

Les quartiers sans voitures

Un modèle d'avenir

Une dizaine de réalisations et de nombreux projets, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni démontrent qu'une forte densité est compatible avec une grande qualité de vie.

L'idée de départ est simple: ceux qui vivent sans voiture doivent malgré tout subir les nuisances de ceux qui vivent avec... En réunissant dans un même quartier les habitants qui souhaitent vivre sans voiture, ceux-ci se trouvent à l'abri du bruit du trafic et les enfants peuvent tranquillement jouer dehors.

On peut classer les quartiers sans voitures en deux catégories:

Les vrais quartiers sans voitures

La plupart des quartiers réalisés et des projets font partie de cette catégorie. Leurs habitants ne possèdent pas de voiture et toute circulation automobile à l'intérieur du quartier est interdite (sauf pour les véhicules d'urgence, etc.). Quelques places de parc (0.1 à 0.2 voiture par logement) aux entrées du quartier sont à disposi-

tion, selon les cas, pour des voitures en autopartage et d'autres exceptions.

Les quartiers «pauvres en voitures»

Le ratio de places de parc y est en général limité à maximum 0.5 place par logement, regroupées dans des parkings collectifs placés aux entrées du quartier. Des voitures circulent néanmoins à l'intérieur du quartier.

Ce compromis entraîne cependant une baisse de la qualité de vie et il est source de conflits. A Amsterdam, les responsables du quartier Westerpark, premier quartier (presque) sans voitures (20% des ménages y ont droit à une place de parc, attribuée par une loterie) recommandent de ne plus prévoir de voitures du tout pour les nouveaux projets.

Photo : Alain Rouiller



Qualité d'espace. Dans le quartier Vauban, 50% des ménages n'ont pas de voiture. Les ruelles du quartier se caractérisent par une architecture très variée, la présence de petits parcs à vélos devant les immeubles et un aménagement privilégiant la vie sociale. Les enfants peuvent jouer dehors en toute sécurité.

Le marché existe

Au début, les responsables des projets penchaient en faveur de quartiers «moitié moitié», par crainte de ne pas trouver d'investisseurs. Mais l'expérience a montré que les purs quartiers sans voitures sont très recherchés et les enquêtes prouvent que les habitants sont très satisfaits de leur choix.

Il y a donc un marché pour des quartiers sans voitures. En Suisse, 20% des ménages ne disposent pas d'une voiture. Dans les villes, la part des ménages sans voiture atteint jusqu'à 49% (Bâle). Selon différentes études, on peut compter sur 2% des ménages d'une agglomération susceptibles de s'installer dans un quartier sans voitures.

Localisation et taille des quartiers

Les quartiers sans voitures sont intégrés dans le tissu urbain, à des emplacements bénéficiant d'une excellente desserte par les transports publics. Des commerces, des écoles et d'autres équipements se trouvent dans l'environnement proche, à distance de marche. Il s'agit souvent de friches industrielles, militaires ou ferroviaires, ou alors de terrains restés libres pour différentes raisons.

La taille des quartiers est très variable (0.08ha à Brême, Grünenstrasse, 13ha à Berlin, Mitte). Il est préférable de réaliser de grands quartiers, mais mieux vaut quand même réaliser de petits quartiers sans voi-

Le quartier Vauban (Fribourg-en-Brisgau)

Une ancienne caserne devient un quartier modèle en matière de développement durable

Conséquence de la chute du mur de Berlin, les troupes françaises ont quitté la caserne Vauban en 1992, et mis ainsi à disposition de la ville une friche militaire de 38 ha. Sa reconversion a permis d'intégrer à l'aménagement d'un quartier résidentiel les principes du développement durable avec une participation très active des usagers (notamment concernant la demande d'un quartier sans voitures).

Le quartier est mixte, tant au niveau des affectations (logement, activités, équipements de quartier), que de la variété des

types d'habitants et de logements (logements pour étudiants, association d'habitat autogéré, ménages sans voitures). A terme, le quartier Vauban abritera 5000 habitants et 600 emplois. Plusieurs commerces, un petit supermarché, une école (en cours d'agrandissement) sont déjà en place, de même qu'un centre de quartier géré par les habitants, comportant une garderie.

Pour plus d'informations, voir sites : www.forum-vauban.de et www.quartier-vauban.de.

tures que renoncer purement et simplement.

Les auteurs des projets recherchent en général une mixité socio-économique, avec une part de logements en propriété, avec des logements subventionnés et des logements pour personnes handicapées. La mixité des affectations est également recherchée, mais elle n'est pas toujours possible. Tous les quartiers offrent différents services facilitant la vie sans voiture.

Prix modestes et espaces libres de qualité

Outre l'absence de bruit et de danger, citons, parmi les nombreux autres avantages :

- Des prix et loyers relativement modestes (jusqu'à 20% inférieurs à des logements comparables), grâce à l'économie du coût des parkings, à la densité élevée et à d'autres économies rendues possibles en raison du processus participatif. Entre autres, cela permet à des ménages relativement modestes d'acquiescer un logement. A noter que dans certains quartiers, les futurs habitants choisissent d'investir

l'argent économisé dans des équipements collectifs plutôt que de le restituer aux habitants.

- Une grande qualité des espaces libres : davantage de surfaces sont disponibles pour de la végétation et des places de jeu, etc.

Deux aspects posent problème, mais ils ne sont pas insurmontables.

Obligation légale de créer des places de parc

Cette obligation – ou, dans certains cantons, celle de payer une taxe de compensation lorsqu'on ne crée pas le nombre de places requises par la loi – est un problème central pour la réalisation de quartiers sans voitures. En Allemagne, ces dispositions varient d'un Land et d'une commune à l'autre, comme en Suisse. Mais plusieurs Länder ont déjà modifié leurs lois pour éliminer cette difficulté.

Engagement à vivre sans voiture

Deux solutions type à ce problème ont été mises en place pour différents projets.

Eau de pluie. Le traitement de l'eau dans le quartier Vauban fait l'objet d'une attention spéciale. Les toits qui n'abritent pas des panneaux solaires sont végétalisés permettant de récupérer l'eau de pluie qui est recyclée soit à l'interne (toilettes, arrosage) soit (notre photo) réinjectée dans la nappe phréatique via des caniveaux et une centrale de filtrage. Il en est de même pour les eaux claires qui ne sont pas mélangées aux eaux usées.



Photo: Alain Rouillier



Photo: Alain Rouillier

Énergie – écologie. Les immeubles de Vauban sont tous à basse consommation d'énergie, l'utilisation de l'énergie solaire est très répandue. Le solaire passif : ouvertures maximum sur le sud ou l'ouest (notre photo) et réduites sur le nord. Les constructions utilisent du bois de la région et des matériaux naturels.

La première solution consiste en un engagement formel des habitants, locataires ou propriétaires, à ne pas acheter de voiture. Des exceptions sont prévues pour des personnes qui, un moment donné, vont avoir un besoin « existentiel » de posséder une voiture.

Dans la seconde solution, les habitants ne s'engagent à rien ; il n'y a tout simplement aucune possibilité de stationner, ni à l'intérieur du quartier, ni dans les environs proches.

Processus participatif et solutions novatrices

Le processus d'élaboration des projets de quartiers sans voitures est l'un des aspects particulièrement intéressants de ce thème. D'une part, l'initiative pour des projets est en général prise par une association. D'autre part, les responsables invitent très tôt des habitants intéressés à se manifester. Or, toutes ces personnes veulent avoir leur mot à dire dans l'élaboration du projet. Ainsi, les quartiers sans voitures se font presque toujours avec une intense participation des futurs habitants (le revers de la médaille, c'est que cette

participation peut rendre le processus compliqué et long).

Elle donne par contre lieu à des solutions novatrices. L'architecture est personnalisée et variée, contrastant avec la monotonie des grands ensembles habituels. Dans tous les cas, les espaces extérieurs sont traités avec soin. Le souci écologique fait partie de la plupart des projets (voir quartier Vauban).

Une alternative à la fuite à la campagne

Dans la perspective d'un développement urbain durable, les quartiers sans voitures sont un modèle d'avenir. Ils permettent de construire dense, tout en offrant une grande qualité de vie. Des familles qui, actuellement, émigrent dans la périphérie, trouvent en ville un environnement idéal pour leurs enfants.

En Suisse alémanique, de premiers projets pour des quartiers sans voitures sont lancés. Aux Romands de leur emboîter le pas!

Lydia Bonanomi

Pour en savoir plus :

www.autofrei-wohnen.de
www.autofrei-wohnen.ch
www.viererfeld.ch