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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 93 (2021)

Heft: 3

Artikel: Quelles mobilités demain?

Autor: Emmenegger, Jean-Louis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-966005

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: 13.07.2025

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

QUELLES MOBILITÉS DEMAIN?

La thématique de la mobilité – au sens global – est au centre du débat politique en Suisse. Car elle a des liens avec la pollution (émanations de CO_2), la consommation d'énergie, les types de véhicules privés, les transports publics, etc. En quoi les coopératives d'habitation sont-elles concernées?

JEAN-LOUIS EMMENEGGER

Pour se déplacer, que ce soit à titre privé ou professionnel, toute personne a plusieurs moyens à sa disposition. Enumérons-en brièvement les principaux: la marche à pied (même en ville), le vélo (aussi le vélo électrique, le vélo-cargo, le VTT), la trottinette électrique, le cyclomoteur (électrique aussi), la moto, la voiture privée (à moteur thermique ou électrique), le petit véhicule électrique urbain autonome, la camionnette, le camion, l'autobus, et, bien sûr, les transports publics (trains, trams, bus). Bref, les moyens ne manquent pas!

Transports publics: en forte expansion

Ce type de transports est actuellement dans une phase de forte expansion, qui concerne tout à la fois les trains (les CFF et les autres compagnies régionales privées), les bus régionaux (des villes vers la campagne), les trams (dans les grandes villes) et les lignes de bus urbains. Tous ces types de transports se développent à un rythme soutenu depuis quelques années. C'est une évidence: comme les gens travaillent à des endroits toujours plus éloignés de leur domicile, ils veulent pouvoir s'y rendre rapidement et sans voiture. Certes, la pandémie a renforcé le «home office», mais rien ne dit que ce phénomène persistera à l'avenir. De plus, il y a toujours plus de personnes (seniors, familles) qui renoncent purement et simplement à la voiture privée et qui vont donc utiliser les transports publics. Le développement des transports publics peut être démontré par les exemples des deux grandes villes de Romandie, Genève et Lausanne.

Genève: CEVA et PAV

Le CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) est la nouvelle ligne ferroviaire dans le canton de Genève et la région voisine de la Haute-Savoie française. Mis en service en décembre 2019, le CEVA relie Genève à Annemasse et constitue la colonne vertébrale des transports publics régionaux avec le Léman Express. Ainsi, la nouvelle ligne Genève–Annemasse a modifié la mobilité des gens habitant le long de cet axe: plusieurs nouvelles gares à proximité de leur quartier leur permettent désormais de prendre le train pour aller au centre de Genève. Conséquence logique: des nouveaux immeubles ont été construits à proximité de cette nouvelle ligne de transport public. Ainsi, le grand projet de «Chêne-Bourg & Chêne-Bougeries» prévoit la réalisation de 1000 nouveaux logements et la création de 500 emplois d'ici 2030, ainsi que des espaces publics et des activités commerciales. L'arrivée du Léman-Express a fait de la gare de Chêne-Bourg un pôle central.
Un autre exemple du développement de l'habitat le long des axes des transports publics est celui du quartier du PAV (Praille–Acacias–Vernets), où la mobilité a été entièrement revue en profondeur dans le cadre de la création de nouveaux quartiers d'habitation. Ici aussi, une grande place a été faite au réseau ferroviaire, et les nouvelles gares de Lancy-Pont-Rouge et Lancy-Bachet intègrent le PAV dans le réseau ferroviaire de l'agglomération genevoise. Ces gares sont aussi raccordées au réseau des TPG (trams et bus) selon le principe des «liaisons-araignées».

Lausanne aussi

Dans le canton de Vaud, les projets sont également nombreux: mentionnons, entre autres, la transformation complète de la gare CFF de Lausanne (qui va commencer prochainement; la gare de Lausanne verra son nombre d'utilisateurs doubler d'ici 2030 pour devenir un véritable hub des transports publics), l'aménagement de la nouvelle gare de liaison de Renens/Malley, et le projet du métro M3 à Lausanne. Cette troisième ligne de métro reliera Lausanne-Gare à la Blécherette et répondra à l'augmentation du nombre de voyageurs habitant dans les quartiers nord de la ville. C'est là que se construit actuellement l'écoquartier des Plaines-du-Loup dont «Habitation» a déjà plusieurs fois parlé dans ses numéros. Ce M3 est encore au stade de projet et son premier tronçon pourrait être inauguré en 2025.

