



# HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

Compte rendu du webinaire de l'ATE du 5 novembre 2020



Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**



## Emilie Roux

Chargée de projet  
Habitat à stationnement réduit

ATE Association transports  
et environnement

**E**n cette année 2020 si particulière, il fallait bien que le séminaire annuel de la *Plateforme Habitat à stationnement réduit* le soit également. Organisé sous la forme d'un *Webinaire*, il a permis de franchir les frontières et de découvrir des projets de Suède, d'Allemagne et de Suisse. Une opportunité unique de s'inspirer des conceptions variées d'habitat sans ou avec peu de voitures qui existent au-delà des frontières suisses.

Le *Webinaire* a débuté par la présentation de la Plateforme. Il s'est poursuivi avec celle de Cord Siegel, architecte et maître d'ouvrage des projets *Cykelhuset* et *Iggy* à Malmö, qui se sont construits autour du vélo et de la marche. Le second projet, *Stellwerk 60*, se situe à Cologne et a pour devise « *partager plutôt que posséder* ». Il a été présenté par Hans-Georg Kleinmann, membre du conseil d'administration des résidents. Maria Gracia Riera, ingénieure cheffe de projets à la Ville de Lausanne, a conclu ce tour des projets avec l'écoquartier des *Plaines-du-Loup*. Ce projet suisse est particulier de par son ampleur avec près de 11'000 habitant et emplois prévus sur le site.

Tout au long des présentations les participants ont eu l'occasion de poser des questions à l'aide du « *chat* », qui ont ensuite été posées aux intervenants, donnant lieu à de riches échanges.

## 1<sup>ER</sup> WEBINAIRE DE L'ATE

Ce séminaire en ligne aura été le premier du genre organisé par l'ATE. Il a offert la possibilité de présenter des projets européens de grande qualité et de réunir des participants des quatre coins de l'Europe. Nul doute qu'il ne sera pas le dernier.

Il a été enregistré et peut être visionné sur [www.ate-hsr.ch](http://www.ate-hsr.ch) (Réseau & événements).

# TABLE DES MATIÈRES

Cykelhuset et Iggy, des projets construits autour du vélo et de la marche _____	4
Stellwerk 60, l'expérience d'un projet innovant _____	6
Ecoquartier des Plaines-du-Loup, un projet d'envergure _____	8
Discussions _____	10
L'ATE Association transports et environnement _____	11



## CYKELHUSET ET IGGY, DES PROJETS CONSTRUITS AUTOUR DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ

Cord Siegel, architecte, a présenté deux projets d'habitat sans voiture à Malmö en Suède. Le premier immeuble construit s'est réalisé autour du vélo alors que le second immeuble s'est lui bâti autour de la marche.

### **Iggy, la maison des piétons**

Après avoir construit un projet favorisant l'utilisation du vélo en ville, il s'est avéré souhaitable de penser également à la marche, le mode de déplacement de base. Les personnes sans voiture ne se déplacent pas seulement à vélo, mais aussi beaucoup à pied.

L'emplacement central de l'immeuble permet d'atteindre presque tous les points d'intérêts en 20 minutes de vélo ou 1h de marche. Ces distances peuvent paraître relativement élevées, mais en Suède la théorie des 10'000 pas journaliers est très importante et chaque Suédois essaie de l'atteindre. Il est donc à la fois bon pour la santé et la société d'encourager les habitants à se déplacer à pied ou à vélo.

Pour faciliter la pratique de la marche, il était important, dès le début, de réfléchir à ce qui est important pour les piétons et permet de faciliter leurs déplacements. À cet effet, les éléments suivants ont été recensés :

- Avoir la possibilité de trouver des points d'eau potable dans la ville pour s'hydrater
- Avoir la possibilité de s'abriter sur le chemin
- Avoir des bancs pour pouvoir se reposer
- Avoir de bons revêtements des sols et porter de bonnes chaussures
- Avoir un éclairage suffisant et de qualité

- Connaître les distances vers les destinations possibles
- Avoir de quoi transporter les achats
- Pouvoir se déplacer avec des groupes ou des enfants
- Permettre de parcourir aisément des distances plus longues pour les loisirs du weekend ou les vacances avec des alternatives efficaces

Une fois ces facteurs identifiés, il était important de recenser ce qui était déjà disponible dans le quartier.

