



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Pierre-André Page / Gabriel Kolly
Préavis du service de la mobilité

2014-CE-145

I. Question

Lors de la mise à l'enquête d'un PAL ou d'autres dossiers (constructions, aménagements) il s'avère que les préavis de la Mobilité font davantage preuve d'immobilisme que de visions vers l'avenir.

Je vous cite quelques exemples de situations actuelles qui sont, à mes yeux, incompréhensibles, à savoir :

La mise à l'enquête publique sur un terrain de la commune de Romont, situé en face de la gare CFF, pour un projet de construction comprenant : 150 logements, des surfaces commerciales de 3000 m² et des surfaces de bureaux de 1500 m², le Service de la mobilité exige un parking vélos de 700 places pour ce lotissement !

Ce même Service de la mobilité, qui semble ignorer la réalité, veut que le parking souterrain offre, tout au plus, 317 places de parc pour véhicules alors que le maître d'œuvre est disposé à construire des parkings souterrains supplémentaires qui seraient de loin superflus.

En effet, en parking souterrain, les places seraient facilement louées à des usagers de la gare CFF, car depuis un moment déjà, il en manque cruellement. La construction de places de parc pourrait servir aux personnes qui prennent le train et favoriserait l'utilisation des transports publics. Je rappelle que l'offre en bus depuis la plupart des communes vers la gare de Romont est souvent très limitée pour ne pas dire inexistante à certaines heures de la journée. Pour l'instant, ni la commune, ni les CFF envisagent de créer des places supplémentaires. Il est quand même regrettable que le Service de la mobilité préfère laisser ce surplus de voitures engorger les alentours de la gare, voire même se parquer d'une manière illicite dans les environs.

La totalité de la parcelle dont il est question sera de toute façon construite, c'est dire que le Service de la mobilité bloque une possibilité de construction de parking souterrain sans aucune emprise supplémentaire sur des terres agricoles.

Cela m'amène à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Comment le Service justifie l'obligation de réaliser un parking vélos de 700 places (cela correspond à 4,6 vélos par logement) ?
2. Quels sont les motifs du Service de la mobilité pour ne pas permettre la construction de parkings souterrains supplémentaires dans cette zone et ainsi favoriser le train au détriment de la voiture ?
3. Lorsque le complexe sera réalisé, il ne sera plus possible de construire des parkings souterrains aujourd'hui déjà nécessaires et sans emprise supplémentaire sur des terres agricoles ; le Conseil

d'Etat cautionne-t-il cet état de fait ? Si oui, est-il conscient que dans le futur il faudra utiliser des surfaces agricoles rentables pour l'agriculture ?

Je remercie d'ores et déjà le Conseil d'Etat pour sa réponse à mes questions en lui demandant qu'il intervienne pour que l'on émette des préavis avec un peu plus de bon sens.

2 juillet 2014

II. Réponse du Conseil d'Etat

Cadre légal

Le traitement des plans d'aménagement locaux (PAL) et des plans d'aménagement de détail (PAD) est régi par la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) et son règlement d'exécution du 1^{er} décembre 2009 (ReLATEC).

Le plan d'aménagement local « est l'instrument par lequel la commune choisit l'orientation de son développement et fixe ses choix par des mesures concrètes » (LATEC, art. 38). Il comprend un dossier directeur, un plan d'affectation des zones, une réglementation afférente au plan d'affectation des zones ainsi que des PAD (LATEC, art. 39). Un concept de stationnement doit être intégré au dossier directeur dans certains cas, notamment lorsque la commune « ... a un minimum de 5000 habitant-e-s¹ ou fait partie d'un pôle touristique d'importance cantonale » (ReLATEC, art. 24).

Les plans d'aménagement de détail « règlent la constructibilité de secteurs du territoire communal pour compléter ou affiner le régime de construction de base prévu par le plan d'affectation des zones et sa réglementation » (LATEC, art. 62). La commune fixe « les périmètres dans lesquels l'établissement d'un plan d'aménagement de détail est exigé avant la délivrance d'un permis de construire. Elle fixe dans la réglementation afférente au plan d'affectation des zones les buts et les principes en vue de l'établissement du plan d'aménagement de détail. Un plan d'aménagement de détail est en outre exigé pour des constructions ou installations ayant des effets importants sur l'aménagement, l'équipement, l'environnement et les biens culturels » (LATEC, art. 63). Il définit des règles qui peuvent être différentes de celles du PAL en fonction de facteurs tels que la configuration des lieux, la qualité de la desserte par les transports publics, l'accessibilité routière, etc.

Pour les règles et normes techniques, la ReLATEC renvoie généralement à celles d'organismes spécialisés, notamment de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (ReLATEC, art. 27).

PAD « Pré des Comtes » à Romont : préavis du Service de la mobilité

Le rôle de l'Etat et de ses services est de vérifier la conformité à la législation en vigueur des PAL et des PAD. Le Service de la mobilité (SMo) examine les aspects des dossiers relatifs à la mobilité : conformité des accès aux routes et aux constructions, offre en stationnement, impact du trafic sur le réseau routier, etc.

¹Au 31.12.2013, Romont comptait 5012 habitants.