De nombreux aménagements ont été opérés pour faciliter la mobilité des cyclises à Lausanne, ici à l'avenue de la Harpe. Photo: Ville de Lausanne

Lausanne est connue pour son métro, dont la première ligne (M1) a été construite pour relier l'UNIL et l'EPFL au centre-ville (mise en service en 1991). La seconde ligne (M2) a été construite pour relier le nord-est et le sud de la ville (mise en service en 2008). Il s'agit d'un métro sur pneumatiques entièrement automatisé résultant de la transformation et du prolongement de l'ancienne ligne de chemin de fer à crémaillère Lausanne-Ouchy ouverte en 1877 (un funiculaire le remplaça jusqu'en 1958; il fut fermé en 2006). Une troisième ligne (M3) viendra compléter le réseau de métros à Lausanne. Dans cette ville encore, il est intéressant de mentionner que la communauté tarifaire «Mobilis» a lancé l'opération «train – bus – métro = 1 seul ticket», dans le but de favoriser les déplacements avec tous les moyens de transports publics urbains existants dans l'agglomération.
Pour les coopératives d'habitation, il est bien sûr très important de se situer à proximité des liaisons de transports publics, existantes ou futures. Et dans le cas de projets de construction de nouveaux immeubles, la coopérative d'habitation doit analyser les terrains disponibles notamment en fonction de leur proximité aux lignes de transports publics, car cela constituera un atout important pour trouver des futurs locataires-sociétaires.

Voitures électriques: le grand boom?

Depuis le début de la pandémie en 2020, les voitures électriques ont gagné en popularité. Selon le journal «Le Temps» (28 juillet 2021), depuis janvier 2021, l'augmentation des ventes de voitures électriques a été de 116%. Mais il faut relativiser: elles ne représentent que 9,9% du total des immatriculations. Aujourd'hui, la concurrence est forte et toutes les marques proposent un modèle électrique. Selon M. Bieri, directeur du TCS: «La tendance est résolument aux véhicules rechargeables.» L'avenir nous dira si cela se vérifie dans les faits. Cette tendance a un impact positif sur l'atmosphère (diminution de la pollution par les émanations de CO_2 et les particules fines), mais chez les fabricants de voitures électriques, personne ne se soucie vraiment de la question de la production du courant électrique qui sera nécessaire pour recharger les batteries de toutes ces voitures électriques! Les vendeurs répondent que ceci n'est pas leur problème... Or, la Suisse a décidé de se passer de l'énergie nucléaire et pour la remplacer, à part l'importation de courant électrique de l'étranger, aucune solution concrète n'a été proposée! Le solaire ne se développe que beaucoup trop lentement et on ne peut que déplorer que les autorités fédérales

Vulcan

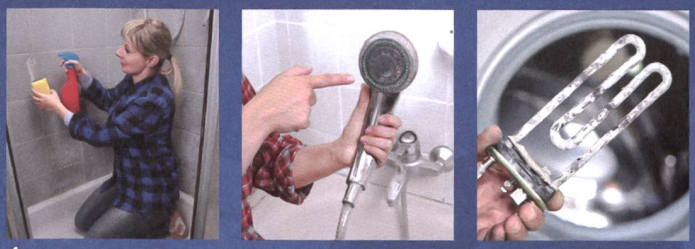
- sans sel
- sans chimie
- sans entretien
- 10 ans garantie

contre le calcaire et la rouille

Profitez de nos prix d'action.
6 semaines test gratuit.*

Protégez contre le calcaire vos conduites, chaudières, appareils électro-ménagers et installations sanitaires comme les douches, WC ou robinets. Les minéraux sont entièrement conservés et le goût n'est pas altéré. Installation sans ouverture des tuyaux.

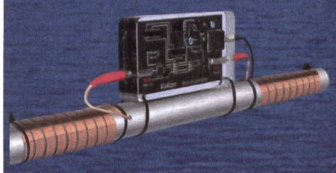
** hors frais de montage.*



1. Les installations sanitaires et appareils comme les lave-linge, les bouilloires, les machines à café, etc. accumulent nettement moins de calcaire.

2. Les installations sanitaires sont protegés contre le calcaire. Les tuyaux ne sont plus entartrés. Le tartre déjà présent dans les tuyaux est éliminé. Les points de rouille sont scellés.

3. L'eau conserve son goût d'origine et n'est pas chargée de sel ou de produits chimiques.



p. ex. le Vulcan 5000 pour la maison individuelle au prix de CHF **1585**
6 semaines test gratuit.

