



Gestion de la mobilité dans les quartiers

Reflets de la journée

Rue de l'Avenir 2016 à Gland



La participation particulièrement élevée à la journée Rue de l'Avenir 2016 (130 participant-e-s) a démontré de manière évidente l'intérêt pour un thème qui est en train de prendre de l'importance, entre développement de quartiers labellisés «éco» et gestion de la mobilité dans les quartiers existants. Le choix de Gland, devenue ville au plan statistique par son nombre d'habitants mais ville en devenir au plan urbanistique, y était certainement aussi pour quelque chose, confirmant l'importance de sortir des contextes traditionnels de villes (petites ou grandes) pour s'intéresser aux «rues de l'avenir» dans d'autres types de contextes, où les mêmes questions se posent mais de manière en partie différente, avec des problèmes spécifiques, un autre poids des acteurs.

Que retenir de la journée, parmi les multiples pistes ouvertes? L'omniprésente question du stationnement (gestion de l'offre, localisation), élément-clé pour la promotion de la mobilité durable et la qualité des espaces publics. L'éventail des acteurs concernés, dont les acteurs économiques – l'expérience d'Eikenott montre qu'ils peuvent aussi avoir un rôle proactif. Les décalages potentiels entre objectifs, attentes et pratiques, qui rendent indispensable l'implication des habitants, le plus en amont possible comme dans le suivi après réalisation. L'importance de dépasser l'idée de «quartier pour les écolos», pour concevoir des écoquartiers pour tout le monde. La nécessité de développer des projets qui ne s'arrêtent pas à la planification et aux infrastructures mais prévoient aussi la mise en œuvre de «facilitateurs» accompagnant les mesures inévitablement contraignantes. Enfin l'incantable action à l'échelle de la commune, pour dépasser les limites du quartier pour l'intégrer dans une ville durable.

RdA

Prix RdA 2016 à «Quartiers solidaires»

Lancée en 2002 par Pro Senectute Vaud, la démarche participative «Quartiers solidaires» vise à améliorer la qualité de vie des aînés dans les quartiers et les villages. Soutenue par la Fondation Leenaards et le Canton de Vaud, elle joue un rôle d'impulsion et offre un appui aux habitant-e-s pour s'organiser. Une vingtaine de projets, dont un à Gland, se sont développés depuis sur le territoire vaudois.

En lui décernant son prix annuel, Rue de l'Avenir a salué l'apport décisif d'une telle démarche pour le bien-être et la sécurité dans les espaces publics lorsque les habitantes et les habitants ont leur mot à dire. Le prix a été remis à Alain Plattet, responsable du projet à Pro Senectute Vaud, lors de la journée Rue de l'Avenir à Gland, devenue cette année «ville la plus jeune de Suisse». Une façon de mettre aussi l'accent sur la so-



(Photo: L. Guidetti)

lidarité de toutes les générations quand il s'agit de promouvoir un urbanisme à taille humaine. (MP)

Démarche «Quartiers solidaires»
www.quartiers-solidaires.ch
 Association «Vivre ensemble à Gland»,
 issue de la démarche: www.vivag.ch

Les présentations de la journée, des photos de la visite et divers documents peuvent être téléchargés sur www.rue-avenir.ch/journee-2016

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements, changements d'adresses, contacts, informations et prestations: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

www.rue-avenir.ch



Page de couverture: A Eikenott, le stationnement est concentré dans un bâtiment en périphérie, libérant les rues du quartier du trafic motorisé. Les aménagements extérieurs font la part belle aux cheminements à pied et à vélo et aux espaces à l'usage des habitants: petites places, jeux pour les enfants, espaces verts, plantages. Des petits abris vélos (800 places au total) sont localisés à proximité des entrées. (Photo G. Cochand)

(Ré)inventer la mobilité dans les quartiers

Une fois n'est pas coutume, la 33e journée Rue de l'Avenir a débuté par une table ronde réunissant une palette d'acteurs impliqués dans la gestion de la mobilité à l'échelle de l'habitat et de la commune. La diversité des interventions a permis de mettre en perspective les enjeux généraux de la journée, entre engagement individuel et planification urbaine, nouveaux quartiers et gestion de l'existant, objectifs de projet et vécu sur le terrain.

