

**EspaceSuisse**

Verband für Raumplanung  
Association pour l'aménagement du territoire  
Associazione per la pianificazione del territorio  
Associazioni per la planisaziun dal territori

# Inforum

Le périodique du développement territorial suisse

EXTRAIT

Mars 1/2024

**Habitat à stationnement réduit: à la campagne aussi**

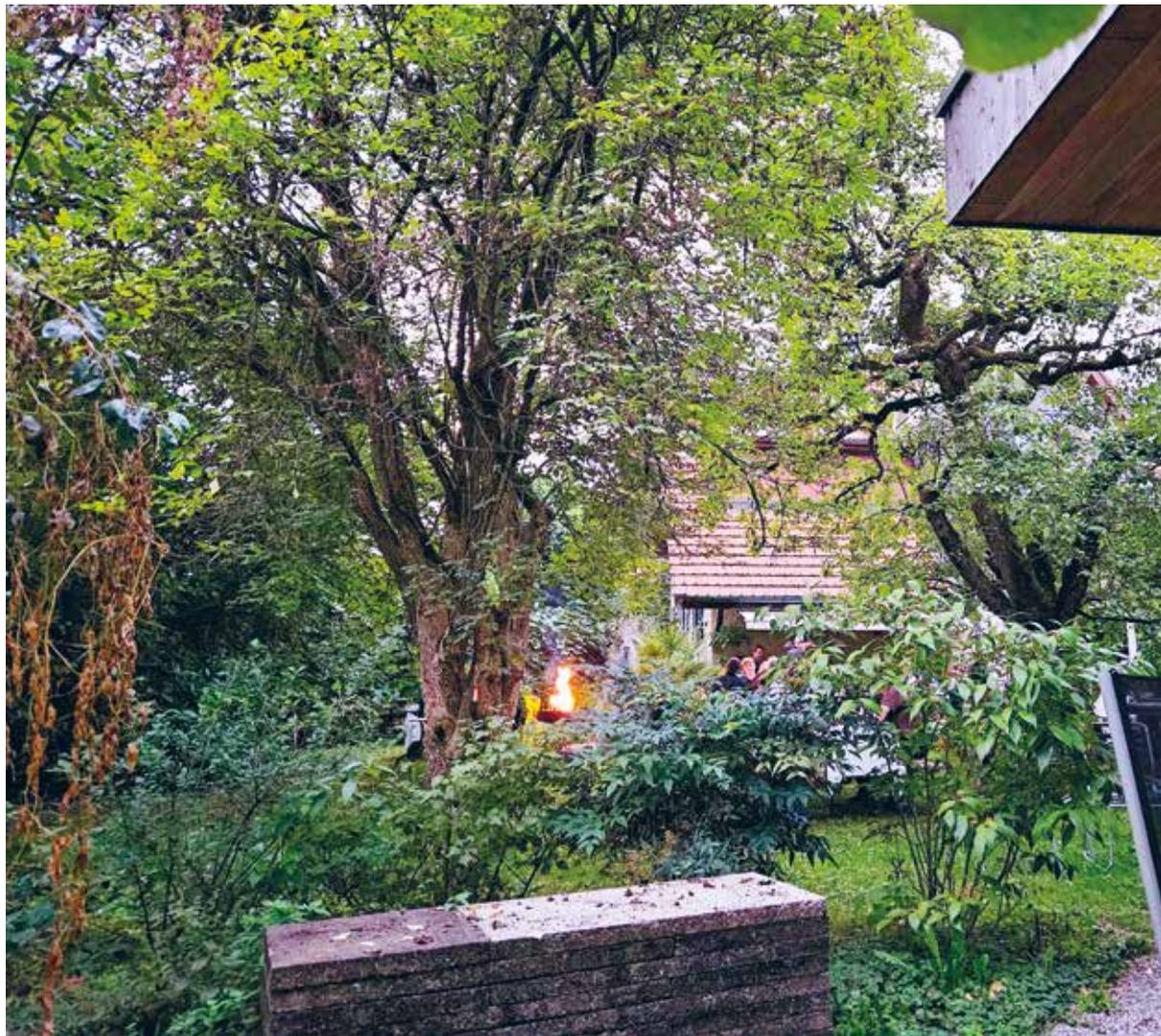
Mobilité urbaine durable

# Pour un habitat à stationnement réduit «à la campagne»

Samuel Bernhard

Consultant en mobilité indépendant et responsable de la Plateforme Habitat à stationnement réduit

Planifier et construire avec moins de places de stationnement est devenu pratique courante dans les villes, où les projets allant dans ce sens se multiplient. Mais qu'en est-il des projets à stationnement réduit dans les lieux moins bien desservis? Un habitat moins dépendant de la voiture est-il aussi envisageable dans un village? La maison Flury à Deitingen SO montre que oui.



