

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



## Planifier, construire et habiter avec peu de voitures



Fiche d'information pour les villes et les communes  
Conférence des villes pour la mobilité, en coopération avec:



PLATTFORM  
AUTOFREI/AUTOARM  
WOHNEN

## 1. L'essentiel en bref

Depuis 2011, sept projets sans ou avec peu de voitures, soit jusqu'à 0,3 places de parc par logement, ont été réalisés en Suisse. Plusieurs autres projets sont en planification ou en construction. Loin des premiers balbutiements de l'idée, planifier, construire et habiter avec peu de voitures devient une réalité tangible.

Dans les grandes villes, la part des ménages sans voiture est de près de 50% – et la tendance est à la hausse. De plus en plus de promoteurs réagissent à la baisse de la demande de places de parc privées et essayent de planifier en conséquence. Ils ne veulent pas renchérir inutilement leurs projets.

Les villes et les communes sont sollicitées. Si elles n'utilisent pas leur marge de manœuvre pour les autorisations, il pourrait en résulter à moyen terme une offre excédentaire de places de parc privées. Dans les premières années de l'après-guerre, avec le boom de l'automobile, on a promulgué à peu près partout des lois obligeant à prévoir des places de parc avec les nouvelles constructions. «Une place de parc par logement» était alors la règle.

Si, il y a quelques décennies, c'est encore le manque de places de parc privées qui prévalait, avec pour conséquence négative une surutilisation de l'espace public, la situation menace maintenant de basculer de l'autre côté. Il faut trouver des solutions qui rendent plus souple l'obligation de créer des places de parc et qui en même temps offrent des garanties pour que le domaine public ne soit pas envahi de voitures en stationnement.

Un soutien compétent des autorités communales augmente les chances de succès des projets d'habitation avec moins de voitures. Les facteurs de succès sont: un maître d'ouvrage intéressé, une planification adéquate, une commune active, un emplacement approprié, des règles de stationnement contraignantes, une offre élevée de places de stationnement pour vélos, un concept de mobilité rigoureux, un controlling conséquent et une communication ouverte.

La présente fiche d'information veut inciter les autorités communales à apprendre des exemples existants et de l'expérience d'acteurs importants et à transmettre ce savoir. Elle montre:

- **Que planifier, construire et habiter avec peu de voitures, cela fonctionne**
- **Que des effets négatifs peuvent être évités**
- **Qu'il y a de bons arguments**
- **Que la demande existe**



## 2. Pourquoi planifier, construire et habiter avec peu de voitures?

### **S'orienter sur la demande**

La forte augmentation de la surface dévolue au parcage s'explique par l'obligation de créer des places de parc, en vigueur pratiquement partout. Mais en de nombreux endroits, les exigences légales applicables aux nouvelles constructions sont dépassées. Car dans les plus grandes villes de Suisse, la moitié environ des ménages vivent sans posséder d'auto. A long terme, c'est donc une offre nettement excédentaire en places de parc privées qui se dessine, si les conditions cadre légales ne sont pas adaptées.

### **Réduire l'empreinte au sol**

La dernière Statistique suisse de la superficie de l'Office fédéral de la statistique montre qu'entre 1985 et 2009, c'est la surface consacrée aux places de parc qui a connu la plus forte augmentation (56%). Elle est passée de 4121 à 6404 hectares. Cela représente 5,1 millions de places de parc de 5 mètres de long sur 2,5 mètres de large. Si l'on y ajoute les parkings souterrains, on arrive à une estimation de 8 à 10 millions de places de parc, soit en gros 2 pour chacune des 4,4 millions de voitures immatriculées en Suisse.

### **Faire baisser la consommation d'énergie**

La mobilité coûte cher en énergie: elle représente plus d'un tiers de la consommation totale. Il sera donc très difficile d'atteindre les objectifs d'une société à 2000 watts sans mesures dans le domaine de la mobilité.

### **Améliorer la sécurité et la qualité de vie**

En outre, les changements sociétaux en cours actuellement font que l'on accorde plus de poids à des facteurs comme la sécurité des enfants qui jouent ou la diminution de la charge pour l'environnement dans son cadre de vie.

