



# PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu du séminaire de l'ATE du 5 décembre 2017



Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



## **Emilie Roux**

Collaboratrice de projet Habitat à mobilité durable

ATE Association transports et environnement

Le 5 décembre 2017, dans le cadre de sa Plateforme Habitat à mobilité durable, l'ATE Association transports et environnement a organisé le séminaire « *L'habitat sans voitures – Comment le concevoir?* » dans la coopérative d'habitation Soub7 à Genève. Le grand nombre de participants à cette demi-journée démontre l'intérêt actuel pour un habitat intégrant des ratios de stationnement réduits par rapport aux normes en vigueur. Pourtant, et bien que ce type d'habitat rencontre un succès grandissant, les obstacles restent encore trop nombreux. La thématique a été discutée sous divers angles : intérêt d'une telle planification, adaptation des normes en matière de stationnement, enjeux pour les coopératives et pratique de la Ville de Genève. L'exemple d'une coopérative d'habitation a également été présenté.

## **POURQUOI SOUB7?**

Les coopératives d'habitation s'orientent de plus en plus vers un habitat sans voiture. Certaines d'entre elles estiment leur besoin en places de stationnement à 0,5 places pour 100m<sup>2</sup> de surface brute de plancher (sbp). A Soub7, les statuts de la coopérative favorisent l'autopartage, ainsi chaque voiture de la coopérative est partagée entre les habitants. Pourtant, malgré un besoin réduit en places de stationnement, il a fallu construire le nombre de places de stationnement prévues par la loi. Des solutions ont donc dû être trouvées pour utiliser les places inutiles. Des cases de stationnement ont été louées à des personnes externes et la moitié du parking sous-terrain a été transformé en ateliers ou lieux de stockage. Les participants au séminaire ont pu visiter cet immeuble et ces aménagements et mieux comprendre les enjeux du stationnement dans le cadre d'une coopérative d'habitation.

# TABLE DES MATIÈRES

Quelle mobilité dans les quartiers? _____	<b>4</b>
Pourquoi planifier, construire et habiter avec peu de voitures? _____	<b>6</b>
Le règlement de stationnement sur fonds privés L 5 05 10 _____	<b>7</b>
Enjeux de mobilité dans le cadre d'un urbanisme participatif: l'expérience des coopératives d'habitation _____	<b>8</b>
L'habitat sans ou avec peu de voitures, pratiques actuelles? _____	<b>10</b>
Mutualisation et autogestion au sein d'une coopérative d'habitation ____	<b>11</b>



## QUELLE MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS ?

L'événement s'est ouvert avec l'intervention d'Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat en charge du Département de l'aménagement, du logement et de l'environnement, qui a souligné la tendance vers la réduction des places de stationnement en ville, nettement perceptible dans l'évolution des logements.



### **Voir à long terme**

La mutation territoriale en cours dans le Canton de Genève revêt une importance particulière. Les nouveaux quartiers se multiplient et le nombre de logements va fortement augmenter ces prochaines années. On construit aujourd'hui pour des siècles ! Il est fondamental de ne pas oublier le lien entre aménagement et mobilité.

### **Une nécessaire prise en compte de la mobilité dès le projet**

La tendance actuelle va vers une baisse du nombre de ménages possédant une voiture. Il est donc important d'anticiper dès maintenant cette tendance dans les futurs projets de quartiers. Plusieurs exemples vont dans ce sens sur le territoire du Canton de Genève. Citons les Cherpines, les Vernets ou encore la Concorde. Parallèlement, il est important de proposer des modèles qui favorisent la réduction des déplacements.

### **Favoriser la ville des courtes distances**

La ville des courtes distances est une réponse à ces enjeux. Pour limiter les déplacements, toujours plus nombreux, les habitants devraient pouvoir trouver à proximité tous les services qui répondent à leurs besoins. C'est pourquoi le Canton de Genève n'applique pas le principe du « zoning », qui consiste à faire des quartiers résidentiels d'un côté et des quartiers de logements de l'autre. A l'inverse, il faut construire les logements et les lieux d'emploi, de commerce ou de services dans les mêmes quartiers. Le nombre de déplacements est ainsi réduit et des lieux de sociabilité sont intégrés au quartier.

