

## Les places de stationnement, un facteur de coûts

La part des ménages sans voiture augmente depuis quelques années, en particulier dans les villes, où plus d'un ménage sur deux renonce déjà à posséder un véhicule. En vertu des réglementations actuelles, les investisseurs et 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 peut accroître, directement ou indirectement, les coûts de location. Il est donc important d'exploiter les places de stationnement de manière optimale.

L'OFL a commandé une étude, confiée au bureau Metron, qui compare les conditions générales régissant la construction de places de stationnement accompagnant les logements d'utilité publique avec les besoins réels des habitants. L'étude se base sur une analyse de la documentation existante et met ces résultats en perspective à l'aide de sept exemples. Les données quantitatives et qualitatives des exemples retenus ont été recueillies auprès de coopératives d'habitation, de leurs services de gérance et de leurs habitants. Une comparaison des coûts de construction, déduits pour certains par calcul en raison de données manquantes, avec les valeurs de référence fournies par

Metron montre que les coûts de construction effectifs par place de stationnement dans les exemples étudiés sont généralement inférieurs aux valeurs de référence. La comparaison des valeurs de référence et les données relatives aux exemples ne permettent pas de conclure à une répercussion 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). Celle-ci met notamment en lumière des tendances contradictoires quant à la mobilité des personnes âgées. Si les seniors 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 qui se déplacent beaucoup des personnes âgées moins mobiles. Les tendances qui se dégagent du MRMT se retrouvent partiellement dans les exemples étudiés.

Les directives en matière de planification varient d'un canton et d'une commune à l'autre. Les directives actuelles 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. La quantité de places de stationnement construites ne correspond dans aucun des exemples étudiés exactement au nombre prescrit. Il convient néanmoins de souligner qu'il est presque partout possible de stationner sur la voie publique.

L'analyse documentaire montre qu'il existe une grande différence entre les régions urbaines et rurales quant à l'adéquation de l'offre et de la demande de places de parc. 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. 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 des personnes concernées, que les directives continuent d'être actualisées. L'étude formule des recommandations aussi bien à l'intention des maîtres d'ouvrage qu'à celle des cantons et des communes, qui accordent les permis de construire.

L'étude (en allemand, avec un résumé en allemand et en français) est publiée sur le site internet de l'OFL:  
[> L'OFL > Publications > Rapports de recherche](http://www.ofl.admin.ch)