L'habitat sans voitures : utopie ou modèle?

Autor(en): **Baehler, Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-958099

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

THEMA

L'habitat sans voitures – utopie ou modèle?

DANIEL BAEHLER
Assistant-doctorant en géographie des mobilités, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne.

[ILL. 1]

[ILL. 1] Le premier quartier sans voitures de Suisse, «Burgunder» à Berne-Bümpliz: un cadre de vie apprécié par les familles. (Source: Peter Krebs)

Depuis quelques années, des quartiers sans voitures ou avec un nombre limité de places de stationnement ont vu le jour en Suisse. Leurs avantages répondent à une demande croissante. La «Plateforme habitat à mobilité durable» a été créée pour promouvoir ce type de logements dont les premiers exemples ont un franc succès.

Dans tous les cantons suisses, à l'exception de Bâle-Ville, les lois exigent de construire un certain nombre de places de stationnement par logement. Même dans des quartiers dits durables, de nombreuses places sont construites, alors que la mobilité compte pour 35% de la consommation d'énergie finale en Suisse [1]. Ce n'est que récemment que cette obligation a été remise en question, notamment par les maîtres d'ouvrage à but lucratif. Ces derniers constatent de plus en plus que la loi leur impose de réaliser davantage de places de stationnement qu'ils ne peuvent en vendre ou louer. En effet, il faut compter au minimum 30'000 CHF par place dans un parking souterrain. Un investissement qui s'avère rarement rentable, vu le faible loyer qui sera obtenu et les taux de vacance élevés que constatent différentes villes et propriétaires immobiliers dans les parkings à des emplacements centraux [2].

[1] OFEN 2014: Statistique globale suisse de l'énergie 2013.
[2] Häne, S.: Zwei Parkplätze pro Auto. Der Bund/TA, 24.03.2015.

[ILL. 2]

[ILL. 2] A la place de parkings, des espaces verts et de jeu sont au centre des quartiers. A Burgunder, cet espace est réservé pour accueillir du stationnement si c'est un jour nécessaire. (Source: npg AG)

Les évolutions récentes du comportement de mobilité appuient ces constats. La proportion des ménages sans voiture ne cesse d'augmenter depuis une quinzaine d'années dans les cinq plus grandes villes suisses. En 2010, plus de la moitié des ménages ne possèdent plus de voiture à Bâle et à Berne (55%, 53%) [3]. A Lausanne et Genève, leur proportion a augmenté de 10 points entre 2000 et 2010 pour atteindre respectivement 44% et 40%. D'autres indicateurs vont dans le même sens. Tandis que les jeunes de 18–24 ans sont de moins en moins nombreux à passer leur permis de conduire – entre 1994 et 2010, ce chiffre a diminué de 70% à 58% – ils ont plus souvent un abonnement général, cette proportion ayant augmenté de 10% à 20% [3]. Des études montrent également que la voiture n'a plus le même statut parmi les jeunes adultes qu'auparavant. Le vieillissement de la population est un autre phénomène qui pourra contribuer à faire augmenter la part des personnes qui ne veulent ou ne peuvent pas avoir recours à une voiture. La demande potentielle d'habitat sans ou avec peu de voitures s'avère donc importante. Pour la région de Berne, une étude de marché réalisée en 2007 a confirmé ce constat [4].

Avantages économiques et sociaux

Ces quartiers avec un nombre réduit de places de stationnement offrent de nombreux avantages. Les bénéfices écologiques en matière de consommation d'énergie et de pollution sont évidents. En outre, il y existe de nombreux aspects positifs dans d'autres dimensions. D'un point de vue social, l'absence d'infrastructures dédiées à la voiture libère beaucoup d'espace pour les rencontres, le jeu ou la détente et augmente la sécurité, en particulier pour les enfants et les personnes

[3] OFS/ARE 2012: La mobilité en Suisse: résultats du microrecensement mobilité et transports 2010.
[4] Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern, Büro für Mobilität AG, 2007

âgées. Les maîtres d'ouvrage ont ainsi plus de marge de manœuvre dans la conception de quartier, et pour les communes cela permet de densifier sans un des aspects négatifs qui peuvent en résulter, à savoir l'augmentation du trafic motorisé. Par ailleurs, supprimer les places de stationnement permet de faire des économies qui peuvent, par exemple, être investies dans des constructions plus écologiques ou des services de mobilité, comme l'achat commun d'un vélo de transport ou une place dédiée à l'autopartage dans le quartier. Autrement, l'argent économisé peut aussi profiter aux habitants à travers des loyers moins élevés, ce qui est par exemple le cas du quartier Burgunder présenté ci-dessous.