**Planifier, construire et habiter avec peu de voitures: qu'entend-on par là?**  
**Jusqu'à 0,2 place de parc par logement, on parle d'habitat sans voitures («autofrei»).**  
**De 0,2 à 0,5 place par logement, on est dans un habitat avec peu de voitures («autoarm»).**



### 3. Avantages

Pour les communes et les villes, l'habitat sans et avec peu de voitures découle plusieurs avantages:

- Le trafic motorisé sur le réseau des routes locales se voit réduit.
- Les frais des coûteux travaux d'infrastructures pour le TIM diminuent.
- Les structures de proximité (commerces, loisirs, etc.) sont renforcées. Les quartiers sont plus animés.
- Les places de parc économisées, les infrastructures réduites et la densification du bâti permettent de gagner des surfaces est d'améliorer la qualité de l'habitat.
- L'élimination de garages offre plus de latitude pour l'aménagement d'espaces verts et de loisirs. En outre, la parcellisation plus libre augmente la flexibilité urbanistique.
- Les habitants bougent davantage grâce à la promotion du vélo et des déplacements à pied.
- Les projets contribuent aux économies d'énergie et à la société à 2000 watts.
- Les projets avec une qualité de vie plus élevée confèrent à la commune une meilleure image.

Les maîtres d'ouvrage et les habitants en profitent aussi:

La réalisation de projets avec peu de voitures permet aux maîtres d'ouvrage de construire moins cher à qualité égale. Ils peuvent répercuter ces avantages en termes de coûts sur les locataires et investir dans des offres de mobilité alternative. Ils bénéficient d'une liberté supplémentaire dans la conception, dans la mesure où les restrictions liées aux espaces de parcage à créer disparaissent partiellement.

Les habitants – en particulier les enfants et les personnes âgées – profitent de la réduction des dangers de la circulation. Les enfants ont davantage d'espace pour jouer. Les possibilités supplémentaires de jouer et de faire des expériences constituent une condition importante pour un développement adapté à l'enfant.





## 4. Ce que peuvent faire les villes et les communes

Afin de rendre possibles les projets avec peu de voitures, les villes et les communes peuvent:

1. Adapter les réglementations sur la création de places de parc aux conditions actuelles.
2. Informer activement les maîtres d'ouvrage sur les possibilités de la construction avec peu de voitures.
3. Transmettre aux partenaires de projets intéressés le savoir sur la planification et la construction avec peu de voitures.

Les exemples de bonnes pratiques sur le site [www.habitat-mobilitedurable.ch](http://www.habitat-mobilitedurable.ch) montrent l'étendue de la gamme des instruments de contrôle et de sauvegarde s'agissant de l'absence ou de la rareté des voitures dans les projets d'habitation. Au chapitre 8, vous trouverez en outre des exemples de ce que les autorités peuvent faire.

La réalisation de projets d'habitation avec peu de voitures pose quelques défis. La mise en œuvre des moyens appropriés permet de les surmonter:

Défi	Réponse
L'espace public est envahi de voitures en stationnement.	Trouver des mécanismes de sauvegarde avec les maîtres d'ouvrage et chercher le dialogue avec les riverains.
Réseaux de TP et de MD surchargés.	Mettre les coûts pour l'extension du réseau en relation avec les économies sur l'extension du TIM et planifier le développement des infrastructures dans sa globalité.
Les besoins des habitants changent avec le temps.	Un bon choix de l'emplacement et des prestations alternatives en matière de mobilité réduisent le risque de voir l'offre et la demande diverger.
Il n'existe pas d'expériences de longue durée avec de tels projets.	L'habitat avec peu de voitures existe à l'étranger depuis les années 1990.
L'habitat avec peu de voitures conduit à la ghettoïsation.	Encourager les échanges entre les habitants et le quartier par des manifestations et autres.
Il y a des difficultés et des incertitudes juridiques quant aux questions des places de parc.	L'étude des exemples de bonnes pratiques permet de choisir une solution sur mesure.
Les coûts de conseil, d'accompagnement et de contrôle augmentent.	L'habitat avec peu de voitures est en plein boom. L'échange d'expériences permet de réduire les coûts.



