



HENRIETTE SCHAFFTER  
Rédactrice en chef  
Droit au logement

## PAS DE PARKING DANS MON IMMEUBLE? AUCUN SOUCI!

A la construction d'un immeuble, le coût d'une place de parc est extrêmement élevé. En Suisse, il se monte au minimum à 30 000 francs par place en parking souterrain. Or, dans les grandes villes, les citadins ont de moins en moins fréquemment une voiture. Alors est-ce vraiment nécessaire d'avoir une place de parc pour chaque appartement?

En Suisse, les maîtres d'ouvrage à but lucratif constatent de plus en plus que l'obligation de construire des places de stationnement leur impose de réaliser davantage de places qu'ils peuvent en vendre ou louer, à des emplacements bien desservis. Car le taux de ménages sans voiture est en forte croissance dans les villes: il atteint désormais 41% à Genève, 44% à Lausanne et plus de 50% à Bâle, à Berne et à Zurich. Dans toute la Suisse, 22% en moyenne des ménages vivent sans posséder de voiture\*. Pour les ménages d'une seule personne, ce taux atteint même 42%, tandis que pour ceux de plusieurs personnes il est nettement plus faible.

### Types de population concernés

Parmi les sans voiture, on retrouve quatre types de population: les «élites urbaines», les «urbains défavorisés», les «retraités à faibles revenus» et les «personnes âgées de classe moyenne». Ce sont surtout les «élites urbaines» qui ont délibérément renoncé à avoir une voiture. Leur part a fortement augmenté entre 1994 et 2005, pour atteindre environ un tiers des ménages sans voiture en Suisse.

### Changements de comportement

Le comportement de mobilité des Suisse-sse-s, surtout des jeunes, a changé ces vingt dernières années. En particulier le taux de permis de conduire et d'abonnements généraux (AG): chez les 18 à 24 ans, en 1994, ils étaient 71% à avoir un permis de conduire tandis qu'elles et ils sont 61% en 2015. Le taux d'AG a, par contre, augmenté de 10% en 1994 à 20%. Cette tendance semble être stable selon le microrecensement. La possession d'un permis de conduire ou d'une voiture a perdu en attractivité chez les jeunes. La croissance de Mobility et d'autres formes de mobilité partagée montre bien cela.

### Places de stationnement vacantes

L'image est bien connue: les panneaux où il est inscrit «Places à louer» abondent dans les grandes villes, mais aussi dans de nombreuses communes d'agglomération. Une enquête de la ville de Zurich confirme que cette

impression n'est pas fautive: il en ressort qu'environ 10% des places de stationnement d'immeubles d'habitation sont vacantes. Selon les chiffres de la gérance Bruppacher Verwaltungs AG, environ de 0 à 5% des places sont vacantes dans les emplacements très centraux en ville de Zurich. Par contre, dans les arrondissements périphériques, ce taux est de 10% ou plus. Le Credit Suisse a également constaté, lors d'une évaluation de ses logements dans toute la Suisse, de forts taux de vacance dans les parkings situés dans des communes très bien desservies. En moyenne, 29% sont vacants, le taux oscillant entre 0% et 68%. Différentes communes corroborent ces constats. Dans des cantons comme Bâle-Campagne, où la marge de manœuvre pour réduire le nombre de places de stationnement est très faible, les investisseurs affirment qu'ils doivent construire trop de places de stationnement et n'arrivent pas à les louer. Une enquête actuelle des entreprises de construction de logements de Munich parvient aussi à la conclusion que la moitié des places de stationnement (dans la capitale bavaroise, une place par logement est requise) sont vacantes et qu'une adaptation du règlement à une norme de 0,5 serait souhaitable.

### Coûts de construction des places de stationnement

Selon des informations confirmées par différents maîtres d'ouvrage, il faut compter au moins 30 000 francs pour la construction d'une place de stationnement dans un parking souterrain. En cas de vacance, cette somme devient rapidement un risque financier pour l'investisseur, ou alors elle est simplement reportée sur les loyers. L'enquête de 2010 en ville de Zurich a montré que des places de stationnement coûtent entre 80 et 170 francs par mois, selon leur emplacement. Si l'on considère des coûts de

\*Chiffres de 2015. ARE/OFS, Microrecensement mobilité et transports; Université de Lausanne.



