



HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

Compte rendu du séminaire de l'ATE du 31 octobre 2022



Pour une mobilité
d'avenir





Emilie Roux

Chargée de projet
Habitat à stationnement réduit

ATE Association transports
et environnement

De plus en plus de logements sont construits avec moins de places de stationnement dans des lieux centraux, bien desservis par les transports publics et bénéficiant d'offres de service en suffisance et de qualité. Mais qu'en est-il de ce type de constructions dans des contextes ruraux ou périphériques, faiblement connectés aux réseaux de transports publics? Peut-on réellement imaginer construire des logements avec moins de places de stationnement dans ce contexte particulier?

C'est en partant de ces interrogations que la *Plateforme Habitat à stationnement réduit* a organisé son séminaire annuel, en présentiel et en ligne, qui a réuni une soixantaine de professionnels de l'immobilier, de propriétaires institutionnels et de spécialistes de la mobilité.

Le séminaire a débuté par la présentation du projet de la CODHA situé à Pra Roman, sur les hauts de Lausanne. Bien que moyennement desservis par les transports publics et grâce à l'efficacité du vélo électrique, de nombreux habitant·es se passent d'un véhicule privé. A Croix-de-Rozon, dans le canton de Genève, la situation géographique du futur projet avec un nombre fortement réduit de places de stationnement de la Coopérative Equilibre pourrait faire craindre que les logements ne trouvent pas preneur. Pourtant, de nombreux ménages ont déjà montré un intérêt grâce aux solutions innovantes mises en place par la coopérative pour se passer aisément d'un véhicule privé. Une de ces solutions est l'autopartage, une solution proposée dès 1987 déjà par Mobility qui a présenté les nombreux avantages de ce modèle.

Une table ronde pour définir les conditions nécessaires à la réduction des places de stationnement

Pour conclure cette riche demi-journée, une table ronde a réuni les différent·es intervenant·es et des représentant·es politiques. Elle a permis de faire émerger les freins qui existent encore et de réfléchir à la manière de les dépasser pour faciliter la création de quartiers avec moins de voitures.

Le séminaire a été enregistré et peut être visionné sur www.ate-hsr.ch (Réseau & événements). Vous y retrouverez également la vidéo de présentation des projets de Pra Roman et d'autopartage de la coopérative Equilibre.



TABLE DES MATIÈRES

Réduire le stationnement dans un contexte moyennement desservi par les transports publics, un paradoxe devenu réalité	4
Coopérative Equilibre, des stratégies pour dimensionner le nombre de places de stationnement selon les besoins réels	6
Mobility favorise l'autopartage comme facteur de réduction de la place de la voiture	8
Table ronde et conclusions	9



RÉDUIRE LE STATIONNEMENT DANS UN CONTEXTE MOYENNEMENT DESSERVI PAR LES TRANSPORTS PUBLICS, UN PARADOXE DEVENU RÉALITÉ

Nikola Castillo, habitant de l'écoquartier de Pra Roman, a témoigné des avantages et défis de la mobilité active liée à son quartier d'habitation, situé en périphérie de Lausanne, et de la difficulté de reconvertir le surplus des places de stationnement vacantes.

Pra Roman : un contexte périurbain

L'écoquartier de la CODHA de Pra-Roman, est situé dans le quartier lausannois de Vers-chez-les-Blancs. À 10 kilomètres de la gare de Lausanne et 850 mètres d'altitude, les déplacements quotidiens de ses habitant-es se font la plupart du temps à vélo, en bus puis en métro, en vélo-cargo, charrette ou Pedibus pour les plus petits, ou simplement à pied. L'utilisation de voitures individuelles, le covoiturage ou encore le prêt informel entre voisins sont également possibles dans cet écoquartier. Plusieurs bus et cars postaux circulent dans les environs et le terminus du métro (M2), à 13 minutes de bus, amène les habitant-es de Croisette à la gare de Lausanne. La CODHA s'ancre dans une volonté écologique et encourage par conséquent la pratique de la mobilité douce dans son écoquartier. Pour ce faire, la coopérative a intégré un commerce de proximité pour dynamiser l'économie locale et limiter les trajets trop longs et souvent motorisés des résident-es de Pra Roman pour aller faire leurs courses. De nombreux commerces, garderies et écoles existent aussi aux alentours, à Croisette et à Croix-Blanche notamment. Pour remonter de Lausanne en transports

publics, la cadence des bus pourrait toutefois encore être augmentée.