Notre représentant en Suisse romande depuis 10 ans:

Willi Kurt

Tél. 079 221 13 39

www.ews-ag.com

EWS Wüst - Systeme für Wassertechnik
EWS Wüst, Mühlebühlweg 6
5616 Meisterschwanden AG
info@ews-wassertechnik.ch

Outre plus de 20'000 objets en Suisse, Vulcan est employé chez: Sauber Motorsport, Nestlé, CocaCola, Danone, Bayer, Mövenpick, Hitachi, Chrysler, Klärwerke Zürich, Toray, Hyundai, LaFarge-Holcim, Le Meriedien, Hyatt, SwissSteel, Norwegian Cruises etc

LIENS UTILES:

www.ceva.ch
www.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets
www.mobilis-vaud.ch
www.lausanne.ch
www.pro-velo.ch
www.ate.ch
Genève:
https: //bit. ly/2W4iwhp
Vaud: https: //bit. ly/3y4wlJT

ne lancent pas une vaste campagne nationale de promotion de cette énergie propre, en subventionnant l'installation de panneaux solaires sur tous les toits des immeubles, hangars, écoles, bâtiments et villas.

Pas assez de bornes

Aujourd'hui, il n'y a pas assez de bornes de chargement des batteries de voitures électriques disponibles sur les routes suisses. De ce fait, on voit des files d'attente aux bornes des stations-service. Le nombre de bornes de chargement devra donc être augmenté pour répondre à la forte demande. Certaines coopératives d'habitation reçoivent aussi des demandes de la part de leurs locataires-sociétaires pour que des bornes de chargement des batteries de voitures électriques soient installées, dans le parking souterrain ou à l'extérieur. Elles entendent définir des principes de base. La question de savoir qui va payer l'installation des bornes est légitime mais délicate. Est-ce à la coopérative via ses dépenses d'investissement courantes, ou est-ce aux propriétaires des voitures électriques qui vont utiliser les bornes?

Dans le canton de Genève, depuis le 1er janvier 2019, l'Etat de Genève octroie une subvention pour l'achat et l'installation de bornes électromobilité dans des lieux d'habitation collectifs ou individuels (50% du prix, maximum Fr. 1000.–; voir le site sous Pour en savoir plus). La coopérative d'habitation doit s'adresser à sa commune pour obtenir la subvention. Le «Guide d'installation de systèmes de recharge pour véhicules électriques» donne des informations utiles sur l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques. Dans le canton de Vaud, il est aussi possible de recevoir une subvention pour l'installation d'une borne (voir Pour en savoir plus). De plus, certaines communes octroient aussi des subventions: à Lutry (VD), la commune verse une subvention: 20% du prix d'achat et au maximum Fr. 500.–.

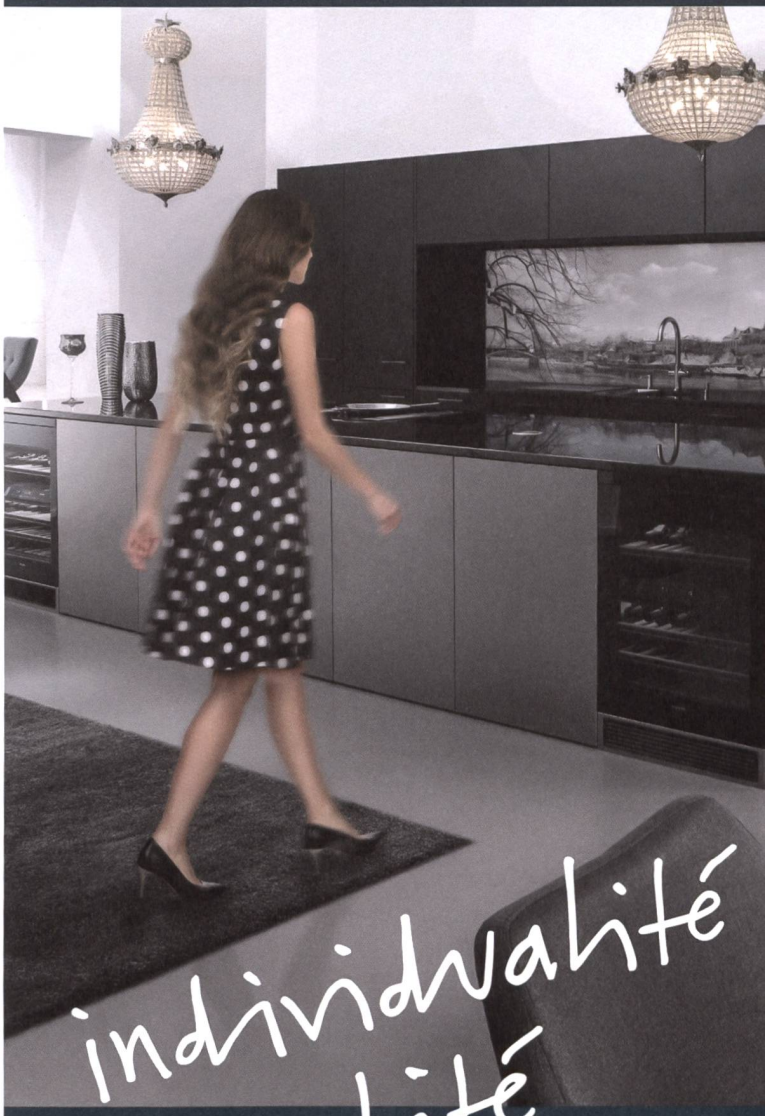
Aussi dans les coopératives?

