

# «Ceux qui vivent dans des quartiers sans voiture ont choisi de bouger autrement, tout en bénéficiant des avantages offerts par les centres-villes»

La mobilité quotidienne et le choix résidentiel passionnent Daniel Baehler. Pour *Efficienc 21*, il revient sur les enjeux des projets immobiliers dits «sans voiture».

PROPOS RECUEILLIS PAR MARIE-HÉLÈNE MORF

**H**abitat sans voiture: l'idée fait son chemin... En Suisse, le premier quartier de ce type a vu le jour en 2011, à Berne. Une offre de logement s'adressant expressément à des ménages qui ne possèdent pas leur propre véhicule. Utopie ou modèle d'avenir? Rencontre avec Daniel Baehler, assistant doctorant à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne.

## Qu'entend-on par «habitat sans voiture»?

Le concept n'est pas clairement défini et plusieurs versions existent. Pour moi, il s'agit de projets immobiliers sans places de stationnement pour les résidents. L'offre de logement est donc faite à des personnes qui ne possèdent pas leur propre automobile. Mais, attention, il ne faut pas confondre avec les quartiers dénués de voitures, celles-ci étant stationnées dans des parkings souterrains ou en marge du quartier. Dans l'habitat sans voiture dont nous parlons, des places de parc existent, destinées aux visiteurs, aux clients des commerces et des restaurants ainsi qu'aux véhicules proposés en autopartage.

## Que dit la loi à ce propos?

L'obligation légale varie selon les cantons,



MARIE-HÉLÈNE MORF

Daniel Baehler est assistant doctorant à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne.

voire les communes. Elle oblige généralement à construire environ une place par logement et au moins quelques places pour les visiteurs. Bâle-Ville est le seul canton suisse à ne pas imposer la construction de places de stationnement pour les nouveaux projets immobiliers. Berne a récemment intégré dans sa réglementation la possibilité de créer des projets sans ou avec peu de voitures.

## N'y a-t-il pas de risque de tricherie?

Dans les projets existants en Suisse, les locataires et les propriétaires signent respectivement une annexe à leur bail et des règlements de quartier aux termes desquels les résidents n'ont pas le droit de stationner dans un rayon de 500 m. Il est vrai que, souvent, les habitants des environs se méfient lorsqu'ils apprennent que

des immeubles sans voitures seront construits près de chez eux. Ils craignent que leurs zones bleues ne soient prises d'assaut. Il faut donc leur démontrer qu'un concept de mobilité axé sur les ménages sans voiture est mis en place, c'est-à-dire un système où tout est prévu, avec des transports publics performants, des stationnements pour les vélos, des commerces et des écoles à proximité.

### Qui choisit de vivre dans ce genre de quartiers?

Les personnes qui ne veulent pas posséder de voiture. Elles sont de plus en plus nombreuses, surtout dans les villes suisses de plus de 100 000 habitants. En 2015, plus de la moitié des ménages de Zurich, Bâle et Berne ne possèdent pas de voiture. Entre 2000 et 2015, la part des ménages sans voiture est passée de 34 à 46% à Lausanne et de 30 à 41% à Genève. Vivre au cœur des villes est de plus en plus attrayant pour une population plutôt jeune, bien formée et qui gagne relativement bien sa vie. Il en va de même pour les couples qui, lorsqu'ils fondent une famille, sont heureux de pouvoir rester en ville grâce à l'existence de ce type de quartiers.

### Ces personnes sont-elles motivées par le respect de l'environnement?

En partie seulement. D'autres facteurs priment pour elles: profiter des prestations et des services du centre-ville et se déplacer à pied ou à vélo. L'offre de transport pour les pendulaires interurbains logés près des gares est également un argument de poids. Lorsqu'ils ont besoin d'une voiture, ces habitants ont recours à l'autopartage.

### Quand ce concept est-il né et de quelle manière se développe-t-il?

En Allemagne, il est né dans les années 1990. En Suisse, le premier quartier de ce type a été créé à Berne en 2011. Le plus grand projet réalisé dans notre pays est un ensemble de près de 370 logements. En Allemagne, il s'agit d'un quartier de 430 logements. Il faut savoir que l'on rencontre une grande diversité de conceptions: du simple immeuble sans stationnement au cœur d'une grande métropole jusqu'au grand projet intergénérationnel doté de nombreuses infrastructures. Entre ces extrêmes, on découvre des quartiers créés par leurs futurs habitants, par une ville, par une coopérative ou encore par des investisseurs qui ajoutent le «sans voiture» à une



FOTOLIA

**Dans les projets immobiliers «sans voiture», une place prépondérante doit notamment être donnée au stationnement des vélos.**

réflexion globale axée sur la durabilité. Ce qui semble logique sachant que la mobilité représente 35% de la consommation d'énergie dans notre pays.

### Depuis son apparition en Suisse, ce type de quartiers rencontre-t-il un bon succès?

A l'heure actuelle, une douzaine de réalisations ont été finalisées et toute une série de quartiers sont en projet. Je pense que ce type de lieux, axé sur les mobilités alternatives à l'automobile, va devenir le modèle, car il correspond à l'évolution des mentalités. Les études montrent que de plus en plus de jeunes s'habituent à vivre sans voiture: ils passent leur permis de conduire plus tard que les générations précédentes et, par la suite, n'achètent pas de véhicule et préfèrent recourir à l'autopartage.

### Avez-vous des conseils à donner aux architectes qui s'intéressent à ce thème?

Il faut prendre en compte la mobilité dès le début du projet! Voir si le terrain se prête vraiment à la construction de logements et vérifier si l'offre de transport est d'ores et déjà présente, car développer des transports publics sur un site prend beaucoup de temps. Je les invite à donner une place prépondérante au stationnement vélo, qui mérite des lieux adaptés, couverts et sécurisés. Les autorités devraient promouvoir ce type de développement en permettant de construire moins de places de stationnement. Et les architectes devraient ne pas suivre le règlement à la lettre, mais y réfléchir en fonction des caractéristiques des lieux.

### Après toutes ces considérations techniques, on peut évoquer la qualité de vie qu'offre ce type d'habitat...

Bien sûr! Les résidents bénéficient d'un lieu plus calme, moins pollué, agréable pour les enfants, avec des places de jeux et des espaces verts. Les familles adoptent des stratégies nouvelles pour leur vie quotidienne: elles se rendent au travail par le train et elles utilisent des vélos cargo dans la vie quotidienne. Elles louent leur équipement de ski à la station, envoient leurs valises par les CFF, effectuent leurs achats sur internet et se font livrer à domicile. Souvent, une crèche se trouve au sein du projet, une épicerie est toute proche et un agriculteur tient un stand dans le quartier. Un ensemble d'éléments qui favorisent les rencontres, les échanges et la convivialité.

### A vous écouter, on se demande s'il s'agit d'un avant-goût de l'avenir ou d'un retour en arrière?

Un peu des deux... C'est vrai que l'urbanisme revient aux origines avec des villes mixtes, denses, à échelle humaine, où les gens se déplacent à pied. On en finit avec les citadins qui vont s'installer à la campagne pour être au calme et qui, paradoxalement, y transportent les nuisances liées à leur propre voiture et à la création de voies routières. Je pense sincèrement que le modèle de l'habitat sans voiture continuera à se développer, car les personnes qui vivent là ne sont pas immobiles: pragmatiques, elles ont choisi de «bouger autrement», tout en bénéficiant des avantages offerts par les centres-villes. ●