



HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

Compte rendu du séminaire de l'ATE du 28 mars 2019



Pour une mobilité
d'avenir

ate



Emilie Roux

Chargée de projet Habitat
à stationnement réduit

ATE Association transports
et environnement

Après le succès de son premier séminaire romand à Genève, le 5 décembre 2017, l'ATE Association transports et environnement a organisé une seconde rencontre le 28 mars 2019, à Neuchâtel. Intitulée «*Construire avec moins de places de stationnement – Pour qui?*», la demi-journée a réuni plus d'une cinquantaine de participants.

Les habitants sont toujours plus nombreux à souhaiter vivre dans un quartier où les nuisances dues au trafic automobile sont limitées, ainsi que les espaces publics conviviaux et bien aménagés. Dans ces quartiers, la place de la voiture se pose inévitablement, parfois dès la conception des logements, en collaboration avec les futurs habitants. Qui sont les habitants qui souhaitent habiter un tel quartier et quelles sont leurs motivations? Tels sont les thèmes qui ont été abordés.

A l'issue des présentations, les participants ont visité l'immeuble de la Coopérative d'En Face en compagnie de l'architecte du projet et de deux habitants sur le point d'emménager.

LA COOPÉRATIVE D'EN FACE

Formellement constituée en 2012, la Coopérative d'En Face est la première entité de ce type à Neuchâtel. Elle bénéficie d'un droit de superficie accordé par la Ville de Neuchâtel sur ses anciennes serres. Le projet est composé d'un immeuble et d'un parc public, parfaitement intégrés dans le quartier du Vieux-Châtel.

TABLE DES MATIÈRES

Un lien évident avec le changement climatique	4
Qui vit dans un quartier sans voiture, pourquoi et comment ?	5
Freins à la mobilité durable dans l'immobilier institutionnel	8
Coopérateurs, un autre moteur	10
L'ATE Association transports et environnement	11



UN LIEN ÉVIDENT AVEC LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Christine Gaillard, présidente de la Ville de Neuchâtel, a accueilli les participants en insistant sur le besoin de fondements solides et partagés pour aller vers une diminution du trafic individuel motorisé. Partager ces réflexions c'est faire un grand pas en avant vers plus de durabilité.

Des conditions cadres politiques

Une bonne accessibilité partout constitue la demande de base de la population neuchâtoise; en ville, une grande partie souhaite une meilleure maîtrise des déplacements et des transports. Cela nécessite non seulement une transformation des règlements d'application, mais surtout une vision partagée par tous les acteurs. Sur le plan politique et afin d'être crédible, il faut se montrer exemplaire dans son comportement. C'est pourquoi la Ville de Neuchâtel n'offre, par exemple, plus de places de stationnement au centre-ville pour les fonctionnaires communaux et les membres de l'exécutif. Pour favoriser ce report modal, une flotte de véhicules partagés peut être utilisée.

Un impératif lié au changement climatique

30% des émissions de CO₂ sont engendrées par le secteur de l'immobilier et un peu plus est dû à la mobilité. Ces dernières continuent à croître en 2018. Avec l'urgence climatique, il est impératif de repenser ces deux secteurs interdépendants et responsables de plus de la moitié des émissions de carbone en Suisse.

Une empreinte écologique raisonnable, en particulier dans les quartiers existants

Il ne faut surtout pas limiter l'effort au niveau des nouvelles constructions qui ne représentent qu'un petit pourcentage du bâti en Suisse. En milieu urbain, pratiquement tous les quartiers permettent de vivre sans voiture

privée. Grâce aux réseaux de transports publics performants et aux autres offres de mobilité attractives, les ménages peuvent se passer de l'automobile. En ville de Neuchâtel,

« LES PROJETS DOIVENT
RESPIRER LA SOUPLESSE,
BASÉS SUR LES FONDEMENTS
SOLIDES ET PARTAGÉS. »

ils sont d'ailleurs quelques 20% à vivre sans voiture. Toutefois, on ne peut pas attendre que toute la Suisse soit transformée en écoquartier.

Créer le contexte favorable permettant une mobilité mixte, évolutive et flexible

La question du stationnement ne doit pas être un but en soi. C'est plutôt un facteur parmi d'autres qui contribue à la qualité de vie. Il faut éviter de faire du stationnement un sujet de tensions qui cristallise les positions et génère des refus. C'est pourquoi il est nécessaire de l'intégrer aux autres éléments qui conduisent à une mobilité mixte, flexible et évolutive.