## 5. Le marché de l'habitat avec peu de voitures

Pour les promoteurs, il est crucial de ne pas rater leur cible. Les villes et les communes non plus n'ont aucun intérêt à avoir des logements vides. Cependant, le marché se développe plutôt dans un sens où des espaces de parcage généreux et chers représentent un risque pour la location comme pour la vente.

Selon le microrecensement<sup>1</sup>, le nombre de ménages sans voiture dans les plus grandes villes de Suisse augmente constamment.

Grandes villes	2000	2005	2010	Autres lieux*	2010
Suisse	20 %	19 %	21 %	Lucerne	42 %
Bâle	45 %	52 %	55 %	St-Gall	33 %
Berne	42 %	45 %	53 %	Communes-centres d'agglomérations	37 %
Lausanne	34 %	35 %	44 %	Autres communes de la zone centrale de 'agglomération	19 %
Genève	30 %	36 %	40 %	Communes rurales périurbaines	10 %
Zurich	42 %	44 %	48 %	Villes isolées	19 %

\* = Les données du microrecensement 2010 incluent l'estimation du potentiel également en dehors des grandes villes - les données des années précédentes ne sont pas totalement comparables.

Aujourd'hui, les places de parc constituent un risque à la location, si elles ont été conçues trop généreusement:

- Selon les chiffres de la régie Bruppacher SA, dans les localités de la périphérie zurichoise comme Schwamendingen, Oerlikon et Seebach, jusqu'à 10 % des places de parc ne trouvent pas de locataire.
- Lors d'une évaluation de ses immeubles d'habitation, Credit Suisse a trouvé des vacances importantes dans des lieux très bien connectés. En moyenne 29 % des places de parc n'y sont pas louées. (Exemples: Döttingen AG, Wollerau SZ, Othmarsingen AG, Dietikon ZH).
- La coopérative immobilière Sonnengarten à Zurich-Höngg perd 100 000 francs par année en revenus locatifs sur un lotissement de 222 appartements créé en 1997, car 57 % seulement des places de parc ont pu être louées à des résidents. Du fait de la situation périphérique de ces logements, il est difficile de louer ces places à des tiers.

Une étude de marché menée dans le grand Berne<sup>2</sup> démontre le potentiel de l'habitat sans voiture. Le nombre des ménages très intéressés est de près d'un tiers en ville et de près d'un quart dans les communes de la région. Ce qui signifie en chiffres absolus près de 20 000 ménages. 17 000 environ seraient d'accord de déménager dans un lotissement sans places de parc et près de 12 000 seraient en outre prêts à renoncer contractuellement à la possession d'une voiture.

**L'habitat avec peu de voitures – une offre de niche pour les grandes villes?** Les chiffres du Credit Suisse (ci-dessus) démontrent qu'une vacance importante des places de parc peut aussi se produire dans des localités plus petites. Ce qui est déterminant pour le choix du moyen de transport individuel, c'est la desserte en TP. Ainsi, même dans les petites villes isolées, les communes d'agglomération et jusque dans les centres ruraux, il existe des situations suffisamment favorables pour permettre de vivre sans posséder sa propre voiture. Les classes de desserte en transports publics de l'ARE<sup>3</sup> servent ici d'indicateur. Les exemples de bonnes pratiques réalisés jusqu'ici montrent qu'une classe B est suffisante. Et quand tous les autres facteurs sont réunis (volonté des participants, soutien aux formes de mobilité alternative, etc), une classe de desserte à «seulement» C peut même suffire.

<sup>1</sup> Mikrozensus Mobilität und Verkehr: Amt für Raumentwicklung ARE / Bundesamts für Statistik BFS

<sup>2</sup> Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern, Juni 2007, Büro für Mobilität – im Auftrag der Liegenschaftsverwaltung Stadt Bern und weiterer Projektträger (Gemeinde Ostermundigen, VCS Sektion Bern u. a.)

<sup>3</sup> ÖV-Güteklassen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://map.geo.admin.ch> → Bevölkerung und Wirtschaft → Verkehr → ÖV-Güteklassen ARE

## 6. Expériences et facteurs de succès

Planifier, construire et habiter avec peu de voitures, cela fonctionne. C'est ce que démontrent sept exemples de bonnes pratiques existants en Suisse et quelques autres choisis à l'étranger. D'autres projets d'habitation avec peu de voitures sont en cours de réalisation, par exemple à Bâle, à Berne, à Genève, à Lausanne, à Neuchâtel, à Winterthour et à Zurich.