Grâce à un nombre réduit de places de stationnement, le jardin a pu conserver sa forme initiale.  
Photo: Joel Flückiger

Dans les petites communes, planifier et construire avec moins de places de stationnement confronte les concepteurs à de nombreux défis. Les autorités chargées de l'octroi des autorisations de construire sont souvent démunies pour traiter les requêtes de ce type. Contrairement à leurs homologues des grandes villes, elles ne peuvent pas s'appuyer sur l'expérience acquise dans d'autres projets déjà réalisés. Même dans les communes qui, dans leur règlement de construction, prévoient expressément des dérogations à l'obligation de réaliser des places de parc ou renvoient à la norme VSS 40 281 (voir encadré, p. 15), des incertitudes subsistent quant à la mise en œuvre concrète de tels projets.

### L'importance de la situation

D'un point de vue technique, évaluer un site selon le seul critère de la desserte par les transports publics (niveau de qualité de la desserte TP) n'est pas pertinent. En effet, la qualité d'un

Les obstacles relèvent plutôt de facteurs psychologiques.

site dépend aussi de l'offre de biens et de services courants: à quelle distance se trouvent les écoles, les commerces ou le centre du village? L'exemple de la maison Flury à Deitingen SO démontre que des conditions favorables peuvent être réunies même avec un faible niveau de desserte TP. L'argument selon lequel les terrains situés dans les régions rurales sont a priori inadaptés à la réalisation de projets à stationnement réduit n'est pas fondé. Les obstacles relèvent plutôt de facteurs psychologiques. Souvent, en effet, les habitants de ces régions ne peuvent tout simplement pas s'imaginer vivre sans voiture, alors même que ce serait, objectivement, tout à fait possible.



À Deitingen SO, l'accès, à pied, aux produits et aux services de première nécessité est possible depuis la maison Flury. Graphique: Swisstopo/ EspaceSuisse



La maison Flury, vue du côté de la route. Photo: Joel Flückiger

### La maison Flury

Ueli Flury, lui, pouvait se l'imaginer: propriétaire d'une parcelle dans la commune rurale de Deitingen, il a réalisé, entre la ferme et le pavillon en terre crue, paille et bois préexistants, une maison en bois à trois logements d'une grande qualité écologique. Cet ancien jardinier-paysagiste a porté une attention particulière à l'aménagement des espaces extérieurs. Les trois bâtiments sont en effet noyés dans une véritable oasis comprenant divers endroits où s'asseoir en toute tranquillité.

### Pas de jardins sans concept de mobilité ad hoc

En vertu du règlement communal sur les constructions, il aurait fallu construire, pour l'ensemble de la parcelle, huit places de parc: deux pour la maison individuelle existante, une pour le duplex, deux pour chacun des deux logements de quatre pièces prévus dans le nouveau bâtiment et une pour les visiteurs et visiteuses. Or, la réalisation de toutes ces places aurait anéanti un jardin idyllique. Il était donc clair que la mobilité devrait être gérée de manière durable, ce qu'un concept de mobilité ad hoc a permis de garantir. Celui-ci prévoit la réalisation de quatre places de stationnement seulement: une pour la voiture rattachée à l'ensemble bâti, deux pour les visiteurs et une pour les livraisons. Les habitantes et habitants ont signé une déclaration de renonciation à la voiture. Ils disposent, en plus

La réalisation de toutes les places de parc exigées aurait anéanti un jardin idyllique.

de la voiture partagée, d'un vélo cargo et d'un vélo électrique ordinaire, ainsi que d'un nombre suffisant de places de stationnement pour les autres vélos privés ou utilisés collectivement.

La solution adoptée pour la maison Flury est le fruit d'une collaboration avec la commune: après avoir éclairci certains aspects avec le responsable des constructions de la commune, l'architecte Joel Flückiger, le propriétaire Ueli Flury et le consultant en mobilité Samuel Bernhard – auteur de cet article – ont discuté de différentes variantes avec la commission d'urbanisme. Ce dialogue direct a permis d'aboutir, avant le dépôt de la demande de permis, à une solution viable pour toutes les parties.

Pour une commune, les questions centrales sont les suivantes: Que faire si le concept de mobilité ne fonctionne pas? Comment empêcher que des véhicules ne stationnent sur le domaine public? Quelles dispositions juridiques prendre pour

cela? Grâce au concept de mobilité mis en place, les autorités de Deitingen ont obtenu des garanties pour le cas où les voitures stationnées dans le voisinage poseraient malgré tout des problèmes: si des infractions répétées sont constatées dans le cadre de la procédure de contrôle adoptée, les places de parc «manquantes» devront être réalisées a posteriori. Cette clause est inscrite au registre foncier à titre de restriction de droit public à la propriété.