Le vélo sur un piédestal

Dans ce contexte, le vélo est un moyen de déplacement indispensable, permettant une grande flexibilité, au contraire des horaires de bus. L'association d'habitant-es du quartier lui donne par conséquent une place centrale dans ses aménagements: des abris extérieurs, 120 places en vélo-station dans le parking souterrain ainsi qu'un atelier réparation dédié. Certain-es habitant-es, ayant opté pour le vélo électrique pour affronter le dénivelé plus sereinement, ont mis à disposition une vingtaine de vélos classiques, qui sont proposés en libre-service, à disposition des habitant-es et de leurs proches. Pra Roman étant en bordure de forêt, les vélos sont empruntés par les visiteurs pour des balades en forêt et autres sorties sportives. La commission vélo de la coopérative d'habitation se bat notamment pour davantage de pistes cyclables et de vélo-stations à proximité des arrêts de transports publics de la région. La coopérative s'est également démenée pour utiliser les places de stationnement voitures vacantes en

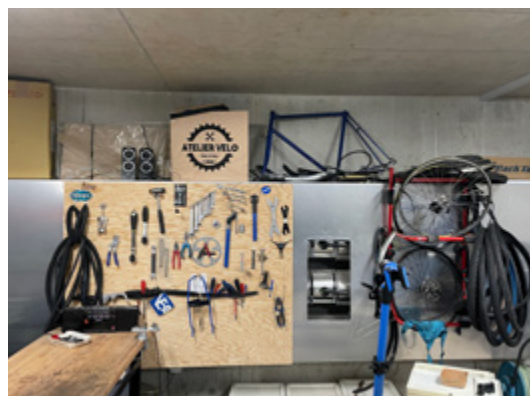
aménagements supplémentaires pour le stationnement des nombreux vélos.

Places de stationnement pour voitures fantômes

Alors qu'à la surface, l'écoquartier de la CODHA grouille de piétons et de cyclistes, dans le parking souterrain, 15 places de stationnement sont vacantes. Cela représente une perte à plusieurs niveaux pour la CODHA, qui a non seulement dû construire ces places en sachant qu'elles ne seraient probablement pas utilisées, mais qui ne récupère pas non plus de loyer sur ces places vides – une perte qui représente environ 20'000 francs par an –, ce qui a des conséquences sur les moyens financiers de la CODHA pour les projets des habitant-es. Le projet Codhality, un nouveau système d'autopartage créé par la CODHA, a ainsi dû être abandonné, la suppression de davantage de places louées n'étant financièrement pas envisageable.

Financement de l'agrandissement du parking à vélos

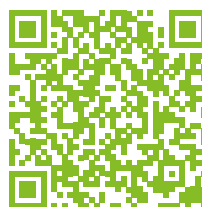
Le vélo-parking souterrain, lui, est au maximum de sa capacité, et les abris extérieurs pour les vélos, où les saisons et les vols sévissent, ont tout de même un taux d'occupation de 80% environ. D'après Nikola Castillo, les abris à vélos extérieurs devraient être dédiés aux enfants et aux visiteurs. Les habitant-es de l'écoquartier insistent sur le besoin urgent de davantage de places de stationnement à l'intérieur pour leurs vélos. Un projet d'agrandissement de la vélostation est en train de voir le jour, à un coût raisonnable, puisque les habitant-es gèrent ce type de travaux collectivement. Son financement a été demandé à la Ville de Lausanne, qui a imposé le nombre de ces places de stationnement, en stipulant un nombre de places minimum dans son règlement communal. En cas de refus de la part de la ville, la CODHA financera le projet avec son budget assigné aux projets



associatifs. Nikola Castillo a bien insisté sur le caractère dépassé d'1.5 places de parking et 1 place de vélo en surface par logement et sur l'importance d'inverser cette répartition en tenant compte de la réalité.