Des zones de rencontre et de loisirs remplacent le traditionnel parking. Ici dans le quartier d'Oberfeld à Ostermundigen (BE).

construction entre 30 000 et 60 000 francs par place, les charges mensuelles avec un rendement brut de 6% (maintenance incluse) sont de 180 à 360 francs. Les loyers ne permettent pas de couvrir les coûts et il en résulte des subventions croisées des places de stationnement.

Tout le monde passe à la caisse, y compris les locataires sans voiture!

Une enquête à Munich parvient à des conclusions identiques: les locataires sans voiture contribuent à payer pour les places non occupées par les locataires avec voiture, car celles-

ci sont proposées à des prix trop bas. Même dans un pays motorisé comme les Etats-Unis, la construction de places de stationnement est actuellement sujette à discussion. Les habitudes changent partout et l'habitat doit s'adapter. Source: [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch).

## En Suisse, communes et cantons statuent

L'Office fédéral du développement territorial ARE est très clair: lorsqu'il s'agit de légiférer sur le patrimoine bâti, ce sont les communes et cantons qui décident.

Ce sont les lois sur les constructions cantonales qui prévalent, mais ce sont les autorités délivrant les permis de construire qui peuvent octroyer des dérogations. Le nombre de places de stationnement requises pour les voitures et les deux-roues se calcule habituellement selon la norme VSS 640 281 de l'Union suisse des professionnels de la route.

Pour un immeuble d'habitation, on prévoit ainsi, à moins que le règlement communal cantonal n'en dispose autrement, une case pour 100 m<sup>2</sup> de logement.

Ce nombre peut être réduit, même parfois à zéro. De telles exceptions peuvent être envisagées dans les règlements communaux d'aménagement. Ce sont en effet les urbanistes cantonaux ou communaux qui déterminent les besoins spécifiques en surfaces de stationnement. Ils peuvent s'écarter de la norme si des circonstances particulières le justifient, notamment l'accessibilité en transports publics, à pied ou à vélo, la protection de l'environnement ou de certains sites. Mais tout dépend des cantons.

### Types de réglementations cantonales

Tous les cantons règlent dans leurs lois sur l'aménagement et les constructions le stationnement relatif à l'habitat, à l'exception des cantons des Grisons, du Tessin et de Zoug, qui délèguent entièrement aux communes.

Dans les autres cantons, différents moyens existent pour autoriser l'habitat sans ou avec peu de voitures:

- aucune obligation de construire des places de stationnement n'existe dans le canton de Bâle-Ville;
- aucune dérogation de l'obligation de construire des places de stationnement n'est, en principe, autorisée dans les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures, de Schwyz et d'Uri;
- dans les cantons de Bâle-Campagne et Glaris, le canton est responsable de réduire le nombre de places de stationnement obligatoires et se réfère surtout à la qualité des transports publics;
- à Appenzell Rhodes-Extérieures, c'est du ressort des communes, mais celles-ci ne peuvent réduire le nombre de places de stationnement

que par des plans d'affectation spéciaux. Tous les autres cantons (AG, BE, FR, GE, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SG, TG, VD, VS, ZH) délèguent aux communes la compétence d'autoriser la dérogation au nombre de places de stationnement requis.

### La pratique diffère parfois de la théorie

L'habitat sans ou avec peu de voitures n'est, à l'heure actuelle, mentionné de manière explicite que dans les cantons d'Argovie et de Berne si on considère uniquement ce qui figure dans les lois et ordonnances des cantons. Il est tout de même possible que, dans la pratique, d'autres possibilités et conditions soient appliquées. Les autorités peuvent aussi fixer des minimas ou maximas en matière de places de stationnement dans des plans spéciaux, dédiés à des projets particuliers. Les permis de construire qui suivront se calqueront ainsi sur ce plan spécial et ne pourront y déroger.

Source: [www.habitat-mobiledurable.ch](http://www.habitat-mobiledurable.ch)

## «Comme pour toute innovation, il est normal de commencer petit»

Interview de Daniel Baehler, assistant-doctorant en géographie des mobilités à l'Université de Lausanne. Avant cela, il a collaboré à la plateforme «Habitat à mobilité durable», visant à promouvoir les quartiers sans ou avec peu de voitures.



Daniel Baehler

**Vous étudiez la problématique des habitats sans voitures depuis plusieurs années. Quelle évolution remarquez-vous?**

En Suisse, il y a une croissance importante d'habitats sans voitures, à savoir où les résident-e-s s'engagent à ne pas avoir de voiture privée, depuis l'inauguration du premier projet en 2011 à Berne. De plus en plus, les promoteurs immobiliers plus traditionnels s'y intéressent aussi, pour des raisons simplement économiques: dans les centres, de moins en moins de ménages possèdent une voiture et demandent une place de stationnement. Les jeunes sont aussi nettement moins intéressés à posséder une auto.

**Quels sont les villes et/ou cantons pionniers en la matière en Suisse?**

Ce sont de grandes villes alémaniques, Berne, Zurich et Winterthur notamment. Mais ce ne sont pas directement les villes qui sont pionnières, puisque l'initiative est toujours venue de coopératives ou d'acteurs privés.

**A quoi est-ce dû selon vous?**

Je pense qu'il y a une sensibilité écologique plus forte dans les villes alémaniques, qui influence plus les pratiques de mobilité qu'ailleurs. Et l'autre point important, ce sont les alternatives à la voiture qui y sont plus développées: les réseaux de transports publics ou les aménage-

**«Ce sont surtout les politiques et promoteurs conservateurs qui sont frileux. Ils pensent qu'il n'y a pas de demande pour de l'habitat sans voitures»**

ments cyclables ainsi que l'autopartage. Avec un peu de retard, les villes romandes suivent et ainsi aussi les premiers projets à Genève, à Neuchâtel ou à Lausanne où il n'y aura pas ou que très peu de places de stationnement pour les résident-e-s.

**Qui sont les habitants de ces logements sans places de stationnement? Quelles sont leurs motivations?**

L'enquête que j'ai réalisée dans le cadre de ma thèse dans neuf habitats sans voitures en Suisse et en Allemagne a montré qu'environ la moitié des ménages sont des familles avec enfants, ce qui va à l'encontre de la croyance qu'avoir des enfants ne va pas sans voiture. Le niveau de formation des résident-e-s est très élevé, près de deux tiers des adultes ont une formation universitaire. Ils ont fait le choix de vivre sans voiture, alors qu'un quart en possédaient une auparavant. Les motivations sont variées: il y a évidemment des convictions écologiques mais aussi des motivations d'ordre pratique. Les habitant-e-s n'ont simplement pas besoin de posséder une voiture pour leur vie quotidienne et assez d'alternatives, y compris l'autopartage, pour se déplacer. Souvent, c'est un mélange de motivations personnelles et pratiques. Dans les coopératives, la volonté de vivre ensemble (et d'avoir des espaces partagés) est également une motivation importante.

**Dans les autres pays, y a-t-il des expériences similaires?**

Oui, les premiers habitats sans voitures ont vu le jour en Allemagne il y a une vingtaine d'années déjà. Il y en a aussi en Autriche, aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni notamment, mais des premiers exemples ont vu désormais le jour dans de grandes villes américaines, canadiennes ou australiennes.

**Le phénomène reste anecdotique, non? Quels sont les freins à un développement plus important de ce genre d'immeubles?**

En chiffres absolus, l'importance de ces projets d'une centaine de logements en moyenne peut paraître anecdotique. Mais, comme pour toute innovation, il est normal de commencer petit et l'intérêt est surtout de montrer l'exemple, que c'est possible et bien vécu. Les lois et normes actuelles, qui demandent la construction de places de stationnement lorsqu'on construit du logement dans la plupart des cantons et communes, sont un frein important. Les investisseurs peinent également à suivre les changements de la société au niveau de la mobilité quotidienne. A noter également qu'il faut des garanties de la part des habitants et/ou des promoteurs comme quoi il n'y aura pas d'utilisation des espaces publics pour parquer les voitures privées des habitants.

**Qui sont les plus «frileux»: les promoteurs, les politiques ou les locataires/acheteurs?**

Souvent la demande était plus grande que l'offre et tous les logements sans voitures réalisés ont facilement trouvé des locataires et des acheteurs. Ce sont surtout les politiques et promoteurs conservateurs qui sont frileux. Ils pensent toujours qu'il n'y a pas de demande pour de l'habitat sans voitures, alors que mon étude a montré que même des ménages qui possèdent une voiture peuvent être séduits par ce type de logement et abandonner leur auto si l'offre le leur permet.

**Quelles sont les perspectives d'avenir pour ce genre d'habitat? Quelle est l'évolution de la législation?**

Les tendances générales dans le domaine de la mobilité, à savoir notamment utiliser au lieu de posséder les voitures, laissent croire



Le quartier de Soubeyran, à Genève, est quasi unique en Suisse romande.

qu'il a de beaux jours devant lui et va encore se développer davantage. Pour augmenter la qualité de vie et répondre aux aspirations de la population, les villes développent de plus en plus des espaces libérés de voitures privées. La législation commence aussi à être adaptée aux nouvelles réalités. Le canton de Berne a, par exemple, modifié il y a quelques années sa loi sur les constructions et y a intégré la possibilité de construire du logement sans voitures.

*Propos recueillis par Henriette Schaffter*

## Quelques exemples

### Genève

A ce jour, il existe quatorze quartiers d'habitation sans ou avec peu de voitures en Suisse. En Suisse romande, un seul (mais deux à Bienne): le quartier de Soubeyran à Genève, inauguré en 2017, par l'Etat de Genève et les coopératives d'habitation Equilibre et Luciole. Il comprend 38 logements, avec en complément, trois chambres d'ami-e-s et trois chambres indépendantes. Il y a 14 places de stationnement et quatre places visiteurs. Une dérogation a été obtenue auprès de la Direction générale des transports et aucun macaron sur le domaine public ne sera accordé aux membres de la coopérative. Les coopérateurs s'engagent en effet, dès l'attribution de l'appartement, à abandonner la voiture. Le contrat de bail inclut donc une clause de renonciation de voiture personnelle. Dans ce quartier, les relations entre habitants sont favorisées par des zones d'échange et de rencontre, notamment en structurant la distribution des logements par la construction de montées verticales et de liaisons horizontales. La moitié des places de stationnement est réservée à l'autopartage. Ce qui a mené au succès de ce projet: la participa-

tion des habitants à l'ensemble du processus et la persévérance pour obtenir des dérogations des autorités, car les services de l'Etat ne croyaient pas à ce genre d'initiative et pensaient que le manque de places induirait des stationnements sur la voie publique. Les nombreuses places de stationnement pour vélos y sont aussi pour quelque chose. Olivier Krumm habite dans cette coopérative genevoise. Il a cherché durant huit ans une coopérative de ce style, car il voulait s'impliquer dans le choix en matière de construction et souhaitait que l'immeuble soit autogéré. De plus, il voulait des valeurs fortes (écologiques et sociales) ainsi que de la convivialité. Bien sûr, lorsqu'il explique sa manière de vivre, certains sont interloqués au début mais comprennent ensuite, en prenant connaissance de tous les avantages d'une telle façon de vivre: beaucoup moins de coûts liés à la voiture, mais des véhicules à disposition en autopartage. «Quand on me demande quelle voiture j'ai, je réponds que j'en ai six, une petite pour me déplacer seul, une plus grande pour partir en vacances en famille, etc.», explique Olivier Krumm.

### Fribourg-en-Brisgau

Dans le quartier mixte de Vauban à Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne, la cohabitation de ménages sans et avec voiture, qui gèrent leur véhicule dans un parking en périphérie du quartier, fonctionne bien. Les expériences de différents projets européens supposent que l'acceptation par la population augmente lorsque l'on combine ces deux types d'habitats. Dans les quartiers combinés, l'avantage financier des ménages sans voiture doit être clair. De plus, il faut respecter le partage strict entre loyer de l'appartement et celui des places de stationnement. Si possible, les places ne devraient pas être propriété individuelle, les loyers devraient couvrir tous les frais, et il

convient de gérer et rendre payant le stationnement dans l'espace public. Hannes Linck réside dans le quartier Vauban et ne possède pas de voiture, comme c'était déjà le cas avant son déménagement. Il habitait en effet auparavant à Berlin, où il n'y «aucun besoin de voiture, même avec de petits enfants», explique-t-il. Il se rend au travail à vélo et a choisi ce type d'habitat pour la convivialité qui y règne et l'aspect écologique. Ses amis et sa famille voient ce choix de vivre sans véhicule motorisé comme une très bonne chose.

### Paris

Le premier immeuble parisien sans parking a vu le jour fin 2015. Il faut dire qu'à Paris 60% des ménages n'ont pas de voiture particulière. Et pourtant le plan local d'urbanisme (PLU) contraignait, jusqu'en 2016, les promoteurs à créer une place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de logement. Une dérogation a donc été accordée pour la construction de cet immeuble sans parking. Depuis lors, le plan local a été modifié et cette obligation supprimée.



Pas de parking, ça peut surprendre au premier abord!