6 facteurs sont essentiels pour la conception des quartiers futurs et existants :

- Répondre à une vision partagée
- Offrir de la mixité
- Avoir des offres de mobilité variées et combinables
- Proposer plus de propriétés partagées
- Réfléchir à des quartiers à énergie positive
- Offrir des espaces publics de qualité et attractifs pour tout le monde



QUI VIT DANS UN QUARTIER SANS VOITURE, POURQUOI ET COMMENT ?

Daniel Baehler, doctorant à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne, a présenté des résultats issus de sa thèse, en cours de finalisation. Sa présentation s'est orientée vers celles et ceux qui vivent dans des quartiers sans ou avec moins de places de stationnement et comment elles et ils organisent leur quotidien.



© ate

Peu d'études sur le sujet

Jusqu'à présent, les études sur l'habitat sans voiture sont très peu nombreuses et ne permettent pas d'avoir une vision d'ensemble. Pourtant, il existe une multitude d'exemples à travers l'Europe. Parmi ces derniers, Daniel Baehler en a analysé neuf, cinq en Suisse et quatre en Allemagne, tous de typologie différente. Ses résultats se basent sur une enquête par questionnaire et des entretiens avec des habitants.

Qui habite dans un quartier sans voitures ?

Daniel Baehler a pu observer tous les types d'habitants. Cependant, la moitié des ménages est constituée par des familles et seulement un tiers des habitants vit seul. La surreprésentation de la population familiale ne correspond pourtant pas à la catégorie habituelle des urbains ni des ménages sans voiture privée.

Le niveau de formation des habitants est aussi intéressant à observer. Une large majorité d'entre eux (60%) a suivi une formation élevée (université, haute-école, etc.). Habiter dans un quartier sans voiture semble donc constituer un choix conscient.

Entre 25 et 40 % des habitants de ces quartiers possédaient un véhicule juste avant leur installation dans un tel habitat. Seuls 15% des habitants adultes ont grandi dans un ménage sans voiture. Le fait d'avoir déjà vécu dans un ménage sans voiture n'a donc pas une forte incidence.

Enfin, la surreprésentation de coopérateurs dans ce type de projets démontre l'importance de cette forme alternative d'habitat pour les quartiers sans voiture.

Pourquoi vivre dans un quartier sans voiture ?

Parmi les facteurs exprimés par les habitants rencontrés, la possibilité de bénéficier d'une autre offre de mobilité (transports publics, autopartage) ou de se déplacer à pied et/ou à vélo ressort fortement. Sont ensuite évoquées les caractéristiques du logement et sa localisation. Dans les habitats coopératifs, la volonté de vivre en communauté et de partager des infrastructures s'est avérée essentielle. Cette dernière s'explique notamment par des raisons personnelles basées sur des valeurs sociales et écologiques.

Quelles motivations pour vivre dans un quartier sans voitures ?

Quatre motivations principales ressortent de l'étude :

- des motivations environnementales ;
- l'absence de besoin de posséder une voiture ;
- les offres de mobilité alternative ;
- l'aspect financier (surtout dans le sens de vouloir dépenser son argent pour autre chose, seule une minorité ne pourrait pas s'offrir une voiture).

Au-delà de la motivation, il faut relever que la quasi-totalité des habitants vivent sans voiture délibérément et ne l'ont pas ressenti comme un sacrifice mais plutôt comme une liberté. Ils évoquent surtout des combinaisons de raisons pratiques et personnelles, vouloir et pouvoir vivre sans voiture.

Comment vivre sans voiture ?

La plupart des habitants utilisent les différents moyens de transport, ils ont recours au vélo, aux transports publics, mais aussi de manière ponctuelle, à la voiture. Tous possèdent les accès nécessaires à leur mobilité :

- Du côté des deux-roues, la moitié des ménages possède plus de vélo que de personnes vivant dans le ménage. 90% des habitants ont un vélo mécanique et 13% ont un vélo à assistance électrique en 2016.
- Parmi les usagers des transports publics en Suisse, suivant le quartier analysé, un quart voire la moitié possède un abonnement général, ce qui démontre un accès très facilité aux transports publics.