Les projets d'habitation déjà réalisés sont des projets pionniers. Leurs promoteurs se sont parfois débattus dans de gros problèmes avec les conditions-cadre légales. Aujourd'hui, la voie pour de nouveaux projets est ouverte. Tous les logements existants trouvent facilement des locataires. Pour eux, le fait de renoncer à la voiture est une réalité qui ne pose pas de problèmes au quotidien. Les facteurs suivants ont été déterminants pour le succès de ces projets:

- Toutes les parties prenantes (autorités, politiques, promoteurs, habitants) doivent être bien connectés et intégrés assez tôt. Le projet doit être soutenu dans sa commune d'implantation.
- Une communication ouverte avec tous les groupes d'interlocuteurs et un travail professionnel de relations publiques aident à éviter les frictions.
- Les buts doivent être clairs depuis le début et la volonté de réalisation permanente.
- Un bon emplacement (bien connecté aux TP) réduit les risques à long terme.
- Les autorisations exceptionnelles, les places de parc pour les visiteurs et le déchargement des marchandises, ainsi que les sanctions sont autant de sources de conflits potentiels – elles doivent être clairement réglementées.
- Les projets d'habitation avec moins de voitures exigent une offre nettement plus élevée en places de stationnement pour vélos.
- Un concept de mobilité est nécessaire. Il doit être mis en œuvre avec la participation active des habitants et des utilisateurs.
- Une part importante de commerces peut constituer une pierre d'achoppement, car la clientèle viendra potentiellement moins facilement sans voiture.



## 7. Trouver les outils, les instruments et le conseil

Le site du projet ATE Plateforme habitant à mobilité durable offre l'ensemble des connaissances actuelles sur la planification, la construction et l'habitat avec moins de voitures:

[www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

### Bases juridiques

L'Association suisse pour l'aménagement national VLP-ASPAN a rassemblé les bases juridiques de 26 cantons et de certaines communes.

### Exemples

On y trouve des informations complètes sur les sept projets existants en Suisse et sur certains exemples étrangers de bonnes pratiques.

### Planifier et construire

L'emplacement constitue le facteur de succès le plus important pour un projet de construction avec moins de voitures. Une checklist permet de déterminer si tel ou tel emplacement est approprié. Dans une étape ultérieure, on peut recourir au «MobilityRating Quartiers d'habitation», un instrument qui a fait ses preuves. Pour une évaluation plus détaillée, on trouve sur le site des informations de fond supplémentaires.

### Information de détail et conseil

- Exemple du canton de Berne, données complètes avec des exemples de documents, procédures et lignes directrices pour la création d'un concept de mobilité (en allemand):  
[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch) → Autofreies Wohnen
- Exemple de la ville de Lucerne – étude de Thomas Wozniak, Haute École de Lucerne HSLU: «Habiter et travailler avec peu de voitures – principes et recommandations», 2014 («Autoarmes Wohnen und Arbeiten, Stadt Luzern – Grundlagen und Empfehlungen», en allemand), à télécharger:  
[www.wohnbau-mobilitaet.ch](http://www.wohnbau-mobilitaet.ch) → Hintergrund → Literatur
- Adresses de professionnels et d'organismes spécialisées, publics et privés:  
[www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch) → Planifier & Construire → Conseil





## 8. Exemples des villes et communes et des cantons

### Ville de Baden

**Créer les conditions juridiques:** Le règlement des constructions et de l'affectation (BNO) de la ville de Baden, accepté par le Conseil d'État le 11 février 2015 prévoit explicitement d'autoriser l'habitat sans voitures, avec une réduction jusqu'à zéro places de parc dans le centre. Les conditions sont un concept de mobilité, un controlling périodique ainsi que la garantie juridique du concept de mobilité par des contrats adéquats et des inscriptions au registre foncier. La coopérative Lägern Wohnen a attendu la révision du BNO et veut maintenant se servir des nouvelles prescriptions pour réaliser un projet sans voitures au centre de la ville de Baden: 16 appartements et 3 studios, sans places de parc. Les commerces, restaurants, etc. sont accessibles à pied.