Avant tout une histoire de coopération

L'intégration des habitant-es dans la conception et l'amélioration de ses écoquartiers est un point clé de la CODHA. Avant même d'emménager, un groupe mobilité composé de futur-es résident-es a été créé. C'est à leur demande que des places de stationnement supplémentaires pour les vélos ont été construites à la place d'une partie des 120 places de parking initialement prévues (ce qui représentait 1.5 places par foyer). C'est un exemple parmi d'autres de la portée que peut avoir la participation des habitant-es dans le processus de planification. Au niveau de la coopérative dans son ensemble comme au niveau de l'organisation parents-enfants du groupe mobilité, qui organise le Pedibus du quartier, c'est la coopération entre les habitant-es qui a permis la création d'un quartier agréable et l'adoption d'un mode de vie durable.



**Découvrez en vidéo
le projet de Pra Roman**



COOPÉRATIVE EQUILIBRE, DES STRATÉGIES POUR DIMENSIONNER LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT SELON LES BESOINS RÉELS

Uli Amos et Bastien Flück, représentant·es du maître d'ouvrage du projet de la Croix-de-Rozon pour la Coopérative Equilibre, ont présenté l'immeuble qui sera construit d'ici 2025, partageant par la même occasion leurs solutions pour réduire le nombre de places de stationnement.

Origines et objectifs

En 2017, un terrain agricole déclassé est proposé à la coopérative Equilibre par les propriétaires du lieu. Depuis, les membres de l'équipe chargée du projet mettent tout en œuvre pour créer un lieu encourageant un mode de vie écologique et solidaire, incluant des systèmes d'assainissement décentralisés novateurs et de nombreux projets permettant partages et mutualisation, notamment des voitures. Il est effectivement nécessaire aux habitant·es d'avoir la possibilité de prendre la voiture pour certains trajets, le site étant peu desservi par les transports publics et la gare de Cornavin se situant tout de même à 9km du lieu d'habitation.

Pour les 31 logements, 13 places de stationnement seront construites, dont 8 pour l'autopartage. On est ici bien loin des 1.5 places de parking par foyer de Pra Roman, mais le nombre de places dépassera quand même les besoins identifiés. Là aussi les places vides pèseront ici dans la comptabilité.

Stratégies pour limiter le nombre de places de stationnement

Pour arriver à ces chiffres inspirants, la coopérative fait usage de plusieurs stratégies. Tout d'abord, en devenant membre d'Equilibre et en acceptant les statuts, le coopérateur renonce à une voiture personnelle. Des dérogations en cas de situations particulières existent.

Ensuite, trois projets d'autopartage ont déjà été imaginés. L'aspect participatif est comme dans le cas de la CODHA mis en avant dans la coopérative : les associations d'habitant·es s'engagent ici encore sur différents projets : chaque immeuble a son propre système d'autopartage. Sur le modèle du système « En Voiture Simone », mis en place depuis trois ans dans l'éco-quartier Les Vergers à Meyrin, les usagers deviennent membres pour 2000 francs/an, puis paient les kilomètres selon l'utilisation (6oct/km). Cela permet aux ménages d'échapper aux frais supplémentaires usuels du tarif horaire. Pour constituer l'autopartage, certaines voi-

tures ont été rachetées à des habitant·es ayant renoncé à leur utilisation individuelle.

La place des vélos dans le projet

La volonté de se déplacer sans polluer, la faible fréquence des bus et l'absence de dénivelé de la région devraient encourager les futurs habitant·es à utiliser le vélo comme mode de déplacement principal. Pour les accompagner dans cette direction, la coopérative prévoit entre 70 et 90 places pour les vélos, dont 46 places dans un système à double hauteur de rangement au rez-de-chaussée, et 30 à 50 places à l'extérieur. 10 casiers ainsi qu'un atelier bricolage sont également prévus pour stocker du matériel mutualisé. Finalement, 3 places seront réservées aux vélos-cargos, idéalement partagés par les habitant·es, comme c'est le cas à Meyrin.

Les avantages de se passer d'une voiture individuelle

Ne plus posséder de voiture a de multiples avantages écologiques et financiers: en

économisant les frais d'achat et d'entretien d'une voiture, les dépenses des ménages sont réduites, ce qui représente aussi un gain de temps et d'énergie. De plus, cela n'empêche pas d'utiliser une voiture de manière occasionnelle, en faisant appel par exemple à Mobility, ou en créant ou rejoignant un système d'autopartage.

