

**RAPPORT DE LA MAJORITE COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat David Raedler et consorts au nom Les vert-e-s vaudois-e-s - Favorisons concrètement les coopératives qui construisent des habitats à stationnement réduits

1. PRÉAMBULE

La commission ad hoc s'est réunie le lundi 28 février 2022, de 14h00 à 15h00, Salle Romane, rue Cité-Devant 13 à Lausanne. Elle était composée de MM. Hadrien Buclin, Jean-Rémy Chevalley, Philippe Cornamusaz, Guy Gaudard, Yannick Maury, David Raedler (postulant), Cédric Weissert et du soussigné, le président rapporteur de majorité (à la place de Mme Muriel Thalmann, première membre désignée excusée).

Le Département des institutions et du territoire (DIT) était représenté par Mme Christelle Luisier, cheffe du DIT, ainsi que par MM. Florian Failloubaz, Directeur de la Direction du logement, et Pierre Imhof, Directeur général de la Direction générale du territoire et du logement.

Mme Marie Poncet Schmid, secrétaire de commission, a rédigé les notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulat s'inscrit dans la double thématique des habitats à stationnement réduit (HSR) et des coopératives d'habitation. Dans les HSR sont visés un nombre réduit de voitures individuelles, davantage de voitures partagées ou la valorisation des transports publics, de la marche et du vélo. Ces habitats, présents dès les années 1990 en Suisse alémanique, commencent à se développer en Suisse romande.

L'objectif de diminuer le nombre de places de parc se poursuit sur une base volontaire par les personnes qui développent un projet. Il comprend également la nécessité d'éviter un simple report des places de parking sur le domaine public. Pour cette raison, le rôle des coopératives d'habitation est central. Presque tous les projets d'HSR s'organisent en coopératives, leurs statuts prévoyant que les habitantes et habitants renoncent (en tout ou en partie) à la détention d'une voiture privée.

Les HSR se développent surtout dans les villes à faible taux de motorisation par habitant, sans toutefois y être exclusives. Le postulant présente quelques exemples. À Genève-Soubeyran au centre-ville, les habitants s'engagent à abandonner la voiture. À Bienne, le bail comprend l'interdiction de la voiture. Dans les deux cas, aucun macaron pour le domaine public n'est accordé aux membres des coopératives. À Zurich (Wohn- und Gewerbebau Kalkbreite), il est interdit de posséder une voiture privée. Quelques HSR sont construits dans de petites villes, comme Neuchâtel, et en milieu rural, comme à Affoltern am Albis, canton de Zurich. À Neuchâtel, l'absence de véhicule privé figure dans le contrat de droit de superficie, aucune vignette de stationnement sur domaine public n'étant accordée aux membres de la coopérative, et l'interdiction des véhicules privés figure dans le règlement de la coopérative. Dans l'ensemble, l'existence d'une bonne liaison en transport public et/ou en mobilité active est importante à la réussite du projet.

Deux axes d'action peuvent favoriser les HSR sur le plan réglementaire :

1. l'assouplissement des règles en matière de construction : la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC) en cours de modification prévoira la possibilité, sur demande motivée, de réduire le

nombre de places de parking voire de les supprimer, si le projet permet de se passer des voitures privées et instaure des mesures pour éviter le stationnement sur la chaussée ;

2. le soutien des coopératives qui souhaitent construire un HSR : le dispositif vaudois de soutien aux coopératives est basé sur trois piliers, à savoir l'appui de la Société vaudoise pour le logement (SVL) pour l'acquisition d'un terrain (I) et pour le développement d'un projet (II) ; ainsi qu'une aide au financement (III). Pour bénéficier de ce soutien, les coopératives doivent notamment adhérer à la Charte vaudoise pour la promotion des logements coopératifs innovants et participatifs. Comme conditions au soutien, la charte prévoit plusieurs critères qualitatifs et environnementaux, mais la thématique du stationnement en est absente.

Le postulat demande donc au Conseil d'État d'examiner la possibilité d'intégrer explicitement, dans la Charte vaudoise pour la promotion des logements coopératifs, le critère lié à la réduction voire à la suppression des places de stationnement dans les projets soutenus. Ainsi, on anticiperait la LATC modifiée pour favoriser et accroître le développement des projets évitant que les véhicules se reportent sur la voie publique.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La thématique de l'HSR touche l'aménagement du territoire, la charte des coopératives, les prescriptions en matière de stationnement, ainsi que la mobilité. Il existe la mesure A25 du Plan directeur cantonal (PDCn) et la LATC modifiée qui se réfèrera aux normes VSS sur une base légale formelle ; elles ont actuellement une base réglementaire. Ces normes qui prévoient déjà des facteurs de réduction peuvent être appliquées par les communes selon les circonstances. On laissera cette compétence à celles-ci en instaurant un cadre souple en lien avec les règles usuelles en la matière.

L'adhésion à la charte est l'un des quatre prérequis minimaux pour bénéficier des prestations de la plateforme d'appui technique assurée par la SVL et/ou du cautionnement solidaire de l'État de Vaud. Le document définit un code de conduite auquel doivent se tenir les coopératives et les personnes qui en font partie. La charte, établie en 2019 par le département chargé du logement, comprend les principes d'écologie, de développement durable et d'architecture innovante, notamment. Depuis 2020, deux coopératives ont bénéficié de soutiens, à Nyon et à Lausanne ; 117 logements ont été créés et ces projets sont conformes aux dispositions cantonales en matière de stationnement.

