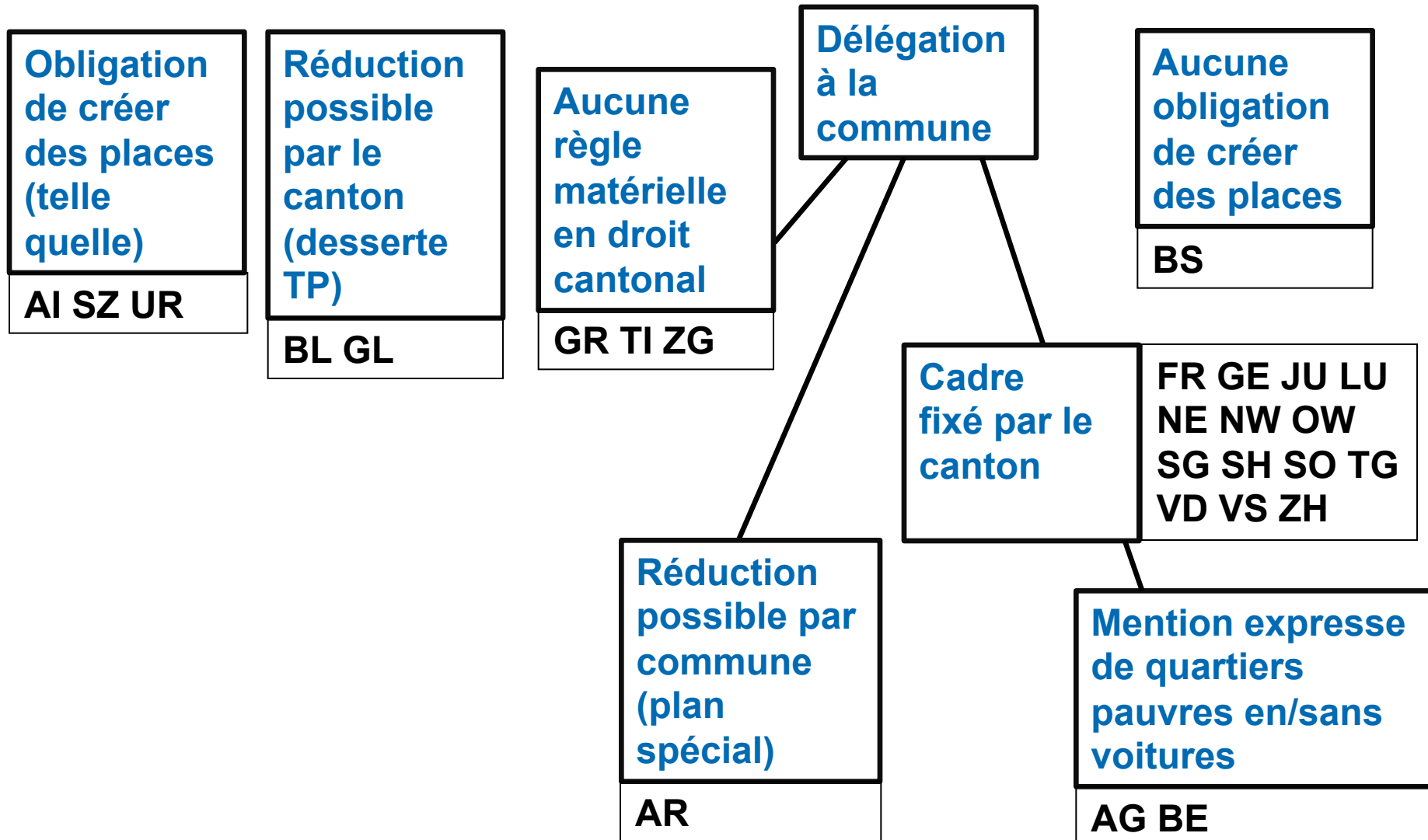
	AG	AR	AI	BL	BS	BE	FR	GE	GL	GR	JU	LU	NE	NW	OW	SH	SZ	SO	SG	TI	TG	UR	VD	VS	ZG	ZH
Aucune réglementation matérielle										X															X	
Obligation de créer des places de stationnement (telle quelle)			X														X					X				
Délégation aux communes	X					X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X
Possibilités de réduction	X			X		X		X	X		X	X	X	X	X	X		X	X		X			X		X
Lors de l'octroi de l'autorisation de construire	X			X		X		X			X	X		X				X	X		X			X		
Pour certains secteurs	X					X			X		X				X	X			X		X			X		
Installations communes						X		X			X	X	X	X	X	X		X								
Général: intérêt public	X										X					X		X			X			X		X
Décongestion du trafic	X					X					X	X		X	X				X		X			X		X
Protection de l'environnement	X							X					X	X				X			X					X
Desserte par les TP	X			X		X		X	X		X	X	X	X												
Mobilité douce											X		X													
Protéger les secteurs résidentiels	X													X					X		X					X
Protection de la nature et du patrimoine	X							X			X	X	X	X					X		X					X
Permettre les quartiers sans voiture	X					X													X							
Par la planification de détail		X						X																		
Pas d'obligation de créer des places de stationnement					X																					
Référence aux nomes VSS	X					(X)	X				X		X	X				X	X				X			

