Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 92 (2020)

Heft: 4

Artikel: La mobilité douce : un vrai défi pour les coopératives

Autor: Emmenegger, Jean-Louis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-906307

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LA MOBILITÉ DOUCE: UN VRAI DÉFI POUR LES COOPÉRATIVES

Avec le développement durable et la réduction des émissions de CO_2, la thématique de la mobilité douce est un défi majeur pour les coopératives d'habitation. «Habitation» en fait la synthèse: définitions, avis de spécialistes, réalisations de coopératives et réflexions sur l'avenir de la mobilité.

JEAN-LOUIS EMMENEGGER

Le petit véhicule 100% électrique citadin avec batterie rechargeable (pour une personne) de la marque «Enuu» de Bienne. © Enuu /DR

La définition officielle pourrait être celle de la Confédération: «On entend par mobilité douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou roulettes, à la seule force musculaire humaine» (Ofrou). C'est donc celle qui est centrée sur l'«Homo sapiens», qui se déplace par ses propres moyens, sans véhicule à moteur. Pour d'autres, la définition est plus large: elle englobe tous les moyens de transport qui ne consomment pas une énergie fossile (essence ou gaz). Mais l'électricité verte produite avec de l'énergie hydraulique ou du solaire serait acceptée. Ce sont déjà deux définitions et il y en a encore bien d'autres! Mais on peut se demander si cette définition «stricte» est encore valable quand on voit la très rapide évolution de ces dernières années et l'arrivée sur le marché des nouveaux moyens de transport électriques individuels de type vélo, trottinette, scooter, voiture électrique et petit véhicule? Un spécialiste de la mobilité va, lui, regarder une rue dans sa globalité et définir une «mobilité générale» qui englobe tous les moyens de transport «circulant sur un même axe»: le piéton, le cycliste, le cyclomotoriste, le motard, la voiture, la camionnette, le camion, le bus, le tram, etc. Mais tous doivent utiliser une voie bien spécifique: trottoir, piste cyclable ou route.

Pour une mobilité durable

L'ATE (Association transport et environnement) a, quant à elle, développé le concept de «mobilité durable»: elle regroupe les moyens de transport qui ne polluent pas et qui préservent l'air et l'environnement. Elle promeut donc le vélo en général (city-bikes, VTT, les remorques pour vélo, le vélo-cargo), le vélo électrique (deux types: les 25 km/h et les 45 km/h), la voiture électrique et au gaz naturel-biogaz, les transports publics (train, tram, bus, bateau) et, bien sûr, la marche à pied. Mais l'avion est banni, tout comme la voiture «classique» à moteur à combustion thermique (essence ou diesel) à cause de ses émanations de CO_2 qui polluent l'air. On le voit, la définition du concept de mobilité dépend de ce qu'on y met!

Le vélo est en plein essor

Dans les grandes villes de notre pays, le vélo, le moyen de déplacement idéal pour le travail et les loisirs, a pris cette année, en pleine pandémie de Covid-19, un essor fulgurant (source: ATE). Vincent Kaufmann, spécialiste de la mobilité urbaine, l'a confirmé récemment dans «24 heures»: «Les voies vertes, comme celle qui va de Genève à Annemasse, rendent le vélo plus attractif. En ville, les aménagements cyclables mis en place durant la crise sanitaire ont fait bondir l'utilisation du vélo de 22%. C'est énorme.» La future loi sur les voies cyclables est en consultation, et si elle devait être acceptée, elle favoriserait encore davantage la mobilité cycliste en Suisse! Des villes comme Genève et Zurich, déjà assez favorables au vélo, ont vu le nombre de cyclistes encore augmenter, les abris pour vélos aux abords des gares et dans les quartiers s'étendent, les vélos en libre-service et parkings à vélos sont en expansion, etc. Jamais les vendeurs de vélos et d'autres moyens de déplacement n'ont fait autant d'affaires!

Même la ville de Lausanne, malgré ses rues en pente, a multiplié cet été les pistes réservées aux cyclistes et e-bikes, en supprimant des centaines de places de parc. Le Plan de développement durable de la ville de Lausanne à appliquer jusqu'en 2019 prévoyait une mobilité accrue de 54% par l'augmentation du trafic cycliste. Vevey va aussi créer des bandes cyclables et doubler le nombre de places de parc pour vélos. Les bornes électriques de chargement se répandent. Bien évidem-

Le vélo-cargo est de plus en plus prisé dans les coopératives d'habitation. © Carvelo2go /DR

ment, cette forte expansion du nombre de cyclistes se fait de plus en plus sentir dans les coopératives d'habitation: les sociétaires-locataires demandent davantage d'abris pour vélos, des chemins cyclables dédiés, des prises pour charger les batteries des vélos électriques, etc.