### **De longues distances accessibles en mobilité douce**

Grâce à l'essor du vélo à assistance électrique, les déplacements en mobilité douce ne se cantonnent plus uniquement aux courtes distances. Il n'est pas rare de voir des cyclistes en vélo à assistance électrique parcourir près de 10 km pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, il est imaginable de construire des pénétrantes cyclables qui permettront de se déplacer entre les quartiers de manière aisée et sécurisée. Pourtant, aujourd'hui encore 1/3 des trajets en voiture font moins de 3 km. Des distances pourtant facilement réalisables à pied ou à vélo.

## Des infrastructures de transports publics fortes

Rien ne remplacera les grandes infrastructures de transports publics pour limiter l'utilisation de la voiture dans les villes. Suite au projet CEVA<sup>1</sup>, l'enjeu sera de redoubler d'efforts pour développer l'offre de RER sur l'ensemble du canton et en particulier dans les nouveaux quartiers. Le réseau de RER est le seul moyen de transport capable de gérer des masses.

C'est pourquoi il est primordial aujourd'hui de penser à la mobilité de demain, afin d'anticiper la diminution de la possession d'une voiture privée et de créer un cadre favorable à la réduction des places de stationnement.



### LES CHERPINES

A la demande des communes, le taux de stationnement sera fortement réduit à un ratio de 0.6 places de stationnement par logement. Ce taux se base sur le pari qu'il y aura plus de ménage sans voiture d'ici à 2020. Cependant, afin d'éviter un manque de places de stationnement et un report sous forme de stationnement sauvage sur la commune, il est prévu une réserve en surface, en cas de besoin.

### LES VERNETS

Dans le cadre du projet de la Caserne des Vernets, la diminution future de l'usage de la voiture est déjà prise en compte, avec la création de quelque 3000 places de stationnement pour vélos situées dans les sous-sols, les rez-de-chaussée et les espaces extérieurs. La solution trouvée pour anticiper la mobilité future est une mutualisation des places de stationnement du secteur.

### LA CONCORDE

Dans le cas de ce quartier déjà construit, le schéma de circulation a été modifié pour réduire la place de la voiture dans le quartier (parking centralisé et mutualisé, mise en place d'impasses et de nouvelles infrastructures routières, réaménagement de l'espace-rue au profit des habitants). Cela a été rendu possible par une forte implication citoyenne au travers du Forum démocratique.

<sup>1</sup> Le CEVA est un projet de RER qui permettra de relier la gare Cornavin et celle d'Annemasse (France) en desservant les grands pôles d'activités genevois. En créant ce réseau RER à l'échelle de l'agglomération, le CEVA se veut une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle privée. Plus d'informations sur le projet : [www.ceva.ch](http://www.ceva.ch).



## POURQUOI PLANIFIER, CONSTRUIRE ET HABITER AVEC PEU DE VOITURES ?

La Conférence des villes pour la mobilité a été créée en 2010 et compte aujourd'hui 20 villes membres dans toute la Suisse. Christine Gaillard, vice-présidente de cette entité a présenté les avantages de construire et d'habiter avec peu de voitures.



### **Pour les villes**

Ce type d'habitat permet de réduire le trafic sur les routes locales, de gagner de l'espace grâce aux places de stationnement économisées et d'accroître la flexibilité urbanistique. Par ailleurs, les commerces, services et offres de loisirs locaux sont davantage utilisés, la qualité des espaces publics est améliorée et les habitants sont d'autant plus en mouvement et en meilleure santé.

### **Pour les habitants**

Ils s'identifient davantage à leur quartier, les nuisances environnementales et les dangers d'accidents routiers sont réduits. Plus de mobilité douce et des espaces ouverts rendent les quartiers plus vivants.

### **Pour les maîtres d'ouvrage**

Ils font des économies grâce à une infrastructure réduite et peuvent offrir des loyers plus abordables, ainsi que des prestations de mobilité attractives. Cette conception architecturale plus libre permet de répondre à une demande en hausse et à la tendance de partager plutôt que posséder.

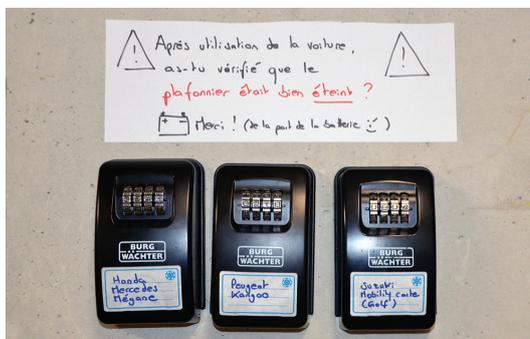
### **Le rôle de la CVM**

La Conférence des villes pour la mobilité souhaite sensibiliser les villes au potentiel de tels quartiers, faciliter l'échange entre les villes intéressées et faire connaître de bons exemples de mise en œuvre.