Parallèlement, la Ville de Malmö a réalisé une étude pour connaître les motifs de déplacement des habitants, étude qui a été très utile pour le projet Iggy.

### **Cykelhuset, la maison des cyclistes**

Construire un immeuble autour du vélo comporte aussi des contraintes qui doivent être prises en compte pour faciliter l'utilisation du vélo. Par exemple, il est nécessaire de prévoir suffisamment de place pour que tous les types de vélos puissent entrer dans le bâtiment. Le stationnement des cycles a été adapté dans ce sens et tous les modèles peuvent être entreposés, du vélo classique au vélocargo et aux remorques. Les supports permettant de stationner agréablement son vélo ont été adaptés. Chaque porte s'ouvre et se ferme automatiquement pour faciliter l'entrée et la sortie de l'immeuble avec un vélo et une station de nettoyage est disponible.



Supports adaptés pour stationner son vélo

© Cord Siegel, Cykelhuset

Si un habitant ne souhaite pas se déplacer à vélo, par exemple en raison de la météo, des lignes de bus sont à proximité. Pour inciter les habitants à aussi utiliser les transports publics, des abonnements à tarif intéressants leur sont proposés. Les horaires des prochains bus et trains sont affichés en temps réel dans l'immeuble, ce qui permet aisément de s'organiser.

Lorsque l'on décide de se passer d'un véhicule privé, une question récurrente est de savoir comment transporter des achats volumineux ou des encombrants. Pour pallier cette difficulté, en plus des boîtes aux lettres traditionnelles, des boîtes de livraison de grande taille ont été installées, permettant de se faire livrer les objets trop encombrants pour être transportés à vélo ou en transports publics.

Parallèlement à ces aménagements, tout a été fait pour que les habitants n'aient pas besoin de se déplacer quotidiennement. Ainsi, des espaces de co-working ont été construits et de nombreuses possibilités de loisir et d'évasion ont été pensées pour que les habitants puissent s'évader sans partir loin.



Informations sur les transports publics et boîtes aux lettres de divers formats

© Cord Siegel, Cykelhuset

### Comment construire sans voiture en Suède?

En Suède, la loi exige de prouver qu'il y a une place de stationnement par appartement. Si cette place de stationnement n'est pas construite, il faut payer à la ville de Malmö une taxe compensatoire de 10'000.- SEK (couronne suédoise) par place. Pour le projet sans voiture du Cykelhuset, une demande a alors été adressée à la ville pour ne pas construire ces places de stationnement et de ne pas payer cette taxe. Avec l'argument que l'argent ainsi économisé serait investi dans une infrastructure cyclable de qualité, permettant de se passer d'une voiture, la ville de Malmö a été convaincue et la taxe n'a pas dû être versée. C'est ainsi que le Cykelhuset est devenu le premier projet sans voitures de Suède.

Lien vers la présentation vidéo du projet: <https://vimeo.com/179528719>



## STELLWERK 60, L'EXPÉRIENCE D'UN PROJET INNOVANT

Hans-Georg Kleinmann, membre du conseil d'administration des résidents, a présenté le projet Stellwerk 60, situé à Cologne en Allemagne. Ce projet est le premier de ce type à Cologne et a été initié par un groupe de citoyens en 1994 déjà. Après plus de vingt ans d'exploitation, il est intéressant de constater les réussites, les difficultés rencontrées et les solutions mises en place.

Contrairement au projet de Malmö, le quartier n'est pas totalement sans voiture, puisqu'un parking a été construit en périphérie du quartier. Toutefois, le nombre de places de stationnement a été fortement réduit et la circulation est interdite au cœur du quartier.

Le quartier est idéalement situé, proche des commerces, du S-Bahn et du métro. Ainsi, tout se situe à moins d'un kilomètre. Il y a même des écoles dans le quartier. Par ailleurs, la densité de la ville de Cologne favorise la pratique de la marche et du vélo et permet même de se passer des transports publics.