Coopératives: de plus en plus concernées

«Habitation» a demandé à trois directeurs et à une responsable de coopératives d'habitation romandes quelle était leur définition de la mobilité. Ilhan Büchler, directeur de la SCHL, explique: «Nous encourageons nos locataires à repenser la mobilité via la charte écologique que nous leur faisons signer, en donnant la préférence aux «modes doux» pour leurs déplacements: marche, vélo, vélo électrique pour de courtes distances, et de recourir autant que possible aux transports publics et de favoriser le covoiturage entre voisins et collègues de travail.»

Pour Jacques Cuttat, directeur de la FLPAI à Genève, la mobilité douce «se limite à la marche à pied, le vélo, le vélo électrique, le fauteuil roulant pour les personnes à mobilité réduite et le déambulateur pour les personnes âgées». Sur le nouveau site, il n'y aura aucune voiture en surface, donc des espaces verts, mais un parking souterrain de 1000 places est disponible (voir article dans ce numéro).

A la FLCL, selon son directeur Philippe Meyer, on est en faveur des piétons (qui doivent avoir des sentiers piétonniers), des vélos (avec leurs propres voies cyclables) et des transports publics. Il indique: «On essaie de construire le moins possible de places de parc pour les voitures. On s'éloigne de l'ancien concept des années 1960-1970 d'une place par logement. Pour les voitures électriques, on aura 20 bornes dans le parking de 700 places des Plaines-du-Loup, avec une extension prévue à 40 bornes.»

Quant à Uli Amos, de la Coopérative Equilibre, elle précise: «nos habitants utilisent le vélo et le bus. A cela s'ajoute l'autopartage qui est le point clé de notre mobilité. Notre coopérative interdit la voiture privée à nos locataires, donc nos immeubles à Cressy, à Soubeyran et à Meyrin (écoquartier des Vergers) proposent des voitures en autopartage. Nous avons même une voiture à gaz! La plupart des sociétaires ont un vélo électrique, et aux Vergers, ils ont un abonnement de bus des TPG (l'arrêt du tram est à 400 m)». Et les vélos? «Nous avons prévu 1 vélo par logement: au total, nous avons 160 places pour les vélos. Phénomène nouveau: il y a toujours plus de vélos-cargo et nous avons dû aménager des locaux pour les ranger!»

Etablir un «concept global de mobilité»

Ainsi, pour les coopératives d'habitation, deux cas peuvent se présenter. Dans le premier, elles envisagent d'aménager leur lotissement actuel pour y intégrer des nouveaux éléments de mobilité douce. Ici, tout va dépendre de la situation de son terrain, et les questions qui se posent sont: existe-t-il des chemins piétonniers? Ou une ligne de transports publics à proximité? Les chemins sont-ils utilisables par des vélos? Et ces chemins peuvent-ils être utilisés aussi bien par les piétons que les cyclistes? Les réponses à ces questions devront être analysées avec un architecte-urbaniste ou un ingénieur en mobilité, qui pourra élaborer un «concept global de mobilité».

Dans le second cas, celui d'un nouveau projet en phase d'étude et de planification, c'est bien sûr tout en amont qu'il faut réfléchir au concept de mobilité douce, en même temps que seront décidés les emplacements des futurs immeubles et des zones piétonnes. Le spécialiste en mobilité identifiera où faire passer les chemins piétonniers et ceux pour les cyclistes, et où prévoir les accès à la rue proche ou à l'arrêt du bus, où installer les abris à vélos extérieurs, etc.

S'adapter au lieu

Dans le quartier de Maillefer à Lausanne, où il y a plusieurs immeubles de la SCHL, l'espace central est une zone piétonne, traversée par des chemins piétonniers, où se croisent les habitants qui vont faire leurs courses ou prendre le bus, des mamans avec leur poussette, quelques cyclistes et enfants à vélo, ou des personnes en chaise roulante électrique. Les seules voitures autorisées sont celles de La Poste et des services d'urgence. Avec les arbres plantés ici et là, l'espace devient un parc très agréable pour s'y promener et s'y détendre. Exercice réussi! Et pour la mobilité: pas de voitures privées en surface mais 2 voitures Mobility sont proposées aux habitants (et un parking souterrain).