Les exemples cités par les députés signataires, ainsi que leurs questions, se rapportent à l'examen préalable, qui précède l'enquête publique, du PAD « Pré des Comtes » à Romont. Ce PAD, situé à proximité de la gare CFF, « dresse les prescriptions particulières d'aménagement du territoire à respecter dans le secteur, afin de permettre l'implantation de bureaux, de bâtiments d'habitations et de commerces ». Dans le dossier déposé par le requérant, il est indiqué que ce projet prévoit la réalisation de 171 logements (17 110 m² de SBP²), et non de 150 comme indiqué par les députés Page et Kolly, de bureaux (2820 m² de SBP) et de commerces (3000 m² de SBP) ; il comporte également 283 cases de stationnement pour voitures de tourisme, situées dans des parkings souterrains, et 499 pour les vélos. Ce PAD, obligatoire en vertu du PAL de la commune de Romont, a été transmis par la commune de Romont au Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) le 10 janvier 2013, avec préavis favorable sous réserve de conditions.

Le SMO a rendu au SeCA un préavis provisoirement défavorable le 27 mars 2013 pour les motifs suivants :

- > L'étude de circulation, effectuée en octobre 2012, considère uniquement le PAD « Pré des Comtes » sans tenir compte des développements urbanistiques planifiés à court terme dans des PAD proches de Romont ; les charges futures sont par conséquent sous-estimées, ce qui peut amener à ne pas prendre en considération une situation problématique (par exemple à un carrefour).
A noter que, sur demande du SMO, une coordination entre les études de trafic de différents projets sis sur la commune de Romont a été effectuée.
- > Le calcul pour le stationnement des vélos doit être adapté, l'hypothèse retenue d'une pièce moyenne de 40 m² de SBP n'étant pas réaliste.
- > Les distances de visibilité aux carrefours, selon la norme VSS SN 640 273a³, ne sont pas garanties.

Le SeCA a transmis le 20 juin 2013 son préavis de synthèse d'examen préalable à la commune de Romont. « Sous réserve de la prise en compte des remarques et conditions des préavis des services et organes concernés ainsi que de ses propres remarques », il a émis un préavis de principe favorable. Parmi les réserves figurent « la validation des compléments liés au trafic » et « la conformité avec les modifications du PAL » que la commune est en train d'apporter.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

Réponses aux questions posées

1. *Comment le Service justifie l'obligation de réaliser un parking vélos de 700 places (cela correspond à 4,6 vélos par logement) ?*

Le SMO n'a jamais mentionné le chiffre de 700 cases de stationnement pour vélos, ni aucune autre valeur. Son préavis stipule seulement que « le calcul pour le stationnement des vélos doit être adapté ». En effet, l'hypothèse retenue dans le PAD, à savoir qu'une pièce moyenne représente

² Surface brute de plancher (m²) selon la terminologie SIA.

³ Norme VSS SN 640 273a Carrefours – Conditions de visibilité dans les carrefours à niveau.

40m² de SBP, amène à un résultat sous-estimé⁴ ; par comparaison, un appartement de 4 pièces et demie correspond généralement à une surface de 100 m² environ.

Il est à mentionner que selon la norme VSS SN 640 065, lors de la construction, si la demande est incertaine ou que le besoin standard paraît démesuré, il est possible de n'aménager, dans un premier temps, que les deux tiers de la valeur initiale prévue, le tiers restant devant être mis en disponibilité pour, le cas échéant, un éventuel aménagement. En outre, ces places de stationnement ne seront pas situées dans un seul parc à vélos, mais réparties en petites unités.

2. *Quels sont les motifs du Service de la mobilité pour ne pas permettre la construction de parkings souterrains supplémentaires dans cette zone et ainsi favoriser le train au détriment de la voiture ?*

Le dossier fourni mentionne pour le PAD « Pré des Comtes » un besoin en stationnement pour les voitures de tourisme de 283 cases. Ce chiffre, conforme à la norme VSS SN 640 281⁵, n'a pas été remis en question par le SMO et le chiffre de 317 cases n'a jamais été mentionné. La construction de places ou « de parkings souterrains » supplémentaires destinés à des automobilistes se rendant en gare de Romont pour y prendre un train n'est nullement prévue par ce PAD.

Un tel aménagement serait d'ailleurs à traiter au niveau communal, dans le cadre d'un concept de stationnement et non d'un PAD.

A noter que le Park and Rail (P+R) de la gare de Romont comprend 183 places de parc. Il est prévu de porter ce nombre à 193.

3. *Lorsque le complexe sera réalisé, il ne sera plus possible de construire des parkings souterrains aujourd'hui déjà nécessaires et sans emprise supplémentaire sur des terres agricoles ; le Conseil d'Etat cautionne-t-il cet état de fait ? Si oui, est-il conscient que dans le futur il faudra utiliser des surfaces agricoles rentables pour l'agriculture ?*

Comme mentionné dans la réponse à la deuxième question, la réalisation de « parkings souterrains supplémentaires », et donc d'un nombre de cases dépassant les normes en vigueur, n'est pas demandée dans ce PAD. Une telle réalisation et ses répercussions sur la circulation devraient, de toute façon, être traitées dans le cadre du concept de stationnement communal et non du PAD.

La législation en vigueur permet l'aménagement de parking sur des zones à bâtir uniquement.

Le Conseil d'Etat souligne à nouveau que le rôle du Service de la mobilité est de vérifier la conformité à la législation des aspects de mobilité des PAD, PAL et permis de construire. Dans ses préavis, il doit se conformer aux normes et règles en vigueur, mises en place par le législateur. Les motifs qui l'ont amené à émettre un préavis défavorable dans le cadre de la procédure de demande préalable du PAD « Pré des Comtes » étaient légitimes et justifiés.

8 septembre 2014

⁴ La norme VSS 640 065 Stationnement – Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, prévoit une place vélo par pièce pour les immeubles d'habitation.

⁵ Norme VSS SN 640 281 Stationnement – Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme.