



HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

Compte rendu du webinaire de l'ATE du 10 mai 2021



© SBB CFF FFS

Pour une mobilité
d'avenir

ate



Emilie Roux

Chargée de projet
Habitat à stationnement réduit

ATE Association transports
et environnement

La proportion de ménages sans voiture est en hausse et n'a cessé de progresser depuis l'année 2000. Dans certains cantons, plus de la moitié des ménages ne possède pas de voiture. Alors, en 2021, la place de stationnement constitue-t-elle toujours une valeur ajoutée pour un logement ? C'est en partant de cette question que la *Plateforme Habitat à stationnement réduit* a organisé son séminaire annuel, sous forme de Webinaire, qui a réuni une centaine de professionnels de l'immobilier, de propriétaires institutionnels et de spécialistes de la mobilité.

Le *Webinaire* a débuté par la présentation de l'étude intitulée « Enjeux et défis liés au dimensionnement du stationnement privé » par Julian Fleury. Cette étude donne des pistes pour réaliser un meilleur dimensionnement du stationnement privé dans les villes. Pierre-Olivier Nobs a ensuite mis en perspective l'importance de la réduction du stationnement pour réguler la mobilité dans les villes. Trois exemples concrets de projets immobiliers avec peu de stationnement ont permis de montrer les opportunités et les freins auxquels la réalisation et la mise sur le marché de tels projets doivent faire face. Le premier exemple, présenté par Julien Lovey, s'est concentré sur le quartier des Portes-Rouges à Neuchâtel. Yannick Orset a présenté le quartier de l'Étang à Vernier (Genève). Philipp Scherble a lui développé l'intérêt pour les CFF de construire de tels quartiers aux abords des gares.

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

UN GRAND SUCCÈS POUR CE SECOND WEBINAIRE DE L'ATE

Après l'organisation d'un premier *Webinaire* en 2020 qui avait présenté de bons exemples européens et avait réuni des participants de différents pays, c'est la richesse du contexte suisse qui a réuni cette année plus de 100 participants. Ce qui confirme l'intérêt grandissant pour cette thématique en Suisse comme dans les pays qui nous entourent. Le *Webinaire* a été enregistré et peut être visionné sur www.ate-hsr.ch (Réseau & événements).

TABLE DES MATIÈRES

Enjeux et défis liés au dimensionnement du stationnement privé	4
Le stationnement comme outil de régulation de la mobilité	5
L'exemple du quartier des Portes-Rouges à Neuchâtel	6
L'exemple du quartier de l'Etang à Vernier	8
Construire à proximité des infrastructures de transports publics, un atout ?	10



ENJEUX ET DÉFIS LIÉS AU DIMENSIONNEMENT DU STATIONNEMENT PRIVÉ

Julian Fleury, chef de projet chez Transitec, a mis en avant les possibilités pour les communes de réglementer le dimensionnement du stationnement privé au travers d'une étude cofinancée par SuisseEnergie.

Un enjeu de mobilité

Comment construire suffisamment de places de stationnement pour répondre à la demande, actuelle ou future, tout en favorisant une mobilité durable ? C'est à cette question que cherche à répondre l'étude réalisée par le groupement de bureaux Transitec, Metron, Jud et rundum mobil. Les communes, sensibles aux impacts environnementaux de la mobilité et parfois confrontées à une congestion du trafic automobile, sont de plus en plus nombreuses à réviser leur règlement du stationnement privé de manière à favoriser une mobilité plus raisonnée. Bien que, dans la plupart des cantons il existe une obligation de construire des places de stationnement, une marge de manœuvre subsiste pour réduire leur nombre.

Différenciation spatiale

Différents éléments permettent de réguler ce nombre de places. C'est le cas notamment de la prise en compte de la différenciation spatiale. Cet outil permet aux communes de dimensionner la création de places de stationnement sur leur territoire en fonction de différents critères tels que la desserte en transports collectifs, les itinéraires de mobilité douce ou encore la structure du territoire. Elle tient notamment compte du fait que dans les zones bien desservies par les transports publics ou dans les zones centrales, le taux de motorisation et l'utilisation de la voiture sont généralement plus faibles que dans d'autres zones.