A Genève, le site de la FLPAI (voir l'article dans ce numéro) deviendra un terrain vert, arborisé et fleuri, avec des chemins pour que les gens du quartier puissent s'y promener. Le quartier compte plusieurs coopératives d'habitation, dont la SCHG, et un EMS. Le principe est qu'il ne doit y avoir aucun obstacle à la promenade: pas d'escaliers, ni rampes fortes, ni trottoirs. Là aussi, l'ensemble est bien pensé: exercice réussi!

Autopartage et covoiturage: la mobilité partagée

Dans la coopérative Equilibre, la mobilité répond à une définition très stricte: pour en devenir sociétaire-locataire, la personne doit s'engager à renoncer à sa voiture privée. La coopérative, aux Vergers, a donc mis en place son propre système d'autopartage: elle dispose de 2 voitures utilisables sur réservation. Le système d'autopartage a été entièrement inventé par des coopérateurs d'Equilibre, car ils estimaient le système Mobility (CFF) trop coûteux. D'autres coopératives d'habitation ont aussi mis en place leur propre système d'autopartage (la coopérative genevoise Codha notamment) et/ou de covoiturage.

L'électromobilité à la hausse

Selon la définition stricte de la mobilité douce (donnée au début de cet article),

Section vaudoise

Respectons-nous !

Le TCS Vaud s'engage pour le respect entre les différents usagers de la route. Nous défendons des aménagements sensés et sécuritaires pour tous les modes de transport.

Nous incitons également les enfants à emprunter par eux-mêmes le chemin de l'école, afin de gagner en confiance et en indépendance dans leur mobilité.

tcs-mobiliteensecurite.ch

Vous aussi, rejoignez le + grand Club suisse de la mobilité. **tcs-vd.ch**

Le quartier de Maillefer à Lausanne (SCHL) permet aussi aux personnes à mobilité réduite de prendre l'air et de maintenir le contact avec les habitants. © JLE

celle-ci n'inclut pas les «moyens de déplacement électriques», donc pourvus d'un moteur électrique: les vélos, les trottinettes, les scooters, les petits véhicules pour une personne (à batterie), et bien sûr les voitures électriques. Cette année, on compte une trentaine de marques qui proposent des modèles! De janvier à août 2020, 8300 voitures électriques ont été vendues. Et depuis le début de l'année, une voiture neuve sur quatre (24,1%) est équipée d'un moteur hybride, électrique, à gaz ou à hydrogène, une proportion qui n'était que de 11,6% il y a un an (Auto-Suisse), ce dont se réjouit l'ATE: «C'est le signe que quelque chose est en train de bouger.»

Ce phénomène nouveau s'accompagne d'une demande de la part des coopérateurs de grandes coopératives (en Suisse alémanique et en Romandie), pour disposer de bornes de recharge pour les voitures électriques. La multiplication des bornes de recharge publiques (à recharge rapide) devant les centres commerciaux (Coop va équiper de telles bornes 100 points de vente d'ici 2023 et Migros aura aussi une centaine de sites), dans des parkings ou sur des places extérieures, est venue renforcer cette demande. Elle est d'ailleurs favorisée à Genève par la Stratégie de l'électromobilité 2030 et les subventions pour l'installation de bornes de recharge. «L'une des raisons est qu'une e-auto roule avec ¼ de l'énergie d'une voiture à essence. Pour 100 km, la plus petite des e-autos utilise 15 kWh, l'équivalent de 1,5 l d'essence. En plus, il n'y a pas d'impôt pour ces véhicules et les frais d'entretien sont le ¼ de ceux d'une voiture à essence» explique Giordano Pauli, directeur de Savenergy-Consulting GmbH, qui conseille les coopératives dans le domaine de l'installation de bornes rechargeables et des économies d'énergie.

Bornes de chargement = une prestation de plus

Remarquons que cette présence de voitures électriques et de bornes de recharge dans une coopérative d'habitation peut tout à fait s'intégrer dans une stratégie de mobilité douce en tant que prestation supplémentaire à l'autopartage, au covoiturage et à la location de vélos. Elle n'est pas à exclure a priori. Ainsi, dans deux coopératives alémaniques à Affoltern/Zurich, les coopérateurs, après plusieurs discussions animées, ont voté pour disposer d'une dizaine de stations de recharge lente, l'argument de la lutte contre la pollution de l'air grâce aux voitures électriques ayant prévalu.

A la SCHL, «la prise en compte des besoins en stations de recharge électrique dans les parkings existants est actuellement traitée en fonction des demandes spécifiques, mais nous étudions diverses variantes afin d'anticiper une demande croissante, avec un minimum de 20% des places équipées en infrastructure de charge. Des prises électriques en suffisance vont être posées dans tous les locaux à vélos de nos immeubles en 2021 pour pouvoir recharger les vélos électriques» précise Ilhan Büchler.