Autodétermination des habitants

Ouverture avec Ralph Thielen, président de la coopérative d'habitants Equilibre (Cressy/GE), qui explique comment en 2008 un groupe de personnes a réussi à construire un immeuble (13 logements) sans place de stationnement. Avec un objectif, énoncé dans les statuts et la charte de la coopérative, de «promotion d'une mobilité douce avec en particulier la limitation du nombre de voitures individuelles». Partant du constat que les parkings privés du quartier regorgent de places vacantes, quatre places sont louées dans le voisinage pour accueillir les véhicules du système d'auto-partage mis en place par la coopérative. Et cela fonctionne, les habitants roulent surtout à vélo et disposent aussi d'une voiture en cas de nécessité. L'économie substantielle réalisée sur le coût de construction de l'immeuble a profité au développement créatif du projet: choix constructifs écologiques, espaces partagés, atelier de réparation...

Implication des promoteurs

De 2011 à 2014, la Ville de Gland a vu sortir de terre le quartier Eikenøtt, opération entièrement réalisée par Losinger-Marazzi. Pour Louise de la Guéronnière, responsable de la construction durable dans l'entreprise, la gestion de la mobilité fait le lien entre la construction de logements et la ville durable. Avec un objectif de certification «site 2000 watts» des projets, la question de la mobilité est devenue prépondérante dans la construction de quartiers durables, au même titre que l'énergie grise et consommée: quartiers sans voitures, stationnements pour vélos largement dimensionnés et facilement accessibles, proximité des commerces et des nœuds de transports...

Dans les quartiers existants

Responsable des contrats de quartier à Lausanne, Geneviève Ziegler confirme que le sujet de la mobilité au sens large est également une préoccupation majeure pour les sites déjà



A l'échelle communale, le périmètre de la gare constitue pour Gland un secteur charnière stratégique. Après le réaménagement de la place, signalisée en zone de rencontre, suivent aujourd'hui de nouveaux chantiers : nouveau sous-voies piéton-vélo, développement au sud de la gare. (Photo Ph. Gasser)

construits. Basée sur le dialogue avec les habitants, la démarche débouche souvent sur des propositions concrètes: liaisons internes au quartier et entre les quartiers, confort et continuité des cheminements pour piétons, localisation et installation de mobilier urbain...

Action à l'échelle communale

Pour Gérald Cretegnny, syndic de Gland, l'explosion démographique impose de se préoccuper et de gérer la mobilité à l'échelle communale. Les problèmes de mobilité sont prioritaires par nécessité. Pour exemple, le nouveau passage inférieur pour piétons et cyclistes à la gare, qui permettra de mieux relier les centralités entre elles. Il s'agit aussi de promouvoir la qualité dans les quartiers, comme ce qui a été fait à Eikenøtt. Sur ce retour d'expérience, il apparaît que l'implication et la participation de la population est incontournable. C'est pourquoi la contractualisation avec les habitants, voire la révision du droit du bail, est à réinventer afin de créer des conditions favorables à la mise en œuvre de concepts innovants.

Toutefois, à l'instar des coopératives ou de l'habitante d'Eikenøtt (voir pp. 4-5), un autre rapport à son logement et son quartier correspond à une demande sociale. Les décideurs,

les planificateurs et les opérateurs doivent en tenir compte dans le développement des nouveaux quartiers et la gestion de l'existant: mise sur pied de démarches participatives, aménagement des espaces extérieurs facilitant leur appropriation, accompagnement social de la vie des quartiers...

Stationnement vs espaces publics

Au long de la journée, il a beaucoup été question de stationnement, car l'enjeu est de taille! En effet, pour créer ou améliorer la qualité des quartiers, il est nécessaire d'avoir de l'espace. Comme à Eikenøtt où le parking est concentré à un seul endroit au profit des espaces libres du quartier. Et dans le Vieux Bourg de Gland, impossible de réaménager les espaces publics de manière satisfaisante sans une mutualisation ou un regroupement des places de stationnement privées. La gestion de la mobilité dans les quartiers doit s'accompagner d'une recherche de solutions innovantes.

Martin Walther ■

www.cooperative-equilibre.ch

www.lausanne.ch/contrats-de-quartier

Un objectif pour Gland: «amener de la qualité»

L'arrivée de l'autoroute a amorcé l'explosion démographique du village de 900 habitants des années 50, avec un développement urbain fortement marqué par la voiture. La jeune ville de 13'000 habitants vise aujourd'hui un développement plus qualitatif, qui permette de «créer des liens». A l'intérieur des quartiers, entre les centralités, entre le nord et le sud de la ville.

La construction d'Eikenott, premier écoquartier romand, s'est achevée en 2014. Elle a constitué pour Gland la réalisation de son plus important potentiel d'extension au nord de la ville. Elaboré sur la base d'un plan partiel d'affectation, le quartier comprend 21 immeubles, offrant 485 logements de différents standings pour 2300 habitants au total (soit une augmentation de 10% de la population glandoise d'alors).