Mutualisation du stationnement

Un autre élément de régulation est la mutualisation du stationnement. Cette solution peut être utilisée dans des cas où il existe une demande de stationnement complémentaire. Elle permet de diminuer les besoins en surface pour ces places et de maximiser le taux d'utilisation des places de stationnement puisqu'elles sont à disposition d'usagers aux besoins différents. Les places de stationnement peuvent par exemple être à disposition d'un bureau durant la journée et le soir être accessibles pour les clients d'un restaurant. Un exemple de mutualisation a été présenté dans le Quartier de l'Étang (voir page 8).

Stationnement centralisé

Enfin, en centralisant le stationnement dans certains lieux du quartier et non plus sous chaque bâtiment, il est possible de gagner de l'espace en surface pour d'autres aménagements et de libérer l'espace public. La liberté de concevoir des espaces de qualité est un réel gain pour les promoteurs et permet de créer des lieux de vie agréables pour les habitants.

L'étude peut être consultée et téléchargée sur le site de SuisseEnergie :
www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE RÉGULATION DE LA MOBILITÉ

Pierre-Olivier Nobs, Conseiller communal de la Ville de Fribourg, a mis en avant la pertinence de mettre en place des outils de limitation du stationnement pour réguler le trafic dans les villes.

Une première politique du stationnement en 1993

La Ville de Fribourg s'est dotée d'une première politique du stationnement en 1993, déjà volontariste pour l'époque. Son application progressivement plus sévère a permis de ne pas observer une explosion du stationnement en attendant sa révision en 2018 dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement localisé de la ville.

Les effets de cette première politique du stationnement se sont montrés positifs puisqu'entre 2006 et 2018, malgré une forte progression des mètres carrés construits, le nombre de places de stationnement est resté stable et a même diminué.

Dans l'ancien règlement, afin d'éviter que les promoteurs ne construisent pas assez de places de stationnement dans leurs projets et que le stationnement ne se reporte sur le domaine public, une taxe compensatoire avait été mise en place. Ainsi, si le promoteur ne pouvait pas construire le nombre de places de stationnement exigées par le calcul de dimensionnement, il devait payer une taxe à la ville. Ce point de règlement n'encourageait donc pas la diminution du nombre de places de stationnement construites dans les nouveaux projets d'habitation et sera finalement supprimé en 2018.

Révision du Plan d'aménagement localisé

La politique du stationnement de 1993 arrivait à ses limites, de nouveaux objectifs de

gestion de la mobilité ont été intégrés dans la révision du Plan d'aménagement localisé (PAL). Cela a notamment été rendu possible par le contrôle du stationnement sur le domaine public et une meilleure gestion de la tarification. Parallèlement, la desserte et l'offre de transport publics ont été fortement améliorées, rendant plus aisé de se passer d'un véhicule privé.

Avec cette nouvelle politique du stationnement, la Ville de Fribourg vise une forte limitation du stationnement, avec une incitation pour les projets volontaristes avec peu ou pas de stationnement liés aux projets de construction. À cette fin, la taxe compensatoire a été supprimée. Par ailleurs, un nouveau paradigme a été mis en place en rendant possible de ne pas construire de places : il faut construire ce que l'environnement peut supporter, plutôt que modifier l'environnement pour supporter plus de places de stationnement.

Profiter des rénovations

Cette nouvelle manière de gérer les places de stationnement se reflète aussi dans le cadre des rénovations de bâtiments et de la politique de densification de la ville. Ainsi, lorsqu'il a fallu rénover et surélever un immeuble des années 60, les places de stationnement en surface ont été converties en stationnement deux-roues et ont permis l'amélioration de l'espace public et la création de liaisons de mobilité douce, cela au profit de la qualité de vie.



L'EXEMPLE DU QUARTIER DES PORTES-ROUGES À NEUCHÂTEL

Certains plans de quartier appliquent une réduction du nombre de places de stationnement. C'est le cas du projet de requalification des Portes-Rouges à Neuchâtel qui a été présenté par Julien Lovey (Citec Ingénieurs Conseils). C'est l'une des planifications les plus ambitieuses en la matière dans la ville et le canton de Neuchâtel.

Un quartier idéalement situé

Il y a près de 10 ans, l'entreprise Metalor, qui possédait de grandes parcelles sur le secteur, a annoncé son déménagement. La Ville de Neuchâtel a donc saisi l'opportunité de développer un plan de quartier de qualité sur les terrains ainsi libérés et les friches industrielles préexistantes qui le jouxtaient.