### **Initié par les citoyens**

Construit sur un ancien entrepôt de train, le projet est issu d'une initiative citoyenne. La plupart de ces derniers ne possédaient pas de véhicule privé et souhaitaient vivre dans un quartier qui soit adapté à leurs besoins et soit à l'abri des inconvénients du trafic motorisé.

Les premières démarches auprès de la ville ont été compliquées. La ville a alors entrepris une enquête de marché auprès des habitants de la ville pour connaître leur éventuelle volonté d'habiter dans ce type de quartier. Quelle n'a pas été alors leur surprise de constater que de nombreux habitants étaient prêts à

vivre sans véhicule privé. C'est ainsi que l'association d'habitant a pu aller de l'avant et développer les plans du projet.

En 2005, il a été compliqué de trouver des investisseurs motivés et suffisamment confiants pour participer à la construction d'un tel quartier. C'est finalement des Pays-Bas que la solution est arrivée. Mais la motivation du financeur néerlandais tenait plus à sa volonté de s'implanter en Allemagne et d'y investir qu'à celle de soutenir un projet innovant et original.

### **Le parking**

Un parking a été tout de même construit pour répondre aux besoins des futurs habitants ne souhaitant pas vivre sans voiture. Celui-ci a été implanté en périphérie pour libérer le cœur du quartier des véhicules et dissuader l'utilisation de la voiture en l'éloignant du lieu d'habitation. Il comprend également des places pour du carsharing.

La construction avec des matériaux légers a permis de réduire les coûts de constructions. Ce type de construction est également facilement modulable. Ainsi, si le besoin en place de stationnement devait diminuer ou augmenter il peut aisément être adapté, voir détruit.

Dans le contrat de location, les habitants sont libres d'indiquer qu'ils n'ont pas de

véhicule privé et ils n'ont donc pas besoin de payer de place de stationnement. Actuellement, environ 80% des habitants vivent sans voiture.

### Offrir des alternatives

Pour encourager les habitants à ne pas utiliser leur voiture, plusieurs initiatives ont été mises en place. De nombreuses places de stationnement vélos sont facilement accessibles; des vélos peuvent être empruntés par les habitants; l'association de quartier a mis en place un système pour partager des biens comme des charrettes, des vélos pour les familles, des tables et tentes de fête, des outils, etc. Un service de livraison à vélo a également été mis en place et fonctionne bien. Enfin, pour transporter des encombrants, des charrettes spéciales sont disponibles dans le quartier et il est exceptionnellement possible de circuler dans le quartier moyennant une taxe, comme par exemple lors de déménagements.



Charrettes pour le transport d'objets encombrants

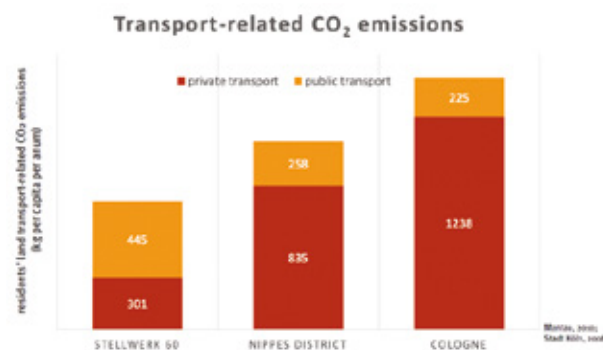
© Nachbarn 60

### Une meilleure qualité de vie

En débarrassant les rues de quartier des voitures, elles sont devenues vivantes et il n'est pas rare d'y voir de nombreux enfants jouer. Des fêtes sont également organisées et participent à la vie de quartier.

Par ailleurs, des calculs ont été effectués pour comparer les émissions de CO<sub>2</sub> de différents quartiers de Cologne. Il n'est pas

étonnant de constater que les émissions de CO<sub>2</sub> dans le quartier de Stellwerk 60 sont très faibles par rapport aux niveaux enregistrés en ville de Cologne et même dans le quartier où se situe le projet.



