Le parcage comme facteur de coût dans le logement d'utilité publique

Autor(en): **Brünisholz, Patrick**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **91 (2019)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-864757

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le parcage comme facteur de coût dans le logement d'utilité publique

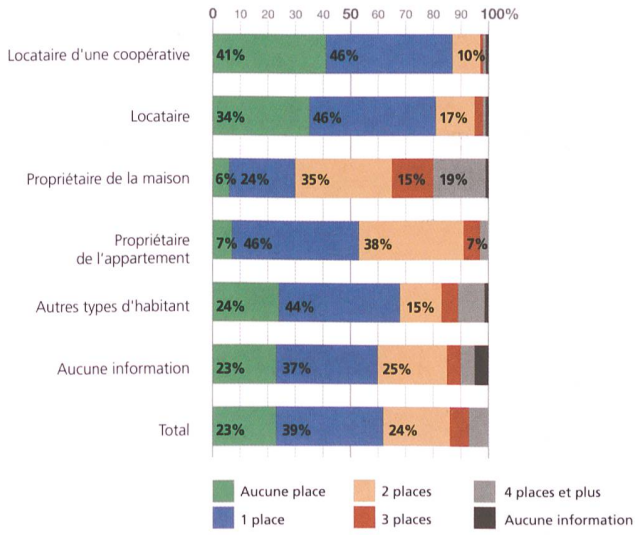
L'Office fédéral du logement a commandé une étude qui confronte les règlementations en matière de places de stationnement aux besoins effectifs des habitants de logements d'utilité publique.

La part de ménages sans voiture augmente depuis quelques années, en particulier dans les villes, où plus d'un ménage sur deux renonce déjà à posséder une voiture.

En vertu des réglementations actuelles, les propriétaires qui réalisent des projets de transformation, d'extension ou de nouvelles constructions sont la plupart du temps tenus de construire un nombre donné de places de stationnement. Dans les faits, on constate que l'offre de places de stationnement accompagnant les logements correspond rarement à la demande, ce qui est regrettable à plusieurs titres. En effet, un nombre insuffisant de places de parc rend les objets locatifs impossibles à louer et conduit à des conflits dans la gestion des immeubles, alors qu'un nombre trop élevé de places de stationnement augmente inutilement les coûts de construction et conduit, directement ou indirectement, à des coûts de location élevés. Il est donc important d'exploiter les places de stationnement de manière optimale.

L'étude réalisée par le bureau Metron pour le compte de l'OFL se penche par conséquent sur le facteur de coûts que constituent les places de stationnement et traite les points suivants:

- calcul des coûts liés à la construction et à l'entretien des places de stationnement;
- classification des facteurs qui influencent la demande de places de parc;
- rapport entre l'offre et la demande de places de parc;
- détermination du potentiel d'économies grâce à une correspondance optimale entre offre et demande;
- aperçu de la marge de manœuvre disponible et recommandations aux acteurs concernés.



Nombre de places de stationnement pour voitures à domicile, selon le type d'habitant, en % (OFS, MRMT 2015)

À cette fin, le rapport se base sur une analyse de la documentation existante et met ces résultats en perspective à l'aide de sept exemples très diversifiés de lotissements de coopératives. Les données quantitatives relatives aux exemples retenus ont été recueillies par le biais d'un sondage adressé aux coopératives, tandis que les données qualitatives proviennent d'entretiens avec les services de gérance des coopératives et de questionnaires à l'intention des habitants au sujet de leur situation de logement et de parking.

Une comparaison des coûts de construction, pour partie estimés par calcul en raison de données manquantes, avec les valeurs de référence fournis par Metron montre que les coûts de construction effectifs par place de stationnement dans les exemples étudiés sont généralement inférieurs aux valeurs moyennes de référence. La comparaison des valeurs de référence et les données relatives aux exemples ne permettent cependant pas de conclure à une répercussion intégrale des coûts sur les locataires, indépendamment de l'existence ou non de places vacantes.

Les facteurs influant sur la demande de places de parc ont été déterminés sur la base de l'enquête du Microrecensement mobilité et transports (MRMT) de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Les aspects suivants ressortent du rapport:

- développement vers l'intérieur: plus la densité de population et d'actifs est importante, plus le nombre de ménages sans voiture est élevé. En ce qui concerne les coopératives, cette proportion est même supérieure à la moyenne de l'ensemble des ménages suisses;
- tendances contradictoires quant à la mobilité des personnes âgées: si les personnes âgées font généralement moins usage de la voiture, il y a au sein de cette classe d'âge pour la première fois autant de femmes que d'hommes qui ont un permis de conduire. Il convient en outre de distinguer les seniors actifs avec une grande mobilité des personnes âgées moins mobiles;
- le partage plutôt que la propriété: la mobilité à la demande (Mobility as a Service, MaaS) gagne en importance, à la suite de quoi le nombre de détenteurs de véhicules devrait tendre à baisser, et les chaînes de transport multimodal à augmenter.