C'est que le secteur est stratégique, à quelques encablures de la gare CFF. Il est ainsi bien relié à la fois au reste de la ville et à l'agglomération. Les objectifs de la Ville étaient de régénérer et d'amener plus de qualités à cet espace, de créer une centralité de quartier, d'offrir plus de place aux mobilités douces et de limiter le stationnement.

Limiter le stationnement aussi pour les logements

Des limitations du stationnement assez fortes avaient déjà été prises pour les activités présentes sur le site. Toutefois, les premières prévisions de trafic liées à la densification du quartier montraient un impact fort sur l'environnement, avec notamment une augmentation du bruit routier et une saturation de certains carrefours clés. Ce constat a motivé une réduction du dimensionnement de l'offre en stationnement également pour les logements, avec l'application d'un taux de 0,7 places par 100m² de surface

de plancher. Ce ratio, accompagné de mesures servicielles, permet alors de diminuer de près de 20% la génération de trafic liée à cette densification.

Au-delà de mesures infrastructurelles, des mesures de gestion de la mobilité doivent également être prises afin de minimiser l'usage de la voiture. Un monitoring du trafic au niveau de la ville a ainsi été initié, avec des comptages réguliers pour vérifier les prévisions de trafic sur le secteur.

Le projet de la parcelle Coop

Le projet de la parcelle Coop est emblématique de la valorisation possible d'un terrain déjà très bâti. Ce projet vise à construire des logements sur le toit du bâtiment commercial existant (magasin Livique), au niveau de l'actuel parking en toiture. Cela revient à densifier tout en réduisant de moitié le nombre de places de stationnement ! Si l'offre en stationnement sur le site était clairement surdimensionnée, il n'en reste pas moins que la modification de paradigme est spectaculaire. Pour composer avec cette offre limitée, certains logements seront proposés exclusivement sans place de stationnement, notamment pour des étudiants ou des personnes âgées.

Pour démontrer que le projet peut fonctionner avec moins de parkings, la Coop a été invitée à réfléchir à la prise en compte de mesures servicielles et de garantir leur mise en œuvre à la Ville. Elles ont ainsi été inscrites dans le Plan directeur sectoriel.

Ces mesures sont les suivantes :

- Nombre plus important de véhicules Mobility mis à disposition ;
- Charte à signer pour les résidents qui bénéficieront des logements sans place de stationnement ;

- Mise à disposition de vélos cargo en libre-service ;
- Distribution d'un kit mobilité avec des bons d'achat pour des abonnements de transport public, de systèmes d'autopartage ou encore pour la livraison des achats.

Tous ces éléments ont permis à la Coop de finaliser et de déposer un permis de construire qui fait actuellement l'objet de validation de la part des autorités.



Image de synthèse du projet de densification de la parcelle Coop (source : Maison d'architecture Serge Gard)



L'EXEMPLE DU QUARTIER DE L'ETANG À VERNIER

À Vernier, dans le canton de Genève, se construit un quartier mixte d'envergure, certifié Site 2000 watts. L'objectif de réduction de l'impact lié à la mobilité passe par la mutualisation et la réduction du nombre de places de stationnement. Ce projet a été présenté par Yannick Orset, directeur du projet.

Connectivité et mixité

À proximité des gares de Vernier, Cornavin et Aéroport, le quartier bénéficie d'une connexion idéale au reste du canton et à la Suisse. Le cœur historique de Genève se situe à 2 km, le rendant également facilement accessible à vélo par la future voie verte.

Composé de 3 îlots de logements et de 3 îlots d'activités et 1 école, il constitue un

véritable pôle mixte. Les logements sont répartis en Propriétés par étage (PPE) et en locatifs. Des logements pour seniors et étudiants sont également prévus créant un véritable lieu d'échange entre les différentes générations. Les activités ont également la part belle, avec des espaces de loisirs, des commerces, des bureaux et des équipements publics (terrain et salles de sport, école, crèche).



Image de synthèse du projet du projet du Quartier de l'Etang ©Urban Project SA

Mutualiser le stationnement

Les parkings sont concentrés dans 3 îlots, exclusivement en sous-sol. Cela implique que ceux-ci ne sont pas situés sous chacun des immeubles construits. En plus de l'emplacement réduit du stationnement, la mutualisation implique que les places de stationnement ne sont pas liées à des surfaces commerciales ou des logements, mais fonctionnent sur un principe d'abonnement. Les parkings sont équipés de bornes de recharges pour véhicules électriques et proposent des véhicules types Mobility.