Vivre sans voiture individuelle et construire en prévoyant moins de stationnement a aussi un impact sur la qualité de l'air du quartier, qui sera moins pollué. Cela encourage les habitant·es à se déplacer à pied et à vélo, ce qui est meilleur pour leur santé. Et cela favorise l'aménagement d'espaces publics favorables aux piétons et inclusifs. Comme relevé par Uli Amos, il s'agit de donner davantage de place à nos enfants qu'à nos voitures.



**Découvrez en vidéo
le projet innovant
« En voiture Simone »
et des Vergers de la
coopérative Equilibre**



MOBILITY FAVORISE L'AUTOPARTAGE COMME FACTEUR DE RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

David Guglielmina, chargé du développement de marché, a montré comment la coopérative Mobility encourage non seulement le *car sharing*, réduisant ainsi le nombre de voitures nécessaires par personne, mais comment elle souhaite également réduire ses émissions directes et compenser les émissions indirectes nécessaires à son fonctionnement.

Présentation générale

L'histoire de Mobility commence en 1987, quand deux amis ont une idée pour révolutionner la mobilité : une voiture partagée, d'abord entre amis, puis entre membres. C'est en 1997 que la société coopérative est officiellement fondée. Entre le transport public et le transport privé, Mobility se positionne comme un mode de transport complémentaire aux transports publics et d'envergure nationale. Actuellement, en Suisse, la flotte rouge se compose de 3120 véhicules présents sur 1530 emplacements.

Mobility et la durabilité

Une étude universitaire a déterminé qu'une voiture Mobility remplace 11 voitures individuelles. Ce ratio s'est confirmé par la suite au niveau des *car sharing* européens. Non seulement le *car sharing* permet de réduire l'essence nécessaire par personne, les places de parc utilisées et les émissions créées, mais des études internes ont également montré que les clients Mobility remplacent le véhicule individuel principal ou secondaire par l'association de trois moyens de transports davantage durables : la mobilité douce, les transports publics

et l'autopartage. De plus, la coopérative a pour objectif d'atteindre zéro émission directe d'ici 2030 en remplaçant sa flotte actuelle par des véhicules électriques. Elle projette également de compenser toutes les émissions nécessaires au remplacement des voitures ainsi que toutes les autres émissions passées d'ici 2040. Ainsi, la coopérative s'attaque simultanément à cinq défis majeurs de la mobilité de demain : les émissions de CO₂, l'épuisement des énergies fossiles, la pollution, les bouchons et le stationnement.

Quid des zones périphériques ?

Une utilisation de Mobility est possible dans les zones périphériques, mais elle nécessite un financement et une stratégie en amont pour que le véhicule soit amorti. Une solution trouvée par la coopérative est un contrat de co-investissement Mobility Flex, qui inclut un forfait annuel et permet un partage du chiffre d'affaires du véhicule pour amortir les frais. Cela permet au véhicule d'être rentable et aux deux parties prenantes d'être gagnantes. Un emplacement peut également être ouvert pour un privé, si les coûts sont payés en interne. Plusieurs sites sont à l'étude en Romandie.



TABLE RONDE ET CONCLUSIONS

Le séminaire s'est achevé par une table ronde pour débattre des conditions nécessaires à une réduction du nombre de places de stationnement à construire. Des représentant·es des coopératives de la CODHA et d'Equilibre, de Mobility, du Canton de Vaud, ainsi que de l'ATE Vaud se sont exprimé·es sur le sujet. En ont découlé une énumération d'obstacles au changement des mentalités ainsi que des échanges de bons procédés permettant de les surmonter.

Nombreux obstacles à la réduction du nombre de places de stationnement

Pourquoi est-ce si difficile de réduire le nombre de places de stationnement réglementaire? Les raisons sont nombreuses et revêtent des formes multiples: législatives, politiques, financières, culturelles ou encore émotionnelles. C'est probablement une accumulation de tous ces obstacles qui ralentit la transition vers une réglementation plus souple et durable.

Des règlements dépassés

Alors que le canton de Genève a récemment assoupli les règlements relatifs au stationnement sur fonds privé, le canton de Vaud n'a pas uniformisé ses pratiques et donne carte blanche ou presque aux communes dont les règlements demandent encore bien trop souvent des minimas disproportionnés. Les préavis donnés par le canton de Vaud aux communes se réfèrent à la norme VSS, mais la commune est libre de ne pas les suivre. Plusieurs participants à la table ronde ont

insisté sur l'importance d'une révision de la loi vaudoise au profit d'une limitation de la compétence des communes sous cet angle.