Les émissions de CO<sub>2</sub>, sont fortement inférieures au reste de la ville

Plus d'informations sur le projet (en allemand) :

[www.nachbarn60.de/home.html](http://www.nachbarn60.de/home.html)



## ECOQUARTIER DES PLAINES-DU-LOUP UN PROJET D'ENVERGURE

Maria Gracia Riera, ingénieure cheffe de projet à la Ville de Lausanne (Suisse) a présenté le projet de l'Ecoquartier des Plaines-du-Loup, un des deux quartiers du projet Métamorphose. Contrairement aux projets suédois et allemand, cet écoquartier est en cours de réalisation, les travaux ayant démarré en juillet 2020.



Avant et après : un projet d'envergure

© Ville de Lausanne

Le projet Métamorphose répond à un double besoin de la Ville de Lausanne : la construction de logements d'une part et la rénovation des installations sportives de l'autre. En effet Lausanne observe une forte augmentation de sa population, mais le taux de vacance des logements se maintient depuis les années 2000 au-dessous de 1%, traduisant une pénurie de logements. La réalisation de l'écoquartier des Plaines-du-Loup permettra ainsi, à terme, la mise sur le marché d'environ 3600 logements dans un morceau de ville mixte d'un point de vue social mais également fonctionnel, avec plus de 20% d'activités.

### L'écoquartier

Situé en périphérie de la ville, dans les hauts de Lausanne, le futur quartier sera construit sur des anciens terrains de sport qui ont été déplacés plus au nord, sur le site de la Tuilière. Les Plaines-du-Loup permettront d'accueillir à terme environ 10'000 habitants et emplois.

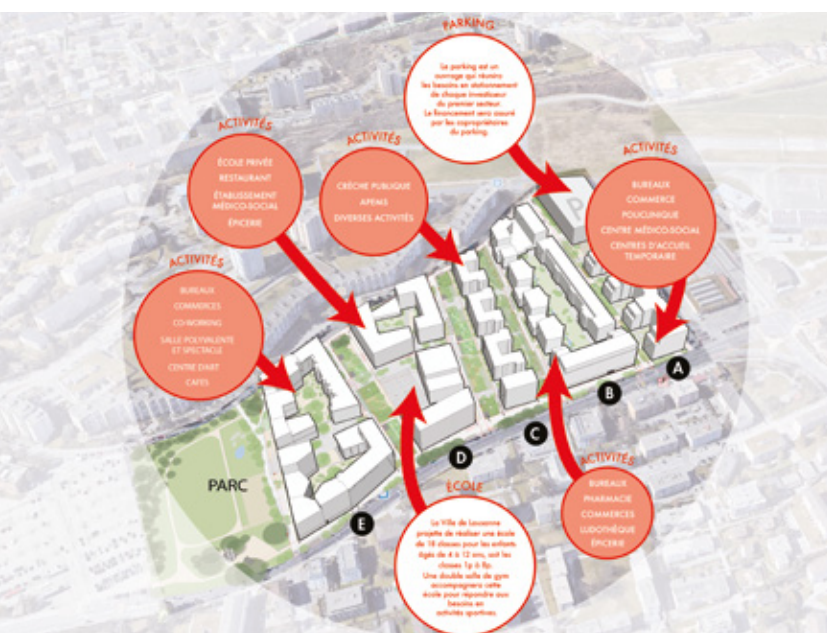
La Ville de Lausanne s'est fixée des objectifs particuliers pour ce quartier :

- Economiques
  - Viser une densité et une forme urbaine efficace
  - Favoriser l'attractivité du quartier par la mixité fonctionnelle
- Sociaux
  - Offrir une variété de logements allant des logements subventionnés au marché libre ou à la propriété par étage (PPE), en passant par les logements à loyers abordables et les coopératives d'habitants
  - Qualité de vie: offrir une connexion forte avec les quartiers alentours, une mixité fonctionnelle avec des services de proximité, une maison de quartier et des activités sportives
- Ecologiques
  - Réaliser un quartier conforme aux objectifs d'une société à 2000 Watts
  - Optimiser la gestion des eaux et des



déchets et préserver la biodiversité du site tout en garantissant un maillage des réseaux de mobilité douce.