# LE RÈGLEMENT DE STATIONNEMENT SUR FONDS PRIVÉS L 5 05 10

Le nouveau règlement du stationnement du Canton de Genève, révisé en 2015, intègre des ratios fortement réduits dans certaines zones. Le stationnement est une demande légitime, mais l'offre est contrainte là où la demande est la plus forte. Il constitue un levier crucial d'action publique (Mobilités 2030, Plan Opair, opb, plan directeur cantonal, etc.) pour agir sur la mobilité.



## Encourager plutôt que lutter

Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac (DGT), est parti du paradoxe selon lequel le canton de Genève est souvent considéré comme un canton "automobiliste". Or, la part de la mobilité douce à Genève est l'une des plus élevée de Suisse. A contrario, il y a plus de ménages ne possédant pas de vélo que de ménages ne possédant pas de voiture. Ainsi, pour le Canton, il ne s'agit pas de contrer la possession d'une voiture, mais d'agir pour son utilisation "intelligente" dans une logique multimodale.

## Un nouveau règlement<sup>2</sup>

Le nouveau règlement du stationnement intègre les modifications du réseau de transports publics à l'horizon 2020-2025 et prend en compte les grands projets du Plan directeur cantonal (PDCn) à l'horizon 2020-2025. La diminution générale des ratios de stationnement tient compte de l'évolution des taux de motorisation et de la

saturation du réseau routier. Ainsi, les nouveaux ratios sont parfois diminués de moitié, notamment dans le cadre de certains grands projets.

## Des besoins qui varient selon le type de logement

Pour certains types de logement, le besoin en places de stationnement est moindre. Ainsi, pour les logements d'utilité publique (LUP), la diminution des ratios peut aller jusqu'à 30%. Pour les logements étudiants aucune place n'est prévue. Pour les immeubles avec encadrement pour les personnes âgées (IEPA) elle correspond à 50% des besoins calculés.

## Mutualiser ou utiliser les places vacantes

Dimensionner le stationnement peut aussi passer par une mutualisation des places de stationnement. Cela signifie qu'un seul parking est construit pour tous les immeubles au lieu d'un par construction. Cela peut également passer par une évaluation des places vacantes dans un rayon de 300m autour du projet déposé. Ainsi, si les parkings alentours sont surdimensionnés, il est possible de réaliser moins de places de stationnement dans le nouveau quartier.

Il existe donc une multitude de leviers pour diminuer le nombre de places de stationnement construites.

<sup>2</sup> Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé L 5 05.10



## ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LE CADRE D'UN URBANISME PARTICIPATIF: L'EXPÉRIENCE DES COOPÉRATIVES D'HABITATION

Pour les coopératives d'habitation, la gestion de la mobilité est un enjeu important. Elle s'inscrit dans une volonté de limiter ses impacts environnementaux, mais aussi ses coûts de construction. En effet, le coût d'une place de stationnement dans un parking sous-terrain est d'environ CHF 50'000.-, ce qui renchérit les coûts de construction et peut parfois mettre en péril certains projets.

### VALEURS

Les valeurs du Groupement des coopératives d'habitation genevoises se basent sur les trois piliers du développement durable.

**Ecologie:** privilégier une conception et des solutions préservant l'environnement.

**Social:** favoriser la création de lien social et les échanges entre habitant-e-s.

**Economie:** les coopératives ne poursuivent pas de but lucratif. Les coopératives entreprennent les études nécessaires pour optimiser les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien à court, moyen et long terme, en évitant de recourir à des solutions onéreuses ou superflues.



### Des besoins moindres

Selon Caroline Marti, secrétaire générale du Groupement des coopératives d'habitation genevoises, les coopératives ont des besoins inférieurs aux normes de stationnement en vigueur. Une observation empirique indique qu'un ratio d'environ 0,5 serait suffisant. Or la nouvelle réglementation du stationnement ne correspond pas toujours à ces besoins. Pour exemples, les Grand-Esserts et les Communaux d'Ambilly se trouvent dans le secteur V du nouveau règlement du stationnement ce qui implique qu'un minimum de 1 place par 100m<sup>2</sup> de surface brute de plancher (SBP) devrait être prévu. A Vieusseux et aux Vergers, dans le secteur IV, le minimum réglementaire est fixé à 0,8.