## Base dans les lois cantonales

Gestion des places de stationnement – plusieurs approches sont possibles:

- Obligation d'aménager des places de stationnement (telle quelle)
- Desserte par les TP comme facteur de réduction au niveau cantonal
- Délégation aux communes → absence de réglementation matérielle cantonale
- Délégation aux communes, mais cadre cantonal
- Pas d'obligation de créer des places de stationnement

# Quatre approches différentes



## Exemple du canton de Bâle-Ville

### Pas d'obligation de construire des places de stationnement

#### Ordonnance sur les places de stationnement (Parkplatzverordnung PPV)

##### § 1.

<sup>1</sup> L'ordonnance vise à limiter le nombre de places de stationnement qui peuvent être construites pour les voitures, et à déterminer le nombre de trajets que peuvent causer les grands générateurs de trafic. Elle s'applique aux nouvelles constructions, aux importantes modifications constructives et d'utilisation ainsi qu'à l'aménagement de nouveaux parkings. Elle ne s'applique pas aux parkings situés sur le domaine public.

[...]

##### § 8.

<sup>1</sup> Pour chaque logement, une place de stationnement **peut** être créée.

<sup>2</sup> Pour les logements de plus de cinq pièces ou de plus de 140 m<sup>2</sup> de SBP, le Département des travaux publics et des transports peut autoriser des places de stationnement supplémentaires.

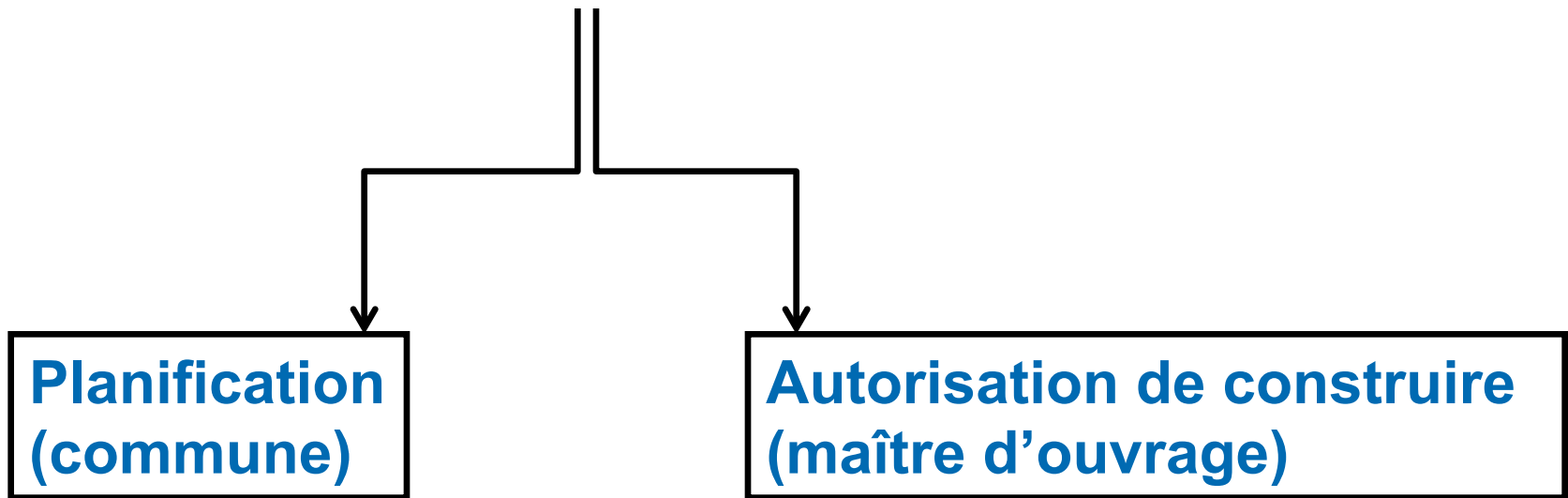
## Exemple du canton de Berne

- Se prononce de manière détaillée sur le calcul des places de stationnement obligatoires pour les logements.
- Le nombre des places est limité par une fourchette, à l'intérieur de laquelle il est déterminé par la partie requérante.
- Dans des **circonstances particulières** (notamment desserte en TP), on peut déroger à l'application de la fourchette.
- Les **communes peuvent** limiter ou interdire l'aménagement de places de stationnement privées dans les parties du territoire devant être déchargées ou libérées de la circulation.
- Elles peuvent aussi ordonner l'aménagement de places de stationnement destinées à une région particulière sous forme d'**installations collectives**.
- Création possible de **quartiers pauvres en voitures** dans le cadre de la procédure d'autorisation du permis de construire.