### Ville de Bienne

**Soutien actif à un projet:** En août 2014, l'Exécutif et le Législatif de Bienne ont décidé de céder un droit de superficie à la coopérative FAB-A dans le secteur Neuengasse/Fabrikgässli. Une décision liée à la volonté de la commune de permettre l'habitat sans voitures à Bienne. En vertu du contrat passé avec la ville, la coopérative s'engage à réaliser, dans le cadre des dispositions légales et contractuelles, un lotissement sans voitures. Les systèmes de sauvegarde vis-à-vis des locataires sont mis en œuvre. Depuis l'automne 2014, 20 logements sont déjà habités.

### Ville de Bâle

**Pas d'obligation de créer des places de parc:** Le canton de Bâle-Ville n'a jamais connu l'obligation de créer des places de parc. Les promoteurs immobiliers y sont donc libres de réaliser des projets avec peu de voitures. C'est ce que fait la fondation Habitat avec son projet Erlenmatt Ost. Un lotissement de 300 logements va être construit, avec un taux de places de parc de 0,1 par appartement. Il y aura par contre 1200 places pour vélos et le quartier aura son propre emplacement Mobility avec deux voitures. Fin des travaux prévue pour le début 2017.

### Canton de Berne

**Adaptation de la législation sur la base d'exemples fonctionnels:** Le canton de Berne a vu naître deux projets pionniers, qui sont les premiers lotissements sans voitures de Suisse: le projet Burgunder à Berne-Bümpliz, de npg ag et Wok Burgunder AG, ainsi que le projet Oberfeld de la coopérative de construction Oberfeld à Ostermundigen. Le canton de Berne a tenu compte du fait que l'habitat sans voitures, cela fonctionne. Le 1<sup>er</sup> août 2014, les dispositions cantonales sur les places de parc ont été assouplies. On peut s'affranchir de la limite inférieure des places de parc à créer pour les immeubles d'habitation d'au moins dix appartements, si ceux-ci sont destinés à des habitants qui ne possèdent pas ou très peu de véhicules à moteur.



## 9. Impressum

Cette fiche d'information a été élaborée dans le cadre de la coopération entre la Conférence des villes pour la mobilité et la plateforme Habitat à mobilité durable PAWO.

Avec le projet PAWO, l'ATE, Association transports et environnement, a lancé en 2014 le site internet [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch), qui soutient les maîtres d'ouvrage et les communes dans la planification et la réalisation d'habitations avec peu de voitures. La Conférence des villes pour la mobilité était représentée par son secrétaire général dans le groupe d'accompagnement. PAWO a été présenté le 24 novembre 2014 à Fribourg, à l'occasion du colloque «Essor de l'habitat sans ou avec peu de voitures. Perspectives pour les villes et les agglomérations», organisé par la Conférence des villes pour la mobilité et suivi par plus de 100 représentants des autorités communales et autres parties intéressées.

Le soutien principal de PAWO est l'ATE, Association transports et environnement. La Conférence des villes pour la mobilité et Mobilité piétonne suisse sont partenaires depuis 2015. Les organisations partenaires soutiennent la plateforme avec leur expertise, leurs réseaux et leurs prestations de communication. Elles organisent ponctuellement des événements et des projets partiels pour la plateforme.

Samuel Bernhard, de l'ATE, Association transports et environnement, est le directeur du projet. Il est la personne de contact pour la plateforme et coordonne toutes les activités au niveau suisse.

### Contact

Roman Widmer  
Conférence des villes pour la mobilité  
Monbijoustrasse 8, case postale  
3001 Berne  
Tél. 031 356 32 32  
[roman.widmer@skm-cvm.ch](mailto:roman.widmer@skm-cvm.ch)  
[www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

Samuel Bernhard  
Plateforme Habitat à mobilité durable  
c/o Association transports et  
environnement  
Quellenstrasse 27  
8005 Zurich  
Tél. 044 430 19 31  
[info@wohnbau-mobilitaet.ch](mailto:info@wohnbau-mobilitaet.ch)  
[www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

Berne / Zurich: novembre 2015

Photos: Samuel Bernhard (p. 1, 4, 5, 7, 8), Monika Gutmann (p. 2, 3), npg AG (p. 9)