«Plateforme habitat à mobilité durable»

Pour promouvoir ce type novateur d'habitat, la «Plateforme habitat à mobilité durable» a été lancée en 2014 par l'ATE Association transports et environnement, soutenue par la Confédération et accompagnée par des représentants de l'immobilier et des communes, des urbanistes, et d'autres experts en mobilité. Le projet s'est basé sur un réseau actif depuis 2008 en Suisse alémanique et développe maintenant des activités des deux côtés de la Sarine.

Au centre du projet, son site web (www.habitat-mobilite-durable.ch) réunit toutes les informations sur l'habitat sans ou avec peu de voitures: présentation des quartiers existants, de la situation juridique en matière de construction de places de stationnement ou encore d'outils permettant d'évaluer l'adéquation d'un site à ce type d'habitat.

Succès de deux quartiers à Berne et Winterthour

Le premier quartier sans voitures de Suisse a été inauguré en 2011 à Berne-Bümpliz. Le quartier «Burgunder» se trouve à proximité immédiate de la station RER de Bümpliz Süd, dans ce quartier à l'ouest de Berne caractérisé par une grande mixité sociale et fonctionnelle. En effet, de nombreux commerces se trouvent à quelques minutes à pied ou à vélo, de même que des écoles et des lieux de loisirs. Une crèche a été intégrée à ce quartier de 80 logements. Il ne compte que 13 places de stationnement pour visiteurs (0.175 par logement); d'autant plus d'espace est dédié aux piétons et cyclistes.

Cependant, sa réalisation a été compliquée. En effet, à ce moment-là, le Canton de Berne ne prévoyait pas dans sa législation la possibilité de réaliser des projets immobiliers sans stationnement. Le maître d'ouvrage, la société npg AG, a dû trouver un compromis avec la Ville, consistant à s'engager à construire ultérieurement des places de stationnement si besoin, et à prouver qu'il en aurait les moyens financiers. Un espace vert accueillant une place de jeux est réservé à cet effet: le parking y serait construit en sous-sol. Par ailleurs, les locataires ont dû signer des baux leur interdisant de détenir une voiture dans un périmètre de 300 mètres, une autre garantie exigée par la Ville pour obtenir le permis de construire. Le maître d'ouvrage doit rendre compte chaque année à la Ville du respect de ces conditions; le cas échéant, elle peut exiger qu'un parking soit construit. Cela n'a pourtant pas empêché de trouver des locataires. Bien au contraire, le quartier accueille aussi de nombreuses familles qui apprécient ce cadre de vie.

Un autre exemple, quelque peu différent, est le quartier «Giesserei» à Winterthour. En effet, les conditions relatives à l'usage de la voiture sont moins rigides: 49 places de stationnement sont à disposition des habitants des 151 appartements, des visiteurs, ainsi que des clients des différents locaux commerciaux et culturels (0.32 place/logement). Plus précisément, il s'agit d'un projet d'habitat intergénérationnel, réalisé par une coopérative dans le quartier de Neu-Hegi à Oberwinterthur, à quelques kilomètres du centre-ville. Les constructions en bois qui correspondent, comme le quartier «Burgunder», à la norme Minergie-P-eco, intègrent entre autres une crèche, un restaurant, un magasin de vélos et une bibliothèque. La ville a octroyé une autorisation spéciale pour la construction de ce quartier, en y ajoutant, comme à Berne, la condition de construire des places de stationnement supplémentaires, si nécessaire. Vis-à-vis des locataires, il n'y a pas de réglementation quant à la possession d'une voiture, mais l'association mise en place par la coopérative qui gère la location privilégie les ménages sans voiture lors de l'attribution de logements. Pour favoriser la mobilité durable, 480 places de stationnement vélo, un service de location de vélos (y compris de vélos de transport), ainsi qu'une voiture en autopartage Mobility sont à disposition des locataires.

Et ça fonctionne!