L'impact économique

Une autre difficulté est d'ordre financier. Les coopératives vertueuses qui souhaitent diminuer le nombre de places de stationnement réglementaires doivent faire face à la méfiance des autorités à l'égard de la longévité de leurs projets et du risque économique pris. Dans la réalité, les écoquartiers qui ont essuyé un refus de limiter les places se retrouvent souvent avec un nombre non négligeable de places vacantes et des pertes financières réelles.

La culture de la voiture encore bien implantée

Un autre obstacle à prendre en compte est l'aspect culturel. Mobility s'est bien plus facilement implanté en Suisse alémanique qu'en Suisse romande, grâce aux investisseurs qui intègrent l'autopartage dès le début des projets. La culture de la

voiture fétiche est toujours (trop) présente en Romandie. Il suffit de regarder les pourcentages de parents-taxis pour se rendre compte que, en matière de mobilité, la Suisse romande (30%) est en retard sur la Suisse alémanique (7%) à plusieurs niveaux.

La dimension émotionnelle du stationnement

Non seulement la voiture est un vecteur de statut social, mais le thème du stationnement est également émotionnel. La réduction du nombre de places de parc dans un immeuble est parfois perçue comme une atteinte à la liberté. Le droit à la place de parc est encore incrusté dans les esprits et les débats autour de ce sujet sont rarement sereins.

L'importance du courage politique

Le plus grand obstacle à la réduction du nombre de places de stationnement est probablement le manque de volonté politique, de la part de la Confédération comme des cantons. La réticence des politiques s'explique partiellement par les raisons culturelles, émotionnelles et financières, mais elle n'a pas de fondement valable, mis à part le souhait d'éviter un report de stationnement sur la chaussée. Mais ce risque peut être évité à l'aide d'une bonne planification, comme le démontrent notamment les exemples du séminaire et en particulier les places vacantes du parking de Pra Roman.

Une transition qui s'amorce

Heureusement, le combat politique avance, et des portes s'ouvrent pour l'habitat à stationnement réduit. Le canton de Genève n'est pas le seul à avoir entamé sa transition vers un nombre de places minimales et un système moins rigide. Un projet de révision de la loi cantonale vaudoise devrait permettre des dérogations aux minimas de stationnement. Une amélioration de l'offre et de la qualité

des transports publics est également en cours : avec une meilleure accessibilité et une fréquence pour les périphéries et les régions excentrées, il y aura moins de nécessité de posséder une voiture privée.

Le bon exemple de la ville de Fribourg

La Ville de Fribourg est allée encore plus loin en remplaçant les minimas par des maximas dans son règlement communal, alors que le canton de Fribourg préconise encore la norme VSS. La limite basse n'existe plus en ville de Fribourg, rendant légal l'habitat sans place de parking. Un dernier changement observé par les intervenant·es est le changement des mentalités des promoteurs, qui commencent à aller dans la direction d'une réduction des places de stationnement.

Rassurer les autorités avec les bonnes pratiques existantes

Pour que d'autres villes suivent l'exemple de Fribourg, il est crucial de mettre en avant les bonnes pratiques existantes pour rassurer les autorités sur le fait que des quartiers excentrés et bien planifiés en amont fonctionnent avec moins de places de stationnement. Il n'y aura pas de parking sauvage dans le domaine public si les habitant·es d'un quartier ayant l'écologie pour vocation renoncent à la voiture individuelle. Les exemples concrets d'habitats à stationnement réduit le démontrent, et c'est cela qu'il faut présenter aux autorités réticentes. Pour s'assurer qu'il n'y aura pas de débordements de voitures sur la voie publique, on peut simplement réaliser des sondages de mobilité auprès des futur·es habitant·es pour connaître leur profil, anticiper le nombre de places de stationnement à construire et rassurer les autorités.