L'objectif de réduire la consommation énergétique à 2000 Watts vise les cibles à l'horizon 2050 pour l'énergie liée à la mobilité et à la construction. Pour l'énergie d'exploitation du quartier (chauffage, eau chaude et électricité) les objectifs sont ceux à l'horizon 2150, plus ambitieux.



© Ville de Lausanne

### Le stationnement

Dans la planification de la première étape de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, le choix s'est porté sur des parkings centralisés. Il n'y aura donc pas de parking sous chaque immeuble, mais ils se situeront en périphérie du quartier. Il s'agit ainsi d'encourager les habitants à utiliser les transports publics puisque cela prendra moins de temps de se rendre à une station de transport publics que d'aller chercher son véhicule au parking. L'utilisation de la voiture est ainsi rendue moins attractive.

Pour la première des quatre étapes de développement, le stationnement a été réduit à 0,5 places par 100m<sup>2</sup> de surface de plancher déterminante (SPd). Cela signifie que seuls environ 50% des logements bénéficieront d'une place

de stationnement. Si le ratio moyen de stationnement est de 0,5 places par 100 m<sup>2</sup> SPd, une convention entre les 18 investisseurs de cette première étape de l'écoquartier a permis d'adapter le ratio à chaque investisseur.

Pour éviter qu'ils ne stationnent sur les places de stationnement alentours, il n'y aura aucune possibilité d'obtenir un macaron. Des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite sont prévues à proximité des bâtiments, dans le parking centralisé ou dans l'espace public.

Finalement, créer un quartier sans voitures en surface, permet d'aménager des zones piétonnes de qualité. Une attention particulière sera donnée à l'aménagement des espaces publics de manière à promouvoir les déplacements actifs (marche ou vélo).

Plus d'information sur le projet (en français) :

[www.lausanne.ch/officiel/grands-projets/metamorphose/plaines-du-loup.html](http://www.lausanne.ch/officiel/grands-projets/metamorphose/plaines-du-loup.html)



## DISCUSSIONS



Le webinaire s'est achevé par un riche échange entre les participants et les intervenants. Il a entre autres été demandé aux intervenants, si c'était à refaire, qu'est-ce qu'ils feraient de la même manière ou qu'est-ce qu'ils feraient différemment ?

Hans-Georg Kleinmann construirait le quartier sans réduction de places de stationnement et le construirait donc de manière conventionnelle. À l'époque, il a fallu se battre très fort pour que la ville accepte un quartier sans voiture. Sans cette contrainte, ce serait donc beaucoup plus simple. Le quartier devrait par contre conserver l'absence de voitures en surface et les zones piétonnes.

En Suède, le concept a déjà évolué puisqu'au début le projet était centré uniquement sur les vélos, mais aujourd'hui les piétons sont aussi intégrés.

À Lausanne, le projet n'étant pas encore construit il est difficile de répondre. Toutefois, Maria Gracia Riera insiste sur le fait que le projet sera adaptable en tout temps et pourra évoluer.



## L'ATE ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT



© ate

L'ATE Association transports et environnement œuvre depuis 40 ans en faveur d'une mobilité d'avenir. Elle génère des idées novatrices et pertinentes pour l'environnement et la mobilité.

Forte de plus de 100'000 membres, l'ATE s'engage pour répondre aux besoins en mobilité de ses membres. Elle préconise une mixité des formes de mobilité. Voiture, tram, vélo, bus et marche doivent être complémentaires et conciliables.

L'ATE oriente son travail de politique des transports sur l'amélioration des transports publics, l'optimisation de la sécurité routière et la réduction des émissions nuisibles à la santé.

[www.ate.ch](http://www.ate.ch)

# HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

## Vers un habitat sans voitures : comment s'y prendre ?

Habitat à stationnement réduit fourni 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 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). À Bâle et à Berne, plus de la moitié des ménages n'en possède pas (52% / 57%), ainsi qu'à Zurich où 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 transports publics.

### Contact

ATE Association transports et environnement  
Emilie Roux  
Rue des Gares 9, 1201 Genève  
022 734 70 84, emilie.roux@ate.ch  
www.ate-hsr.ch