Les tendances qui se dégagent du MRMT se retrouvent, du moins en partie, dans les exemples étudiés. Les pro-

priétaires de voiture sont peu nombreux; la pratique d'une mobilité plus flexible (location de véhicules Mobility, utilisation d'un vélo classique ou électrique et transports publics) est même plus fréquente chez les personnes interrogées que selon les résultats du MRMT.

La classe d'âge des plus de 65 ans se caractérise, aussi bien dans les deux lotissements consacrés au groupe cible des personnes âgées que dans deux autres lotissements, par une proportion élevée de détenteurs de voitures. Les tendances contradictoires mentionnées plus haut sont ainsi confirmées dans les exemples étudiés.

Les directives en matière de planification varient d'un canton et d'une commune à l'autre. Quelques-unes des nouvelles directives permettent de prévoir moins de places de stationnement que ce qui est normalement prescrit, dans l'optique d'un habitat avec peu de voitures, voire sans voiture. Cette dérogation aux prescriptions doit en principe être justifiée par des concepts de mobilité.

Le nombre de places de stationnement construites ne correspond dans aucun des exemples étudiés exactement aux prescriptions. Il convient en outre de souligner qu'il est presque partout possible de stationner sur la voie publique.

L'analyse documentaire montre qu'il existe une grande différence d'adéquation de l'offre et de la demande de places de parc entre les régions urbaines et rurales. Dans les zones urbaines bien desservies, des places de stationnement sont souvent inoccupées: dans ces endroits, les maîtres d'ouvrage s'attachent à proposer une offre réduite pour éviter les vacances. Dans les zones rurales mal accessibles en transports publics, on observe le phénomène inverse.

L'analyse des données déjà disponibles tout comme l'examen des sept exemples concrets montrent qu'il n'est pas facile de chiffrer le potentiel d'économies. Un déséquilibre entre l'offre et la demande peut toutefois être significatif du point de vue économique. La construction d'un nombre de places de parc conforme aux besoins et pouvant, dans l'idéal, évoluer dans le temps pour s'adapter aux nouvelles réalités reste en tout cas judicieuse et peut contribuer à réduire les coûts.

Pour limiter l'impact du facteur de coûts que sont les places de stationnement et créer une offre correspondant aux besoins, il convient d'exploiter la marge de manœuvre à disposition et de s'assurer, avec le concours de toutes les personnes concernées, que les directives continuent d'être actualisées. Dans cette optique, les recommandations suivantes ont été émises aussi bien à l'intention des maîtres d'ouvrage qu'à celle des cantons et des communes, qui accordent les permis de construire.

Recommandations à l'intention des maîtres d'ouvrage:

- Utiliser les concepts de mobilité comme des instruments de planification pour obtenir un nombre de places de stationnement conforme aux besoins.
- Dans la mesure où l'agencement et le type de places de stationnement le permettent, construire des parkings à usage flexible (abris couverts, parking à étages en surface pour une utilisation importante), réfléchir aux usages ultérieurs, permettre des affectations multiples.

Recommandations à l'intention des autorités publiques (cantons et communes):

- Pesée méticuleuse des intérêts et des besoins de tous les acteurs concernés lors de l'élaboration des directives, prise en considération aussi bien de l'utilisation prévue, des éventuelles réaffectations et de l'échelonnement des constructions dans le temps que des critères liés à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.
- Il n'est pas judicieux d'élaborer des directives qui autorisent la construction de places de stationnement «en réserve», car les places de parc inoccupées pourront être louées à des tiers, entraînant ainsi une augmentation indésirable du trafic.
- Ne pas se focaliser uniquement sur le stationnement privé, mais le considérer dans le contexte plus large des espaces de stationnement publics et d'autres utilisations connexes.
- La recommandation de prévoir une place de parc pour trois logements pour personnes âgées issue de la directive «Habitat pour personnes âgées» doit être appliquée en fonction de la situation. Le besoin en places de stationnement varie fortement à l'intérieur de la classe d'âge des personnes âgées, il est donc indiqué de s'appuyer sur des facteurs supplémentaires pour estimer plus précisément les besoins de celles-ci.

L'étude «Le parcage comme facteur de coût dans le logement d'utilité publique» peut être consultée sur le site internet de l'OFL: www.ofl.admin.ch > L'OFL > Publications > Rapports de recherche.

Patrick Brünisholz, OFL