Cette thématique devient de plus en plus actuelle pour les coopératives d'habitation. C'est aussi la conséquence de l'abandon des véhicules thermiques d'ici à 2030-2040 comme les grands constructeurs l'ont annoncé. Quelle vision les coopératives ont-elles par rapport aux bornes de chargement? A la SCHL, son directeur, M. Büchler, analyse ainsi la situation: «Nous avons établi une stratégie de déploiement sur l'ensemble de notre patrimoine immobilier avec un concept d'électrification des places de parc évolutif et adaptatif. Nous voulons éviter de faire du coup par coup désordonné.» Pour établir un concept cohérent, pour la SCHL, il était important de bien comprendre les besoins, les types de véhicules concernés et l'évolution probable, le fonctionnement et l'utilisation des véhicules, les systèmes et les fournisseurs, les installations nécessaires en conséquence, les subventions, etc. Et M. Büchler de compléter: «Nous prévoyons de réaliser une infrastructure prête à recevoir une borne (câblage, liaisons, tableau électrique) pour équiper jusqu'à 40% de nos places de parc d'ici 2 à 3 ans. Nous poserons des bornes sur 10% de nos places dans le même délai, le solde de 30% sera effectué en fonction de l'évolution de la demande.» Actuellement, environ 1% des places sont équipées, y compris avec les nouvelles construc-

Les différentes mobilités en un lieu unique doivent être intelligemment aménagées: photomontage de ce que pourrait devenir la place Centrale à Lausanne. Photo: Gehl architectes pour la ville de Lausanne.

Le vélo-cargo séduit de plus en plus de gens. DR

SABAG
Aménagement intérieur



individualité
qualité
originalité

Venez découvrir nos nouvelles cuisines sur mesure de fabrication Suisse dans nos succursales de Genève, Nyon et Lausanne

sabag.ch

LOI SUR LE CO_2 REFUSÉE: QUELLES CONSÉQUENCES?

La loi sur le CO_2 soumise au peuple suisse en votation le 13 juin a été rejetée. En cas d'acceptation, la loi révisée aurait permis au Conseil fédéral de porter la taxe sur le CO_2 à Fr. 210.– par tonne de CO_2 (env. 50 centimes par litre de mazout, env. 4,2 centimes par kWh de gaz naturel), ce que les importateurs de pétrole et d'essence ont vivement combattu. Malgré ce rejet, la réduction des émissions polluantes reviendra très bientôt dans le débat politique, car sans mesures contraignantes, l'objectif de réduire de moitié les émissions de CO_2 d'ici à 2030 semble totalement utopique. Et on sait que la Suisse a signé les Accords de Paris... En attendant les nouvelles propositions du Conseil fédéral (ou du Parlement ou d'une initiative populaire), la situation change tout de même pour toutes les coopératives d'habitation dont le chauffage est au mazout: en effet, la taxe sur le CO_2 prélevée sur le mazout, qui est actuellement de Fr. 25.44 (HT) pour 100 litres, va passer à Fr. 32.24 (HT) dès le 1er janvier 2022. Donc pour 1000 litres, cela va faire Fr. 68.– de plus (Fr. 680.– pour 10 000 litres). Ainsi, les coopératives d'habitation verront leurs dépenses d'achat de mazout de chauffage augmenter dès le 1er janvier 2022. Le prix du mazout dépendra de l'évolution du marché.