- 80% des habitants ont un permis de conduire et près de 50% bénéficient d'un abonnement à un service d'autopartage. La fréquence d'utilisation d'un véhicule est pourtant très faible et seule une minorité utilise un véhicule plus d'une fois par mois.

Autres stratégies

Vivre sans voiture nécessite plus de compétences et de planification, mais certaines stratégies peuvent aider. C'est le cas de l'utilisation des outils numériques comme les applications de smartphones pour les transports publics ou l'autopartage par exemple. Le choix des lieux de vie en fonction de l'accessibilité joue aussi un rôle important, tout comme le partage de véhicules ou le recours à des services de livraison. Enfin, l'entraide au travers de la communauté peut jouer un rôle central.

Que faut-il pour vivre sans voiture ?

On le voit, les habitants jouent un rôle central dans la réussite de tels quartiers. C'est pourquoi il est essentiel de prendre en compte leurs aspirations dès le départ et d'évaluer leurs besoins. Bénéficier de places de stationnement sécurisées pour vélos, en suffisance et adaptées à tous les types de vélo, revêt par exemple une importance particulière.

Au sein de l'habitat, la présence d'autopartage à proximité ou d'espaces partagés et verts représente un atout à ne pas négliger. Dans le quartier, il est important que les habitants puissent bénéficier de commerces de proximité, d'espaces de loisirs, de crèches, d'écoles ou encore d'offres de service.

Il n'y a par contre pas de distance maximale concernant la localisation de l'habitat. Mais il ressort qu'un accès facilité par transports publics au centre-ville ou à la gare, ainsi que la présence d'itinéraires piétons et cyclables attractifs, constituent des critères de base pour le quartier.



© ate

Conclusions de l'étude

Trois types de modes de vie émergent de l'étude, tous comprennent des habitants utilisant avant tout le vélo ou combinant ce dernier et les transports publics :

- Les «*écologiques*», pour qui les fortes convictions environnementales guident leurs pratiques de mobilité. Ils n'utilisent pas du tout ou le moins possible une voiture ;
- Les «*pragmatiques*», dont les pratiques de mobilité s'expliquent par des considérations basées sur des aspects pratiques autant qu'écologiques, et qui ont recours à la voiture si nécessaire ;
- Les «*utilitaires*», pour qui les valeurs écologiques jouent peu ou pas de rôle et qui n'hésitent pas à avoir recours à une voiture.

Il paraît donc évident que l'habitat sans voiture ne s'adresse pas qu'à un cercle restreint de la population. Même si vivre dans ces quartiers représente souvent un choix conscient lié à des convictions personnelles ou à des aspects sociaux, on y retrouve aussi des habitants qui ont basé leur choix uniquement sur des considérations d'ordre pratique. En effet, la population qui y vit n'est pas limitée en terme de mobilité, mais elle se déplace autrement et bénéficie de tous les moyens de transports au lieu d'en posséder un seul. C'est un modèle qui peut donc être implanté partout dans le milieu (sub-)urbain voire au-delà, vu le contexte des transports en Suisse.



FREINS À LA MOBILITÉ DURABLE DANS L'IMMOBILIER INSTITUTIONNEL

L'immobilier institutionnel a une approche très différente de celle des coopératives d'habitation. Il existe encore de nombreux freins à la mobilité durable dans ce type d'habitat. C'est ce que François Guisan, Intégrateur développement durable chez Implenla, a mis en avant lors de sa présentation.

Le modèle de l'immobilier institutionnel

Dans l'immobilier institutionnel, à l'opposé du modèle coopératif, les différents acteurs travaillent en silos séparés. L'occupant, le constructeur, le promoteur et l'investisseur ne sont pas amenés facilement à échanger sur les ambitions du projet. Ainsi, chacun de ces acteurs réfléchit à sa manière sans concertation et échanges avec les autres parties prenantes.

Gestion du risque

Dans un projet immobilier conventionnel, la réflexion de l'investisseur se fait en fonction de la qualité du placement. Dans le contexte actuel avec une forte demande et une offre insuffisante, tout ce qui se construit se vend, la qualité des projets n'est pas un réel facteur de compétitivité.

Perception du marché

La possession d'un véhicule est aujourd'hui encore vue comme un prestige qui permet d'assurer une certaine liberté d'usage. C'est pourquoi un taux d'une place de stationnement par logement est toujours en vigueur et que, du côté des porteurs de projets, la voiture reste un élément important lié au statut social.