Lutter contre la pollution de l'air

Récemment, le Parlement a voté la loi sur le CO_2 (mais un référendum a été lancé) qui renforce la lutte contre la pollution de l'air par les chauffages à mazout (taxe et hausse du prix) et les véhicules à moteurs thermiques (hausse du prix = taxe sur l'essence). Et on peut imaginer que les coopérateurs qui veulent lutter contre cette pollution de l'air qu'ils estiment dangereuse pour eux et leurs enfants vont davantage s'intéresser à l'achat d'une voiture électrique pour la simple raison qu'elle n'émet pas de CO_2.

A ce stade, l'origine de l'électricité peut se poser: est-elle verte et d'origine hydraulique ou solaire, ou provient-elle du nucléaire français ou d'usines à charbon allemandes? Une bonne chose à savoir: les distributeurs d'électricité et services industriels donnent des certificats d'origine pour le courant vert. Mais quid des batteries au lithium des voitures électriques: quel est le prix de cette énergie grise productrice de pollutions diverses et de CO_2 (extraction, transport et fabrication)? Le débat est ouvert et il est actuellement très animé! Certaines coopératives d'habitation ont choisi la «voie des petits pas», en analysant la tendance générale et, surtout, la demande de leurs coopérateurs-locataires pour des voitures électriques, avant de faire voter des décisions pour installer – ou non – des bornes de chargement pour les voitures électriques.

Aussi le gaz naturel

En réalité, il n'y a pas que les véhicules électriques et hybrides (électricité/essence) qui suscitent un intérêt grandissant dans la population: il y a aussi ceux fonctionnant au gaz naturel-biogaz, «qui émettent beaucoup moins de CO_2 que les modèles à essence et presque pas de particules fines» (Energiapro). Ils figurent dans les classes énergétiques A et B qui sont les meilleures. Le carburant gaz naturel contient d'office 20% de biogaz issu du traitement de déchets verts. Intéressant, non? Ce qui est intéressant pour les coopératives d'habitation (pour le covoiturage, les véhicules d'entretien ou de petits transports), c'est qu'il existe toute une gamme de véhicules roulant au gaz naturel-biogaz (voiture individuelle, camionnette, etc.). A n'en pas douter, c'est une mobilité économique et écologique qui mérite que l'on s'y intéresse. ■

PLUS D'INFOS SUR LES MOBILITÉS

www.vd.ch/themes/mobilite
www.pro-velo.ch
www.infrastructurevelo.ch
www.ate-vd.ch
www.magazine-ate.ch
www.mobilityacademy.ch
www.carvelo2go.ch
www.e-mobile.ch
www.aruve.ch
www.energiapro.ch/mobilite
www.novavolt.ch

La mobilité au gaz naturel-biogaz : une solution d'avenir

40% d'émissions de CO_2 en moins grâce au biogaz

Les véhicules au gaz naturel-biogaz émettent beaucoup moins de CO_2 que les modèles à essence et presque pas de particules fines, ce qui leur permet de figurer dans les classes énergétiques A ou B.

De plus, en Suisse, le gaz naturel carburant contient d'office 20% de biogaz, une énergie renouvelable, locale et neutre en CO_2. Il est même possible de rouler 100% au biogaz grâce à nos certificats !

Des économies sur le carburant

Sur l'ensemble du réseau Holdigaz, le gaz naturel carburant est au prix fixe de CHF 1.44/kg, soit CHF 0.98 par litre d'équivalent essence. Un parmi les meilleurs marché de Suisse !

Un choix complet de modèles

Les véhicules au gaz naturel-biogaz sont disponibles dans les gammes les plus variées, de la citadine à la fourgonnette en passant par la benne à ordures et le chariot élévateur, sans oublier les camions et, dès 2021, même les tracteurs. Vous trouverez certainement le modèle qui répondra à vos besoins.

www.energiapro.ch/mobilite

À vos côtés pour une mobilité plus écologique et économique !

energiapro

Une société du groupe HOLDIGAZ

L'expertise immobilière d'utilité publique
Notre service, votre soutien

- Conseils immobiliers
- Gestion de coopératives
- Développement de projets
- Pilotage de travaux

Patrimob SA | Av. de la Gare 29 | Lausanne | Tél. 021 613 08 70 | patrimob@patrimob.ch | **www.patrimob.ch**

LOGEMENT IDÉAL
société coopérative

Société coopérative spécialisée
dans l'immobilier à loyer abordable

Rue Centrale 5, 1003 Lausanne
www.logement-ideal.ch