tions. «Nous favorisons la mobilité douce, mais nous souhaitons aussi encourager nos locataires qui gardent une voiture, à rouler avec un véhicule électrique», conclut M. Büchler.
La Coopérative Cité-Derrière, à Lausanne, n'a pas encore de bornes de chargement. La raison est simple: «Nous proposons des logements subventionnés et des logements protégés. De ce fait, nous n'avons pas forcément le public-cible pour ce type d'installations. De plus, pour avoir des loyers modérés, nous faisons attention aux coûts des équipements que nous installons» explique Nadine Carrel. Mais elle complète en précisant: «Nous avons prévu d'en installer dans certains projets plutôt urbains et d'une certaine taille, comme aux Plaines-du-Loup. Mais pour l'instant, nous n'avons pas reçu de demandes.» Quant à la prise en charge des frais, une ligne directrice doit encore être définie, certains frais seraient pris en charge par la coopérative et d'autres par l'utilisateur.

L'autopartage, la solution du futur?

Parmi les coopératives pionnières en matière d'autopartage figure la Coopérative Equilibre, aux Vergers à Meyrin, où «le principe est que les coopérateurs-locataires qui viennent habiter chez nous n'aient pas de voiture privée. L'autopartage est le point-clé de la mobilité dans notre coopérative», nous rappelle Ulrike Amos, membre du comité. C'est la raison pour laquelle une solution de «partage de voitures» a été mise en place. Le système a été développé par des habitants bénévoles de la coopérative. Ainsi, 8 voitures sont proposées aux familles (32 foyers au début, aujourd'hui 70!) «Malgré quelques difficultés techniques, nous restons persuadés de la pertinence du principe lancé il y a 3 ans maintenant, et nous voyons que cela marche!» Ici, le problème de la borne de chargement pour les voitures électriques n'existe pas: il n'y en a pas. Quelques habitants ont des vélos électriques, mais la majorité utilisent les transports publics (TPG ou le tram). En plus des places pour les vélos (160), il a fallu en créer pour les vélos-cargos, en forte progression. ■

[1] A ce sujet, voir aussi l'article « La mobilité douce : un vrai défi pour les coopératives », paru dans «Habitation» n° 4/2020 (décembre), pages 39 à 42

LE PLAN CLIMAT DE LAUSANNE: INCIDENCES SUR LA MOBILITÉ

Le projet est très ambitieux: d'ici à 2050, la Municipalité de Lausanne entend faire de sa ville une «ville zéro carbone» (zéro émission de gaz à effet de serre), à la fois tempérée, verte et arborisée. Bref: une ville saine et offrant une qualité de vie élevée. Le plan d'action prévoit 170 mesures dans 12 domaines avec 49 axes qui se complètent. La ville vise «zéro véhicule thermique» à Lausanne en 2030. L'usage de la voiture devra grandement diminuer au profit de la mobilité active et des transports publics. Les infrastructures telles que les lignes de métro, de tram, de bus et les pistes cyclables seront toutes fortement développées. La mobilité sera adaptée à l'urgence climatique, en rendant plus attractifs les prix des abonnements Mobilis, en améliorant les liaisons des transports publics (TL) et en créant des aménagements destinés à la mobilité active des piétons (avec une généralisation des zones piétonnes au centre-ville), ainsi qu'en aménageant de nombreuses nouvelles pistes cyclables sur les principaux axes (ce qui a déjà été fait cet été). Une autre priorité est l'arborisation de la ville, avec un objectif de 30% de couverture par des arbres d'ici à 2040. Premier succès: le 22 juin 2021, la Ville de Lausanne a obtenu le label argent de «ville verte» décerné par l'Union suisse des services des parcs et promenades.

AGROLA

SOLUTIONS DE RECHARGE QUI INSPIRENT

Pack complet Sérénité d'un seul fournisseur !

Les solutions de recharge AGROLA vous permettent d'investir dans une infrastructure durable et innovante, et d'ouvrir la voie à la mobilité électrique.

Nous vous conseillons et répondons à toutes vos attentes, clarifions avec vous l'ensemble des conditions cadres et élaborons un concept de recharge complet et personnalisé: **www.agrola.ch/solutions-de-recharge**

agrola.ch