



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

Christine Gaillard, conseillère communale de la ville de Neuchâtel  
vice-présidente de la Conférence des villes pour la mobilité  
HAMOD, 5 décembre 2017

# La Conférence des villes pour la mobilité

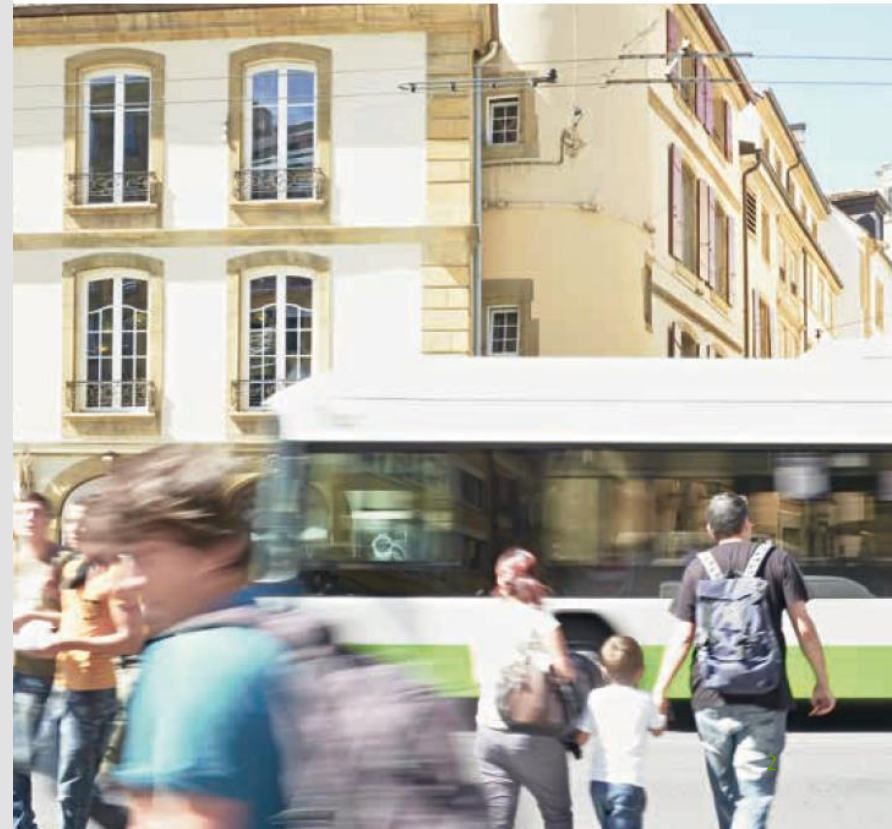
Städtekonferenz Mobilität  
Conférence des villes pour la mobilité  
Conferenza delle città per la mobilità