L'introduction explicite du critère lié à la réduction voire à l'absence de places de parc dans les projets soutenus est problématique, car elle limiterait la pratique actuelle. Dans de nombreux endroits du Canton, la voiture est encore indispensable ; par conséquent, limiter les soutiens de l'État à la réduction voire à la suppression des places de parc empêcherait de tenir compte des spécificités locales. On risque de soutenir les projets innovants et participatifs uniquement dans les régions où les transports publics sont bien développés.

Les normes VSS et le respect des compétences communales offrent la marge de manœuvre nécessaire pour une incitation, sans bloquer le soutien de l'État. Ces normes permettent d'être au plus près de la réalité, même si certains aspects devraient être révisés au regard de la nécessité de réduire le trafic individuel.

En outre, l'incitatif à la construction de places de parc est faible en raison du coût élevé de celles-ci, surtout en souterrain.

En conclusion, l'objectif du postulat est pertinent, mais Mme la Cheffe du Département des institutions et du territoire doute que le moyen pour l'atteindre soit le bon. En effet, nous disposons d'autres outils pour travailler avec les communes et les régions périphériques qui pourraient développer ce type de logements. Selon le postulant, la démarche serait volontaire, mais en réalité le soutien de l'État serait conditionné à la réduction voire à la suppression de places de stationnement et à la disponibilité en transports publics, ce qui ne correspond pas à la réalité de toutes les communes vaudoises.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Une minorité de la commission adhère aux propos de Mme la conseillère d'État. La minorité estime que la charte actuelle est simple et pragmatique, qu'un effort est déjà fourni sur le plan communal, par exemple aux Plaines-du-Loup à Lausanne, et que la LATC est déjà passablement restrictive. Elle relève également la problématique des personnes à mobilité réduite qui sont parfois obligées de posséder une voiture. De plus, les coopératives pourraient difficilement se développer en zones rurales par manque d'offre en transports publics,

les automobilistes se verraient exclus des coopératives, et enfin une personne pourrait devoir quitter son logement, si la nécessité d'une voiture s'imposait par exemple en raison d'un changement de son lieu de travail.

Pour la majorité de la commission, le texte n'est pas contraignant, s'agissant d'étudier la possibilité de promouvoir l'HSR notamment dans d'autres régions que les villes. À ce titre, la diminution des places de stationnement pourrait être conditionnée à l'accessibilité en transports publics. Par ailleurs, des exceptions pour les personnes à mobilité réduite devront naturellement être prévues. Dans les zones urbaines, la majorité estime qu'il faut diminuer le trafic motorisé individuel, ce à quoi tend justement le postulat.

De plus, aucun critère de la charte n'étant impératif, il ne s'agit absolument pas d'interdire la voiture dans les zones faiblement desservies en transports publics. La charte pose des objectifs vers lesquels les coopératives doivent tendre : respect de l'environnement, entraide et soutien intergénérationnel, etc. La formulation du postulat est large afin d'éviter une réflexion « lausanno-centrée ». La référence à la réduction de la mobilité individuelle motorisée est importante dans ce cadre pour thématiser les objectifs devant, en général, être poursuivis.

La majorité de la commission écarte également l'argument de la limitation de la liberté. En effet, les coopératives sont exemplaires en matière de liberté, puisque ce sont des privés, et non l'État ou des communes, qui s'associent pour développer un projet. Les membres d'une coopérative en acceptent les restrictions et contraintes qui prévoient toujours des exceptions. La suppression ou la diminution des places de stationnement répond au choix des personnes qui fondent la coopérative et qui s'accordent sur ce point. Il est d'ailleurs rappelé que ce sont bien les personnes membres de la coopérative qui décident des règles et du cadre dans lequel leur coopérative s'inscrit.

Dans la discussion, il est relevé qu'une commune peut s'opposer au projet d'une coopérative si les minima dans les règles de construction communale en matière de stationnement ne sont pas atteints. Sur le plan juridique, on ne peut effectivement pas s'opposer aux règles communales de la police des constructions, même si certaines communes ont conservé des minima de stationnement datant des années 1980 ou 1990. Le postulant précise toutefois que ce que prévoient aujourd'hui certaines communes ne sera plus possible selon la modification de la LATC, article 45, qui se référera aux normes VSS. Dès lors que ces normes constitueront les normes applicables dans la LATC et dans le cadre du soutien aux HSR et aux coopératives, il s'agira de prendre en compte les spécificités locales et de les intégrer dans la charte.

Pour la majorité de la commission, il est nécessaire d'étudier la possibilité d'intégrer la thématique du stationnement dans la Charte vaudoise pour la promotion des logements coopératifs innovants et participatifs. Ainsi, la majorité de la commission vous invite à soutenir la prise en considération du postulat : « Favorisons concrètement les coopératives qui construisent des habitats à stationnement réduits ».

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 5 voix contre 4 (voix prépondérante du Président) et de le renvoyer au Conseil d'État.

Un rapport de minorité est rédigé par M. Jean-Rémy Chevalley.

Tolochenaz, le 28 avril 2022

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Salvatore Guarna*