Inspiré des écoquartiers du nord de l'Europe, Eikenøtt («gland» en norvégien) a été conçu de manière à répondre aux différents critères du développement durable, d'un point de vue environnemental mais également d'un point de vue social. Le quartier promeut la mixité sociale (logements en location et en PPE), la vie associative au sein de quartier, des espaces publics conviviaux et la mobilité douce.



Le stationnement est concentré au nord du quartier, dans un long bâtiment qui fait écran le long de l'autoroute. Les accès piétons à niveau contribuent à faire vivre les espaces publics du quartier. (Photo G. Cochand)

Qualité des espaces extérieurs

Le quartier est dit «sans voitures». Plus justement, le stationnement des voitures des habitants (500 places) est concentré en périphérie du quartier, libérant du trafic les rues internes au quartier, qui sont prioritairement dévolues aux mobilités douces et à la rencontre. Le parking est abrité dans une construction végétalisée le long de l'autoroute qui sert aussi de mur antibruit.

Les espaces extérieurs ont fait l'objet d'un projet d'ensemble, ils font la part belle aux cheminements piétons, aux espaces de jeux et aux espaces verts, dont des plantages à l'usage des habitants. Et à une vingtaine de petits parcs à vélos (pour un total de 800 places), proches des entrées d'immeubles. Une desserte bus traverse le quartier à la demi-heure, assurant de bonnes correspondances avec la gare et les trains régionaux.

Des rues paisibles... sur le papier

Au sein d'Eikenøtt, «on y circule à pied, à vélo, en trottinette, en roller, en courant ou en dansant, mais toujours en vivant la mobilité douce (...). La mobilité sans voiture est une solution conviviale, gagnante pour tous.» Des conditions en théorie idéales pour un usage convivial de la rue et une mobilité multimodale adaptée aux besoins de chacun. Le vécu au quotidien s'est révélé plus complexe.

Les «rues à jouer» et la «sérénité des lieux» vantées par les promoteurs immobiliers se sont trouvées compromises par des mouvements réguliers de véhicules dans ce «quartier sans voiture», chacun interprétant à sa manière les conditions d'autorisation d'accès motorisé à l'intérieur du quartier. Au final on a fait le choix d'installer une barrière pour réguler les entrées motorisées, limitées désormais à trois par mois et par ménage (sauf exception pour les personnes à mobilité réduite).

Entre modèle et réalité: l'habitant

Ce décalage entre modèle proposé et réalités du terrain a révélé des aspirations diverses voire contradictoires entre les types d'habitants arrivés dans le quartier (familles, jeunes couples, célibataires, seniors), mais aussi entre des personnes sensibilisées aux aspects écologiques et d'autres qui cherchaient un lieu de vie convivial à prix abordable, voire simplement un logement disponible.

Il ressort de l'expérience que l'ancrage des objectifs d'un écoquartier dans les pratiques nécessite encore de s'assurer que l'information sur ces objectifs et sur les choix liés au projet passe auprès de tous les habitants. Parmi les solutions évoquées: l'élaboration d'une charte qui puisse servir de base pour régler les différends au sein du quartier et harmoniser les pratiques ou l'engagement d'une personne chargée de la communication et de la coordination entre les habitants.



La Coop de la rue du Borgeaud a déménagé en périphérie est du quartier. Elle donne sur une place de quartier agrémentée d'un kiosque à musique et d'une fontaine. Un plus pour les habitants du quartier, mais une situation très décentrée pour les autres habitants, qui n'encourage pas à y venir à pied. (Photo G. Cochand)

Enjeu à l'échelle de la ville aussi

Une gestion délicate des attentes que l'on retrouve à l'échelle de la ville. A travers ses chantiers impressionnants, Gland incarne littéralement la tension entre des ambitions urbanistiques et sociales difficilement contestables et des freins sur le terrain. Témoin la rénovation du vieux bourg, avec ses atouts qui font l'unanimité ou presque au départ quand on parle de qualité de vie et de meilleure utilisation des espaces publics, et les réticences qui apparaissent lorsqu'on envisage la suppression d'une soixantaine de places de parc (sur 600 au total).

L'une des difficultés pour la gestion du stationnement est que l'offre privée est nettement plus importante que celle sur domaine public. La mutualisation des places privées serait une solution, mais sa mise en œuvre est délicate et prendra du temps. Dans ce contexte, pour les nouveaux quartiers en projets, une des leçons à tirer des dernières réalisations reste qu'il est indispensable de soigneusement définir les contraintes urbanistiques en amont des projets. Une exigence permanente, quand on se mêle de réfléchir à la mobilité dans les quartiers, est de coller à la réalité quotidienne des usagers.