Une section de l'Union des villes suisses

20 membres de toute la Suisse

Charte pour une mobilité urbaine durable

Charte  
pour une mobilité  
urbaine durable



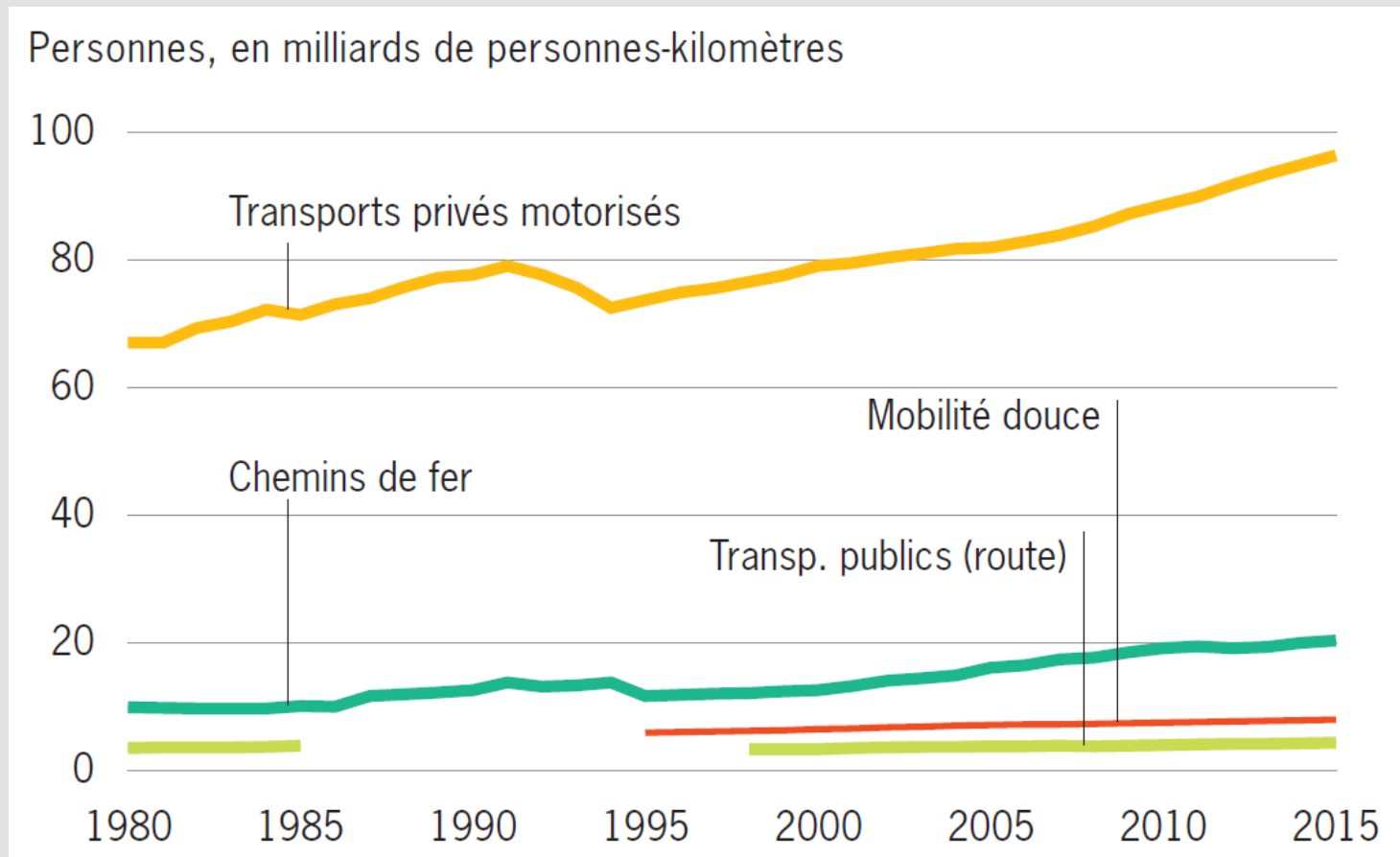
# Situation de départ #1

La population des villes suisses augmente.

- Exemples 2005-2015:
  - Genève: +10,8 %
  - Lausanne: +15,5 %
  - Winterthour: +15,7 %
  - Zurich: +14,2 %
- De plus:  
forte croissance dans les agglomérations.

# Situation de départ #2

## Forte croissance du trafic



## Situation de départ #3

### **814'000 ménages en Suisse sans voiture**

- 22% de 3,7 millions de ménages en total
- Dans plusieurs grandes villes:  
plus de 50% des ménages
- Croissance régulière



# HAMOD: une réalité, une nécessité

Le but: des villes  
attractives et accessibles

Nécessité de densifier

Nécessité de modifier la  
répartition modale

Un moyen: l'habitat à  
mobilité durable

Planifier, construire et habiter  
avec peu de voitures



# Avantages pour les villes I

Réduction du trafic sur les routes locales

Gain d'espace grâce à des places de stationnement économisées

La parcellisation plus souple des terrains accroît la flexibilité urbanistique





## Avantages pour les villes II

Les commerces, services et offres de loisirs locaux sont davantage utilisés

La qualité des espaces publics est améliorée

Les habitant-e-s sont davantage en mouvement et en meilleure santé





# Avantages pour les habitant-e-s

Les habitant-e-s s'identifient davantage à leur quartier

Les nuisances environnementales et le danger d'accidents routiers sont réduits

Davantage de mobilité piétonne et cycliste et des espaces ouverts rendent les quartiers plus vivants



# Avantages pour les maîtres d'ouvrage

Économies grâce à une infrastructure réduite

Offrir des loyers plus abordables et des prestations de mobilité attractives

Liberté augmentée pour la conception architecturale

Répondre à une demande et à la tendance de partager plutôt que posséder



## ... et pourquoi pas?

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.

# Le rôle de la CVM

Sensibiliser les villes pour le potentiel de HAMOD

Faciliter l'échange entre les villes intéressées

Faire connaître des bonnes exemples de mise en œuvre



# Merci de votre attention

Conférence des villes pour la mobilité CVM

[www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

[info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)

031 356 32 32