Un premier bilan, après quelques années de fonctionnement des premiers quartiers, s'avère positif – l'habitat sans ou avec peu de voitures n'est plus une utopie écologiste, mais un modèle d'urbanisme qui trouve preneur [5]. Vu aussi le nombre de nouveaux projets [6], il n'y a pour l'heure pas de signe qui permettrait de tirer de conclusion contraire. Cependant, il est évident que ces quartiers nécessitent un contexte adapté, notamment des commerces et services à proximité et des transports publics performants.

L'intérêt soulevé pour les colloques de la «Plateforme habitat à mobilité durable», en particulier de la part de maîtres d'ouvrage privés, montre également que ce type d'habitat ne convainc plus uniquement pour des raisons écologiques et sociales, mais aussi d'un point de vue économique. De même, les adaptations de lois relatives au stationnement, dans le canton de Berne ou en ville de Baden en Argovie, sont des exemples qui prouvent que l'idée d'un habitat sans ou avec peu de voitures tend ainsi à se diffuser.

Si ce type de quartier présente des avantages certains, de nombreuses questions restent ouvertes: pourquoi choisit-on de vivre dans un quartier sans voitures? Les habitants de ces quartiers ont-ils, globalement, un comportement de mobilité et un mode de vie plus durable que d'autres citadins?

[5] cf. notamment Bürgi, H. & Hari, B. 2013: P+D: Wohnsiedlung Burgunder, Bern: Autofrei und Minergie-P-Eco. Bundesamt für Energie BFE.
[6] www.habitat-mobilitedurable.ch → Exemples → Quartiers en projet.

CONTACT
daniel.baehler@unil.ch

[ILL. 3] Quartier «Giesserei» à Winterthour. (Source: Nicolas Perrez)

[ILL. 4] Un quartier centré sur la mobilité douce: à «Giesserei» à Winterthour, l'infrastructure dédiée au vélo facilite la vie sans voiture. (Source: Nicolas Perrez)

ZUSAMMENFASSUNG

Autofrei/autoarm Wohnen – Utopie oder Modell?

Seit einigen Jahren existieren in der Schweiz autofreie und autoarme Wohnsiedlungen. Als Beispiele der nachhaltigen Stadtentwicklung reagieren sie auf das veränderte Mobilitätsverhalten eines Teils der Schweizer Bevölkerung. In grossen Städten leben immer mehr Haushalte ohne Auto, in Basel und Bern sind dies bereits über die Hälfte. Immer noch gibt es in allen Kantonen, ausser Basel-Stadt, eine Parkplatz-Erstellungspflicht beim Neubau von Wohnungen. Diese wird mehr und mehr hinterfragt, auch von kommerziellen Wohnbauträgern, denn dadurch müssen oft Parkplätze erstellt werden, die nicht vermietet oder verkauft werden können.

Autofreie oder autoarme Wohnsiedlungen bieten zahlreiche Vorteile. Neben Umweltaspekten wie tiefem Energieverbrauch und weniger Emissionen, sind es auch solche sozialer Art: Durch den Verzicht auf Infrastrukturen fürs Auto bleibt mehr Platz für Begegnung, Spiel und Erholung. Die Sicherheit für Kinder und ältere Menschen wird erhöht. Aus wirtschaftlicher Sicht werden durch den Verzicht auf Parkplätze Kosten gespart, welche in Form von günstigeren Mieten oder Mobilitätsdienstleistungen der Bewohnerschaft weitergegeben werden können.

Die «Plattform autofrei/autoarm Wohnen», ein Projekt des VCS, unterstützt vom Bund und zahlreichen Partnern aus allen für den Wohnbau relevanten Bereichen, fördert die Entwicklung solcher Wohnsiedlungen. Sie bietet auf ihrer Website www.wohnbau-mobilitaet.ch eine umfassende Dokumentation zum Thema an, unter anderem zu bestehenden Siedlungen, zur juristischen Situation oder zur Standorteignung.

Eine erste Bilanz des autofreien und autoarmen Wohnens in der Schweiz fällt positiv aus. Die beiden erfolgreichen Beispiele Burgunder in Bern-Bümpliz (autofrei) und Giesserei in Winterthur (autoarm) zeigen, dass das Modell funktioniert und keine Utopie mehr ist. Viele Fragen sind noch offen, einige davon werde ich im Rahmen meiner Doktorarbeit über BewohnerInnen autofreier Siedlungen untersuchen.