Exemple du canton de Berne

## Différentes voies



Les communes peuvent limiter/interdire l'aménagement de places de stationnement dans certaines parties du territoire (18 LCons)

Il est possible à certaines conditions de descendre en-dessous de la limite inférieure de la fourchette (54a OCons, «Zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation»)

# Exemple du canton de Berne

## Dérogation à la fourchette

### Ordonnance sur les constructions

#### Art. 54 Circonstances particulières

<sup>1</sup> Il y a circonstances particulières permettant de déroger à l'application de la fourchette ou des besoins de base, lorsque les données suivantes d'un projet, **par exemple**, sont nettement supérieures ou inférieures à la moyenne:

- a. part du trafic motorisé individuel dû au travail par équipes,
- b. nombre de postes de travail par rapport à la surface de plancher dans les entreprises industrielles de production ou dans les entrepôts,
- c. possibilités de desserte par les transports publics.

## Exemple du canton de Berne – Dérogation à la fourchette

### Le quartier Burgunder

- Engagement contractuel à renoncer à la voiture
- C'est au maître d'ouvrage de démontrer que les habitants ont bel et bien renoncé à la voiture
- Avant le début des travaux il faut assurer le financement d'éventuelles places de stationnement de remplacement et le maintien libre des surfaces nécessaires



### Ordonnance sur les constructions

#### **Art. 54a            Zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation**

##### **Concept de mobilité**

<sup>1</sup> Il peut être dérogé à la limite inférieure de la fourchette prévue à l'article 51 pour les ensembles d'habitation comptant au moins dix logements destinés à des personnes ne possédant que très peu ou pas de véhicules à moteur.

<sup>2</sup> Un besoin réduit en places de stationnement doit être établi par le maître d'ouvrage dans un programme qui présente les offres de transports publics existantes et projetées ainsi qu'une assurance à long terme de l'utilisation minimale des places de stationnement et les modalités de contrôle de cette utilisation (concept de mobilité).

<sup>3</sup> Le nombre minimal de places de stationnement est défini d'après le concept de mobilité et la qualité de la desserte par les transports publics. Dans tous les cas, un nombre raisonnable de places de stationnement doit être mis à la disposition des visiteurs, des personnes handicapées, des services d'urgence, du transport de marchandises et autres.

## Exemple du canton de Berne

# Délégation aux communes

## Loi sur les constructions

### Art. 18 Prescriptions communales

<sup>1</sup> Dans leurs prescriptions, les communes peuvent notamment

- a. limiter ou interdire l'aménagement de places de stationnement privées dans les parties du territoire devant être déchargées ou libérées de la circulation ou laisser la possibilité d'un aménagement à l'écart de ces parties du territoire;
- b. ordonner l'aménagement de places de stationnement destinées à une région particulière sous forme d'installations collectives lorsque des motifs liés à l'aménagement local ou à la sécurité routière l'imposent, l'emplacement des installations collectives devant au besoin être prévu dans un plan de quartier (art. 88 ss);
- c. créer pour les maîtres d'ouvrage qui n'ont pas la possibilité ou le droit d'installer les places de stationnement en nombre suffisant, l'obligation de verser à la commune une taxe de remplacement appropriée dont le produit est lié à une affectation particulière. Cette dernière doit être calculée en fonction de la valeur que représente pour le maître d'ouvrage l'inexécution de l'obligation d'aménager des places de stationnement.

## Exemple du canton de Berne – Délégation à la commune **Oberfeld Ostermundigen**

### **Règlement sur les constructions** *Art.59a Zone d'habitation Oberfeld*

<sup>6</sup> A la demande des propriétaires fonciers concernés, la commune peut, à l'intérieur de la zone d'habitation d'Oberfeld, désigner par plan de détail des secteurs dans lesquels le nombre de places de stationnement pour les voitures est réduit jusqu'à 0,1 par logement et où il peut être totalement ou partiellement renoncé à la taxe de compensation au sens de l'art. 20. Le nombre de places de stationnement à réaliser, d'éventuelles mesures de planification supplémentaires et le montant de la taxe de compensation doivent être fixés par le plan de détail.





## Délégation aux communes

### Autres cantons

La plupart du temps, les **communes** peuvent limiter la construction de places de stationnement,

- Lorsque il y a une **bonne desserte par les TP**,
- Lorsque des **intérêts publics** l'emportent sur les intérêts à la construction de places de stationnement
  - Charges de trafic acceptables sur réseau routier
  - Protection du milieu bâti
  - Protection de la nature et du patrimoine
  - Développement vers l'intérieur
  - Permettre les quartiers avec peu ou pas de voitures

## En bref

- Dans de nombreuses communes, il y a une forte demande de quartiers sans ou avec peu de voitures
- Les lois cantonales ont peine à suivre cette tendance (obligation de créer des places de stationnement)
- De plus en plus de cantons rendent possibles les quartiers sans/pauvres en voitures
- Les communes ont un rôle important à jouer
- Le premier volet de la révision de la LAT représente une chance à cet égard







FIN