D'autres éléments rendent le marché immobilier frileux, comme le manque d'infrastructures efficaces et alternatives à la voiture individuelle. Certains retours d'expérience négatifs sont également un frein, notamment concernant le risque de stationnement «sauvage» hors du quartier, en cas de manque de places attribuées.

François Guisan a aussi relevé l'inertie des mentalités qui freine l'évolution de l'immobilier institutionnel vers des modes plus durables. Ainsi, par exemple, il est souvent considéré que le stationnement en souterrain, qui permet de «verdir» le quartier en surface, répond aux exigences d'un «éco-quartier». Une réflexion simpliste et lacunaire au sens de la durabilité.

Les comportements liés aux achats sont aussi problématiques pour la planification de quartiers durables, puisque 90% des derniers kilomètres se font en voiture.

Des exemples plus ou moins réussis :

EIKENOTT (GLAND)

Cet écoquartier construit à Gland est assez emblématique de la difficulté de construire avec moins de voitures. Situé à proximité de l'autoroute et à une distance non-négligeable de la gare de Gland, la place de la voiture reste importante. Malgré la construction d'un parking de 500 places, soit plus que le nombre des logements,



© Gaël Cochand

du stationnement «sauvage» a été observé aux alentours. Cela démontre que malgré une concertation dès le départ, l'accès à la mobilité n'a pas été assez clairement défini.

Voiture : comment passer de la propriété à l'usage ?

Plusieurs leviers peuvent faciliter le passage de la propriété d'une voiture à l'usage des autres formes de mobilité :

- Développer de vraies infrastructures de mobilité douce (intuitives et protégées);
- Développer la signalétique en temps de parcours réel. La prédominance de la culture de la voiture a créé une distorsion de la perception de la géographie urbaine;
- Penser le stationnement en fonction des horaires et de l'intensité de l'usage;
- Gérer en parallèle le développement des infrastructures;
- Différencier les périmètres d'investissement (développeurs immobiliers et tiers investisseurs) pour la construction et gestion de parkings, d'autres solutions de mobilité (ateliers de réparation de vélo, flotte partagée de véhicules doux et utilitaires, etc.) ou inclure les performances dans le calcul des loyers (accès à une mobilité combinée par l'accès au logement).

L'approche One Planet Living

La démarche *One Planet Living*, développée conjointement par le WWF Suisse et Implemia en partenariat avec la HEIG-VD et l'Hepia, permet de prendre en compte les intérêts de toutes les parties en les incluant dans un *Plan d'actions de Durabilité*.

Parmi les 10 principes émis par le WWF, deux d'entre eux concernent les transports (Mobilité durable) et l'économie solidaire (Equité et partenariats locaux). Ils revêtent un intérêt pour la création de quartiers durables. Plusieurs indicateurs permettent aussi d'accompagner le mouvement vers des quartiers moins dépendants de la voiture: performance sur la mobilité combinée et les transports publics, performance sur le transfert de mobilité et performance sur la logistique urbaine (efficacité des livraisons, gestion des flux, etc.). Favoriser les investissements différenciés et garantir la mixité fonctionnelle dans les quartiers vont aussi dans ce même sens.



© istock

HAMMARBY SJÖSTAD (SUÈDE)

Comme pour Eikenott, après la construction de ce quartier subsistait du parking « sauvage ». Cependant, avec la mise en place d'un péage urbain couplée à la croissance de l'infrastructure de transport public et à l'aménagement de 750 km de pistes cyclables, l'utilisation de la voiture a fortement diminué. La diminution des parkings n'est possible que si une vraie réponse en terme de mobilité combinée est apportée.



© istock

PONTEVEDRA (ESPAGNE)

Cette ville du Nord-Ouest de l'Espagne a fait le pari de supprimer le trafic automobile de son centre-ville. Les places et rues commerciales du centre urbain ont été uniquement aménagées pour les piétons et adaptées aux enfants et à toutes les mobilités, réduites incluses. Parallèlement, toute la ville a été mise en régime de zone 30 km/h et de fortes restrictions de circulation ont été appliquées. C'est aujourd'hui l'une des villes les plus sûres d'Europe (zéro accident).



