

Motorisation urbaine en baisse

Les nouveaux immeubles accueillent de moins en moins de parkings. Mais les communes craignent de voir les voitures envahir les places en surface. La solution passe par une planification globale qui permette de vivre et de travailler sans voiture.

Les autorités des villes suisses ont toujours veillé au nombre de places de parc en sous-sol. «Il n'y a pas si longtemps, l'objectif était d'offrir autant de places que nécessaire, pour limiter le nombre de véhicules dans les rues», rappelle Franco Tufo, chargé de cours pour la planification des transports à la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève. Désormais, le contrôle du nombre de parkings sert de levier pour désengorger les centres urbains. Moins de places de parc dans un immeuble, ce sera en principe moins de voitures au centre. Cette question intéresse aussi les promoteurs, confrontés à la baisse de la motorisation urbaine.

A Berne, certains quartiers se vident de leurs voitures. C'est le cas du district de Mattenhof-Weissenbühl, où la proportion de ménages sans voiture s'élève à près de 70%. Genève se trouve à l'opposé (41%), mais suit la même tendance. Résultat: les promoteurs cherchent à réduire le nombre de places à réaliser. Car construire en sous-sol coûte cher: une place revient à environ 30'000

francs. Et la demande commence à faire défaut «même dans des immeubles où le taux de places de parc a été revu à la baisse», pointe Sébastien Munafò, directeur de la filiale suisse du bureau d'études sur la mobilité 6t.

Des immeubles sans voitures

Les projets réalisés sur des terrains aux mains des collectivités intègrent de plus en plus souvent un taux de motorisation bas à très bas. Dans l'écoquartier des Plaines-du-Loup, à Lausanne, le nombre de places de parc par logement devrait se situer à 0,5, soit un demi-parc par logement. «En-dessous d'un ratio de 0,2 place de parc par logement, un immeuble est considéré comme sans voitures, les places existantes ne servant qu'à des visiteurs ou à des véhicules de service», détaille Daniel Baehler, spécialiste de la mobilité au sein du Büro für Mobilität, basé à Berne.

A Genève, les nouveaux quartiers réduisent aussi le nombre de places en sous-sol. C'est le cas de l'Etang, nouveau quartier bâti sur la commune de

Ci-dessous

Pour Franco Tufo, la tendance du sans voitures s'accélère. © DR



Vernier. «Le taux de places de parc sera inférieur à un. Des nappes de parkings vélos ont été prévues», indique Franco Tufo. Dans d'autres quartiers centraux, comme aux Vernets, les taux plongeront encore plus bas, avec une voiture pour quatre logements. A Bienne, la coopérative FAB-A a réalisé un quartier urbain sans voiture au cœur de la cité. Des exemples existent aussi à Neuchâtel.

Des régions échappent à cette tendance. C'est le cas de Fribourg, du Valais et de la périphérie vaudoise, qui sont des territoires peu denses, pointe Sébastien Munafò. «On y observe une hausse de la motorisation.» Et certains projets nourrissent cette hausse, comme la construction du Centre hospitalier de Rennaz (VD) en bordure d'autoroute.

La voiture jugée inutile

Qui sont les personnes choisissant d'habiter un immeuble dénué de parking? Daniel Baehler a étudié cette question dans son travail de doctorat. Ce sont des clients qui disposent souvent d'un haut niveau de formation. Ils appuient leur décision sur des bases pratiques (la voiture n'est pas jugée utile), mais aussi de partage et de respect de l'environnement. Près de la moitié des ménages sont des familles. Les raisons financières, de santé ou d'âge n'auraient qu'une très faible importance.

On trouve ces ingrédients dans un quartier pionnier de cette approche, celui de Burgunder à Berne, inauguré en 2011. Celui-ci avait dû faire face à



Keystone

En médaille

Selon Daniel Baehler, beaucoup de gens jugent la voiture inutile © DR

Des places de parc qui peinent à trouver preneurs.



des règlements cantonaux exigeant un certain ratio de parkings. «Une partie du terrain a dû être laissée vide avec la garantie de pouvoir y construire au besoin un parking souterrain», raconte le spécialiste bernois, qui indique que les réglementations se sont assouplies entre-temps. A Genève, cette obligation légale a eu pour conséquence la création de parkings là où les promoteurs prévoyaient déjà une sous-occupation.

Mais désormais, les ratios peuvent baisser dès lors qu'un îlot locatif est construit à proximité de transports publics et de voies cyclables. «Nous visons des quartiers sans voitures, avec des parkings souterrains, pour créer de vrais espaces publics silencieux, vivants et sécurisés», indique Pauline de Salis-Soglio, porte-parole du département du territoire (DT) à Genève.

Services de proximité

Supprimer les parkings sous un immeuble n'est pas tout. Car on prend le risque de retrouver des voitures en surface. Les habitants d'un quartier peu motorisé doivent bénéficier de services de proximité. Les infrastructures de transports alternatifs à la voiture sont essentielles, précise Daniel Baehler. Il faut aussi prévoir des magasins d'alimentation et des espaces communs. A

Genève, la Coopérative de l'habitat associatif (CODHA) a montré l'exemple dans l'écoquartier de la Jonction. «Nous avons 40 places de parc en sous-sol pour 115 logements», détaille son président Eric Rossiaud. Un système d'auto-partage – nommé Codhality – a été installé. Une vingtaine de ménages se partagent les voitures. «Ce système nécessite quand même la création de places de parc», rappelle Franco Tufo. Reste la question de l'utilisation de la voiture. Pour diminuer l'emprise des transports motorisés dans les villes, il faudra modifier les normes sociales. «Quand des particuliers achètent un appartement, les banques leurs conseillent souvent l'acquisition d'un garage pour faciliter une revente en cas de besoin», commente Daniel Baehler. Une solution serait de mutualiser les parkings privés. |