### **Un processus participatif, des opportunités**

Au-delà d'une certaine qualité urbanistique ou d'une certaine qualité de vie, le processus participatif permet, au travers de solutions concertées et partagées, de créer des situations favorables à une utilisation moindre de la voiture. Partenariat avec Mobility, parc de véhicules partagés pour les habitants (voitures, vélos), tentative de partenariat avec les TPG pour l'achat d'abonnements ou encore réflexions sur les places de stationnement sécurisées et accessibles pour les vélos sont autant de démarches entreprises par les coopératives et qui favorisent une mobilité alternative et respectueuse de l'environnement.

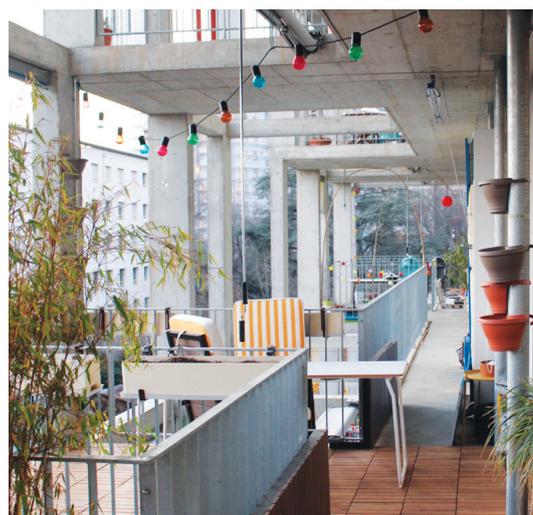
### **Forum Grosselin<sup>3</sup>, un exemple de processus participatif**

Cette expérience d'urbanisme participatif dans le cadre du projet Praille Acacias Vernets (PAV)<sup>4</sup> a abouti à différentes propositions liées à la mobilité dans le secteur :

- Construire moins de places qu'exigé par le ratio en gardant une réserve d'espace
- Permettre aux opérateurs de choisir de renoncer à la construction de place de stationnement
- Aménager un accès facilité aux infrastructures de transports publics par des itinéraires de mobilité douce et un système de desserte locale (minibus) pour les personnes à mobilité réduite
- Penser les accès au quartier par poches pour éviter le trafic de transit à travers le quartier

- Limiter le nombre de poids lourds dans le quartier en concentrant les activités qui nécessitent des livraisons dans un secteur proche de l'autoroute.

Il démontre que les futurs habitants sont eux-mêmes prêts à renoncer à un véhicule privé et qu'il n'est pas systématiquement nécessaire de construire le nombre de places de stationnement prévu par la loi.



<sup>3</sup> Plus d'information sur le forum : [www.ge.ch/dossier/demarche-participative-grosselin/forum-grosselin](http://www.ge.ch/dossier/demarche-participative-grosselin/forum-grosselin)

<sup>4</sup> Plus d'informations sur le projet : [www.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets](http://www.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets)



## L'HABITAT SANS OU AVEC PEU DE VOITURES, PRATIQUES ACTUELLES ?

Albane Ferraris, urbaniste à la Ville de Genève, a souligné que la ville réalise des projets avec moins de stationnement depuis de nombreuses années. Avant 2008, les quartiers des Ouches et des Foyers de Sécheron sont des exemples de quartiers qui bénéficiaient déjà de ratios de stationnement réduits.



Aujourd'hui, en plus du nouveau règlement du stationnement, plusieurs leviers permettent de créer des logements sans nécessairement construire autant de places de stationnement.

### La surélévation

La surélévation d'immeuble en est un, puisque la loi permet de construire des logements supplémentaires sans nécessairement créer de nouvelles places de stationnement.

### Nœuds de transports

Dans les projets de la Gare des Eaux-Vives par exemple, le ratio de stationnement sera réduit à 0.6 grâce à la proximité de la gare CEVA et au prolongement de la voie verte. Le Plan localisé de quartier a été fait par les communes, permettant un travail fin sur la maille piétonne.

### Travail sur les rez-de-chaussée

Il est important d'offrir des services de proximité dans ce type de quartier. C'est pourquoi il est important de faire tout un travail sur les rez-de-chaussée.

### Travailler sur la perméabilité

Dans l'écoquartier de la Jonction, le ratio de stationnement est réduit à 0.5. Un grand travail sur la perméabilité a été réalisé.