La mutualisation, c'est une synergie entre les pratiques de stationnement de différents types d'usagers. La mise en place de cette typologie de stationnement permet de réduire de 20% le nombre de places à construire.

Parallèlement à ce taux réduit de places de parking, 2000 places de stationnement pour vélos seront construites dans des locaux fermés intérieurs, avec contrôle d'accès réservé aux habitants et une partie aux employés. 600 places vélos en extérieur seront également réparties dans le quartier.

Enjeux liés à la commercialisation

L'enjeu pour la commercialisation des logements et activités est de trouver le bon équilibre entre les places de stationnement disponibles et d'autres paramètres comme la situation urbaine, les qualités du quartier, les attentes des acheteurs, des locataires et des preneurs. Le quartier de l'Etang présente de nombreux atouts qui accompagnent la mutualisation des places de stationnement et qui devraient faciliter la commercialisation et le rendre attractif : prix des logements en zone de développement plus bas, proximité des services et des transports publics, mobilité douce (places vélos, venelles réservées aux piétons et cycles, passerelle vers Blandonnet et la gare CFF de Vernier), site 2000 watts, traitement paysager en faveur des espaces verts qui estompe la présence de l'automobile en surface (trafic limité à la seule avenue de l'Etang).



CONSTRUIRE À PROXIMITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS PUBLICS, UN ATOUT ?

Ces dernières années, de nombreux projets immobiliers construits par CFF Immobilier ont vu le jour à proximité des gares. Cet emplacement privilégié constitue un atout pour réaliser des projets avec moins de stationnement. Philippe Scherble, Chef Objets de placement Région Ouest à CFF Immobilier a présenté certains de ces quartiers.

Quai Ouest, Renens

À Renens, à proximité immédiate de la gare, deux bâtiments mixtes seront construits. Déjà en service, le premier bâtiment comprenant 86 logements, ne propose aucune place de stationnement. Le second bâtiment offrira 22 places de stationnement pour les logements des deux immeubles. Le ratio pour l'ensemble

du projet sera de 0,16, grâce à l'excellente connectivité du quartier aux infrastructures de transports publics. Au moment de la mise en service du premier bâtiment, 80% des logements avaient déjà trouvé preneur et il n'a été observé aucun désistement lié à l'absence de places de stationnement.



Image de synthèse du projet Quai Ouest à Renens © SBB CFF FFS

Parc du Simplon, Renens

272 logements sont construits à 5 minutes de la gare de Renens. Ici, une réduction de 50% du nombre de places de stationnement a été mise en place, combinée à une mutualisation d'une partie du stationnement. Tout comme pour le quartier Quai Ouest et malgré cette réduction, les locataires ont répondu présent et nous ne constatons pas de manque de places.

Des projets qui répondent à une demande

S'il peut subsister des craintes liées à la commercialisation de tels projets, l'expérience montre que cela fonctionne. À Renens, les habitants souhaitent bel et bien s'y installer et il n'y a pas de demandes pour des places supplémentaires. Pour le Quartier des Halles à Morges, où un ratio de 1 place par logement a été retenu, il est observé que le nombre de places de parking dépasse sensiblement la demande actuelle.

Ces différents exemples démontrent que la diminution du nombre de places de stationnement répond à l'évolution des besoins. L'enjeu consiste à trouver le bon équilibre et à ne pas construire de places inutiles, qui coûtent très cher à la réalisation. Il est en revanche important de ne pas provoquer un stationnement sur la voirie hors site, c'est pourquoi il est aussi dans la responsabilité du développeur d'y réfléchir ensemble avec les autorités locales.

Un atout certain

Construire aux abords des infrastructures de transports publics permet de se rapprocher de l'objectif de l'aménagement du territoire qui prévoit une densification vers l'intérieur. Cette densification, lorsqu'elle se concentre à proximité de sites des transports publics, diminue le besoin en places de stationnement et induit moins de circulation motorisée individuelle.

HABITAT À STATIONNEMENT RÉDUIT

Vers un habitat sans voitures - comment faire ?

Habitat à stationnement réduit fournit 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. 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.

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. 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

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