COOPÉRATEURS, UN AUTRE MOTEUR

Christine Wyss et Gaëtan Milliard, futurs habitants de la Coopérative d'En Face, ont mis en avant l'importance du travail commun pour réaliser de tels projets. C'est pour cela que la coopérative a été impliquée à toutes les étapes de la conception.



© ate

Construire sans voiture

L'immeuble, situé sur un droit de superficie octroyé par la Ville de Neuchâtel, est implanté au cœur du quartier du Vieux-Châtel. Construire sans voiture répond à un choix idéologique des coopérateurs, mais aussi à une demande de l'association de quartier. Trois places de stationnement seront tout de même disponibles pour des personnes à mobilité réduite, pour de l'autopartage et pour les visiteurs. Certains futurs habitants ne pouvant pas se séparer de leur véhicule dès l'emménagement et pour raisons professionnelles pourront louer des places de stationnement à leurs frais.

Se passer d'un véhicule privé est facilité par l'implantation de l'immeuble, dans un lieu central, à proximité de la gare, d'un parc automobile Mobility, des bus, d'une zone de rencontre, des commerces et du lac.

Des coopérateurs organisés et motivés

De nombreux futurs habitants sont des passionnés de vélo et ont déjà l'habitude d'organiser leurs déplacements en transports publics ou en mobilité douce. Ce sont des personnes qui prennent le temps de se déplacer, se passer de la voiture sera donc chose plutôt aisée.

Par ailleurs, l'entraide entre les habitants sera un élément clé de la réussite du projet. Plusieurs leviers permettent de se passer plus facilement d'un véhicule privé, comme l'accompagnement à tour de rôle des enfants à l'école, l'organisation d'achats communs, l'aide pour porter les courses ou encore l'organisation d'un atelier de réparation.

Des difficultés, mais un résultat satisfaisant

Bien que les futurs habitants aient été impliqués dès le début, certaines étapes du projet ont été plus difficiles que d'autres. Lorsqu'il a, par exemple, été décidé de ne pas construire d'étage supplémentaire, impliquant une augmentation des loyers, 1/3 des coopérateurs ont quitté le projet. Le coût des loyers est un élément qui empêche une réelle mixité sociale. Le résultat final demeure cependant satisfaisant.



L'ATE ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT



© ate

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.

Forte de plus de 100'000 membres, l'ATE s'engage pour répondre aux besoins en mobilité de ses membres. Elle préconise une mixité des formes de mobilité. Voiture, tram, vélo, bus et marche à pied doivent être complémentaires et conciliables.

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

Un nouveau nom pour le projet

A l'issue du séminaire, Emilie Roux, chargée de projet à l'ATE, a annoncé que la Plateforme Habitat à mobilité durable se dotait d'un nouveau nom et s'intitule désormais *Habitat à stationnement réduit*, un nom qui exprime plus clairement le contenu du projet. Parallèlement, un nouveau logo a été créé et l'adresse du site devient : www.ate-hsr.ch.

PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

Vers un habitat sans voitures : comment s'y prendre ?

Habitat à stationnement réduit fournit aux maîtres d'ouvrage, autorités municipales et urbanistes, des informations détaillées permettant d'étudier la faisabilité de projets d'habitat sans ou avec peu de voitures : dispositions légales, exemples des meilleures pratiques en vigueur en Suisse et à l'étranger, grille d'évaluation pratique et conseils en prévision de visites de sites et échanges d'expériences.



Les projets d'habitat sans voitures s'avèrent avantageux pour tous :

les urbanistes jouissent d'une plus grande liberté de conception, les habitants payent des loyers plus bas et bénéficient d'une meilleure qualité de vie et les communes se dotent de quartiers plus vivants.

Friches urbaines dues aux places de stationnement

La proportion de ménages sans voiture est constamment en hausse : elle a progressé de plus de 10 points depuis l'année 2000 à Lausanne (46% en 2015) et à Genève également (41%, 2015). A Bâle et à Berne, plus de la moitié des ménages n'en possède pas (52% / 57%), ainsi qu'à Zurich où la proportion atteint 53%. Pourtant, l'obligation de doter les logements de places de stationnement – toujours en vigueur dans bien des communes – entraîne une pléthore de places de stationnement dans les lieux souvent bien desservis par les transports publics.

Contact

ATE Association transports et environnement
Emilie Roux
Rue des Gares 9, 1201 Genève
022 734 70 44, emilie.roux@ate.ch
www.ate-hsr.ch