**Le niveau de desserte TP ne suffit pas à lui seul à déterminer de façon judicieuse les besoins en places de stationnement.**

#### L'atout décisif des services de proximité

L'exemple de la maison Flury montre bien, a contrario, les faiblesses d'une approche basée sur la seule desserte par les transports publics. La parcelle en question se situe dans un secteur où cette desserte est considérée comme marginale

#### Norme VSS 40 281

La norme VSS 40 281 «Stationnement – Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme» décrit les méthodes de calcul de l'offre en cases de stationnement et donne des fourchettes pour leur réalisation: pour le logement, en principe une case par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher ou par logement (art. 9.1). Dans des cas particuliers tels que les logements pour personnes âgées ou pour étudiants, il est possible d'utiliser des valeurs indicatives inférieures (art. 9.2). Il peut s'avérer judicieux de s'écarter des valeurs indicatives susmentionnées pour tenir compte de conditions locales ou de formes d'habitat particulières (p. ex. habitat sans voiture) (art. 9.4).



Deitingen SO propose des commerces de proximité (boulangerie, fromagerie, etc.). Photo: Samuel Bernhard

ou inexistante selon les niveaux de qualité définis par l'ARE. La distance par rapport à un arrêt de niveau D est de 100 mètres, et de 300 mètres par rapport à un arrêt de niveau C. La gare de Deitingen se trouve à 800 mètres environ. Or, malgré cette situation peu favorable, le site se prêtait bien à l'élaboration d'un concept de mobilité: on y trouve en effet commerces, écoles, poste, salons de coiffure, banque et cabinets médicaux dans un rayon de 200 mètres. De plus, les liaisons piétonnes et cyclables sont de bonne qualité dans le secteur. Cela montre bien que le niveau de desserte TP ne suffit pas à lui seul à déterminer de façon judicieuse les besoins en places de stationnement.

### Le rôle des communes

La commune de Deitingen a délivré l'autorisation de construire en s'appuyant sur le concept de mobilité élaboré. Elle a réagi avec souplesse aux intentions du maître d'ouvrage, en attribuant au dossier le statut de projet-pilote. Si une commune souhaite faire en sorte que les nouvelles constructions génèrent le moins possible de trafic supplémentaire, il faut qu'elle se dote des bases nécessaires, en prévoyant, dans son règlement sur les constructions, la possibilité d'autoriser les projets à stationnement réduit dûment motivés. Elle peut en outre recommander aux maîtres d'ouvrage de réfléchir au nombre de places de parc dont ils ont vraiment besoin, et leur indiquer les bases et offres de conseil existantes, comme celles proposées par la Plateforme Habitat à stationnement réduit (voir encadré à droite).

Entretemps, deux des trois logements de la maison Flury ont trouvé preneur. Il existe donc bien une demande pour de l'habitat à stationnement réduit comme à Deitingen.

### Projet-pilote pour l'habitat à stationnement réduit à la campagne

La Plateforme Habitat à stationnement réduit, dont la mise en place a été soutenue par la Confédération, fournit sur son site internet des informations détaillées sur la conception de projets de logements ou d'affectation mixte à stationnement réduit. Elle met également à disposition son expertise pour optimiser l'offre de stationnement dans les quartiers existants. La plateforme organise chaque année des séminaires et conseille les acteurs du logement sur tous les aspects de la mobilité urbaine durable.

Avec le soutien de l'Office fédéral du logement (OFL), la plateforme a pu lancer, au printemps 2023, le projet «Stationnement réduit dans les petites villes et villages», dont l'objectif est d'adapter les connaissances et pratiques existantes au contexte rural. Différents groupes-cibles (notamment les communes et les coopératives) seront sensibilisés à la problématique et informés des offres de conseil disponibles. Les quatre premiers projets portés par des acteurs issus de l'espace rural bénéficieront d'une petite subvention. À la fin janvier 2023, deux sites-pilotes ont déjà été retenus dans les communes de Horriwil SO et Wiesendangen ZH.

La Plateforme Habitat à stationnement réduit est un projet de l'Association transports et environnement (ATE). Elle a pour organisations partenaires EspaceSuisse, Mobilité piétonne Suisse, Mobility Société Coopérative et la Confédération des villes pour la mobilité.

[habitat-mobiledurable.ch](https://habitat-mobiledurable.ch)

Contact: Émilie Roux, [emilie.roux@ate.ch](mailto:emilie.roux@ate.ch)