L'importance de la communication

Une bonne communication est essentielle entre les porteurs de projets d'habitats à

stationnement réduit et les autorités responsables de valider le dimensionnement des parkings de ces projets. Pour améliorer ce dialogue, les constructeurs doivent rendre plausibles les mécanismes mis en place pour minimiser l'usage de la voiture individuelle, mais de l'autre côté, les communes ou cantons portent également des responsabilités. Les autorités doivent prévoir un régime dérogatoire qui intègre l'impact de la promotion de la mobilité douce dans la projection du nombre de places.

Un changement de paradigme

De nombreuses autres pistes pour faciliter la transition de la mobilité ont été relevées lors du séminaire, dont l'importance de concevoir la mobilité comme un service plutôt que comme une possession. L'émergence de la mobilité partagée doit être accompagnée, les projets d'autopartage soutenus et les places de stationnement adaptés à ces nouvelles pratiques bien plus durables. Pour aider cette transition, des offres multimodales comme celles issues de la collaboration entre Mobility et CFF débloquent des situations ayant rendu la voiture indispensable ou privilégiée par le passé. L'aménagement du territoire doit également être adapté au fait que notre dépendance à la voiture s'atténue. Tous ces efforts réunis amèneront de nouvelles normes, desquelles découlera un changement des comportements.

Donner envie de changer de mobilité

Les habitant-es d'écoquartiers comme celui de Pra Roman sont souvent taxés de « bobos ». Malgré l'acceptation de l'étiquette qu'on leur colle, celle-ci révèle deux problèmes: ce type d'habitation n'est ni accessible à tou·te·s, ni désiré par tou·te·s. Pour répondre au premier problème, la CODHA, entre autres coopératives, propose des loyers par catégorie dans d'autres de ses projets, les loyers subventionnés permettant davantage d'inclusivité. Pour attirer une population

plus large, les membres de la CODHA présents ont insisté sur l'importance de montrer l'exemple.

Mettre en avant des exemples positifs et innovants

C'est en donnant des exemples concrets de mobilités durables, à toutes les échelles, et en facilitant la participation de toutes et tous aux nouveaux concepts de mobilité que le désir de changer de mode de vie naîtra. Trois exemples concrets ont été cités dans la discussion :

- Le Pedibus de Pra Roman augmente la qualité de vie des parents qui ne font le trajet plus qu'une seule fois par semaine. Du fait de sa visibilité, il montre à tous les parents-taxis comment se déplacer autrement et joyeusement.
- Le système d'autopartage En voiture Simone a pris le parti de prêter les voitures de sa flotte à des externes à la coopérative. Cela permet de convaincre de nouvelles personnes de l'efficacité d'un tel système.
- À l'échelle nationale, Mobility développe également une offre en collaboration avec CFF pour encourager la population à utiliser les transports publics aussi fréquemment que possible.

VOUS SOUHAITEZ RÉFLÉCHIR À LA MOBILITÉ DE VOTRE FUTUR QUARTIER OU L'AMÉLIORER ?

De nombreuses questions se posent au moment de la planification :

- Combien de places de stationnement sont nécessaires ?
- Comment l'autorité chargée des permis de construire traite-t-elle la question ?
- Quelles sont les économies potentielles ?
- Comment la demande va évoluer ?
- Quelles sont les exigences légales ?
- Quelles sont les alternatives de la mobilité à la voiture individuelle – comment les intégrer ?
- Quelles sont les principales étapes de la planification et de la mise en œuvre ?



● **Profitez des offres de conseil de l'ATE pour la conception ou pour l'optimisation de la mobilité dans les quartiers.**

- **Les offres de conseil s'adressent aux communes, aux investisseurs immobiliers, aux bureaux d'urbanisme, aux gestionnaires immobiliers municipaux et aux coopératives d'habitation.**



Découvrez l'offre

L'ATE Association Transports et Environnement

œuvre depuis 40 ans en faveur d'une mobilité d'avenir. Elle génère des idées novatrices et pertinentes pour l'environnement et la mobilité. L'ATE oriente son travail de politique des transports sur l'amélioration des transports publics, l'optimisation de la sécurité routière et la réduction des émissions nuisibles à la santé. www.ate.ch

Contact

ATE Association transports et environnement
Emilie Roux
Rue des Gares 9, 1201 Genève
022 734 70 84, emilie.roux@ate.ch
www.ate-hsr.ch

Rédaction Rebecca Signer & Emilie Roux