### Mutualisation

A la Concorde, pour apaiser la circulation et réduire les coûts des infrastructures, il a été décidé de regrouper les parkings collectifs aux abords du quartier. Cela permet également de supprimer les places de parking en surface. Dans le cadre du projet de la Caserne des Vernets, toute une réflexion autour de la mutualisation des places de parking public a été menée afin de permettre la réduction du nombre de places de stationnement.

### Pas d'attribution

Aux Acacias, l'idée est d'avoir des parkings plus loin des logements et de n'avoir aucune place de parking attribuée pour apaiser le trafic interne.

On le voit bien, il n'y a pas qu'une seule solution mais une multitude d'outils à disposition du planificateur. C'est pourquoi il est important d'adapter les projets à la situation du quartier projeté.



## MUTUALISATION ET AUTOGESTION AU SEIN D'UNE COOPÉRATIVE D'HABITATION

La coopérative d'habitation Equilibre a la particularité d'intégrer dans ses statuts la renonciation à la possession de voitures individuelles privées au profit des voitures communes mises à disposition dans le cadre du système d'autopartage organisé par la coopérative. Dans le cadre de tous ses projets de logement, elle a donc besoin de moins de places de stationnement. Olivier Krumm, représentant du maître d'ouvrage au sein de la Coopérative Equilibre, a présenté ces projets et leurs défis.



La première expérience de la coopérative Equilibre s'est faite à Cressy. Le ratio légal fixé était de 1,3 place de stationnement, mais il était bien trop élevé étant donné que le nombre de voitures nécessaires au bon fonctionnement de l'autopartage était de 4 pour 13 appartements. Pour ne pas avoir à construire de parking, une recherche sur la quantité de places vacantes à louer dans le quartier a été menée et une disposition statutaire de renoncement à la voiture individuelle a été mise en place d'un commun accord avec la Direction générale des transports (DGT) et la commune. Ainsi, il n'a pas été nécessaire de construire un ouvrage qui aurait été inutile.

Le second projet a été réalisé à Soubeyran, lieu de la réunion. Ici, le principe est le même, 6 voitures sont disponibles en autopartage, mais aucun habitant de la Coopérative Equilibre ne possède son propre véhicule, sauf pour deux cas qui ont obtenu une dérogation pour raisons professionnelles. Le ratio légal a été fixé à 0,8 (soit 34 places), mais avec un besoin nettement inférieur de stationnement, il aurait été plus

utile de construire beaucoup moins de places de stationnement. L'obligation de construire ces 34 places de stationnement a obligé les futurs habitants à réfléchir à l'utilisation de ce parking. Ainsi, seules 14 places de stationnement sont utilisées, dont 6 pour l'autopartage, 4 pour la coopérative la Luciole et 4 à des personnes externes à l'immeuble. Le restant a été transformé en ateliers et en dépôts. Par conséquent, si un jour il y a besoin de plus de places de stationnement, il suffira de casser les cloisons des ateliers. Il y a donc une possibilité de réversibilité.

Aux Vergers, la coopérative Equilibre construit 72 logements et 25 places de stationnement dans le parking du quartier. 18 places seront réservées à l'autopartage et 7 pour les activités et services. C'est en tenant compte de la spécificité de la coopérative (pas de véhicules privés) que la commune a accepté de réduire le ratio de 1 à 0,4.

Enfin, à Presinge trois coopératives, dont Equilibre, vont construire 140 logements. Le ratio de stationnement légal est de 1,6 soit 240 places à construire en sous-sol. Mais la coopérative souhaite demander une dérogation pour réduire ce nombre. L'enjeu est de taille car le contexte est rural, donc il sera plus difficile de construire avec moins de voitures. Pourtant, pas très loin de là, il y a la gare CEVA. Il y a également l'idée de construire un parc de vélos électriques et de l'autopartage. L'étude du projet est encore en cours.

# PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

## Vers un habitat sans voitures – comment s’y prendre ?

La Plateforme habitat à mobilité durable 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 de rencontres d’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%) et à Zurich, 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 TP.

## Contact

ATE Association transports et environnement  
Emilie Roux  
Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève  
022 734 70 44, [emilie.roux@ate.ch](mailto:emilie.roux@ate.ch)  
[www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

Avec le soutien de



Städtekonferenz Mobilität  
Conférence des villes pour la mobilité  
Conferenza delle città per la mobilità



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l’environnement, des transports,  
de l’énergie et de la communication DETE

Pour une mobilité  
d’avenir