Soigner les liaisons

Dans le développement de Gland, ce qui frappe aujourd'hui est l'essor autour de la gare CFF. On y construit de fait un nouveau centre, où prendra place une partie de l'administration de la ville. Mais la ville ne pourra pas s'organiser autour d'un seul centre, elle est faite de plusieurs centralités, la multipolarité est inscrite dans son développement et son histoire.

Comme l'a souligné Gérald Cretegy, syndic de Gland, l'enjeu essentiel aujourd'hui est de soigner les liaisons entre ces différents pôles, notamment à pied et à vélo. Le potentiel est là. Contrairement aux apparences, Gland est une ville très concentrée: 95% du bâti actuel (et futur) tient dans un cercle d'un rayon de 1 kilomètre autour de la gare. Un atout pour les mobilités douces, qui restent un objectif prioritaire. Le plan existe, il se traduit progressivement par des réalisations, même si le réseau fin de capillarités piétonnières reste (encore) à améliorer. Les zones 30 qui existent déjà ont été bien acceptées, la perspective est qu'à terme 70% de la ville passe à 30. Côté transports publics, c'est la coordination entre les lignes de bus régionales et locales qui constitue le défi.

Pas seulement l'urbanisme...

Le syndic tient aussi à le relever: pour la qualité de vie l'action dans le domaine de l'urbanisme est indispensable mais n'est pas tout. D'autres ingrédients jouent un grand rôle, comme l'offre culturelle qui s'est considérablement développée à Gland dès la fin des années 80, de même que les installations sportives. Et l'abondance des sociétés locales.

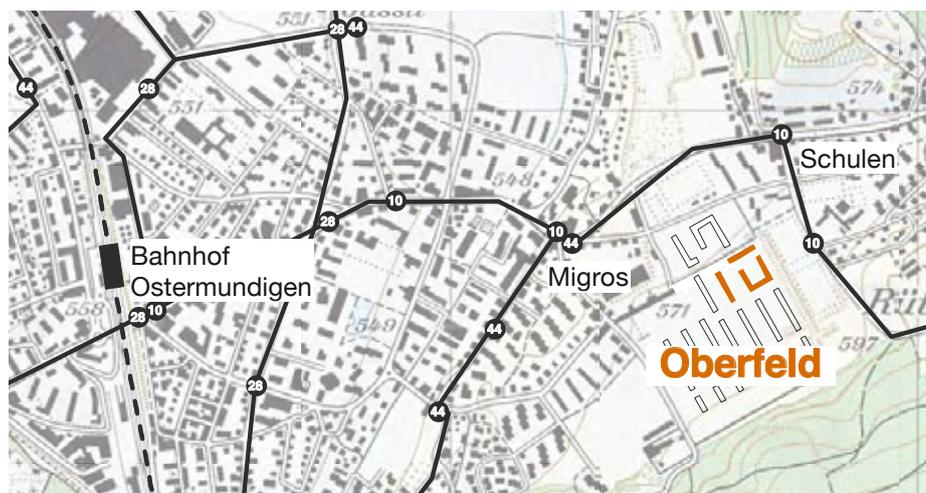
Anais Valentini / Laurent Bonnard ■



Tout le nord de la ville est en zone 30, le secteur sud devrait suivre. Le projet de zone de rencontre dans le vieux bourg répond à l'objectif de revalorisation des espaces publics. Partout dans la ville l'offre de stationnement sur domaine privé est un défi délicat à gérer. (Photo G. Cochand)

Développer des quartiers sans «goût de bouchon»

La mise en place d'un concept de mobilité dans un quartier permet de gérer dès le départ le nouveau trafic généré. Cet outil devrait être inclus le plus en amont possible dans les processus de planification. Les nombreux exemples désormais documentés peuvent être source d'inspiration pour les nouveaux projets. Si les nouvelles planifications occupent le devant de la scène, des concepts de mobilité s'amorcent aussi dans des quartiers existants



La localisation du site joue un rôle essentiel. A l'exemple d'Oberfeld (Ostermundigen/BE), il doit être adapté à une accessibilité multimodale et offrir une proximité avec les équipements et services du quotidien - commerces, écoles. (Source: www.wohnenimoberfeld.ch)

La construction de nouveaux ensembles de bâtiments, lotissements et sites génère inévitablement des déplacements supplémentaires. La gestion de la mobilité constitue un ensemble de mesures visant d'une part à limiter les déplacements motorisés et d'autre part à favoriser les déplacements en transports en commun, à vélo ou à pied.

Le concept de gestion de la mobilité doit être adapté au contexte du quartier et être opérationnel le plus rapidement possible, idéalement dès l'inauguration, afin que les usagers adoptent tout de suite des habitudes de déplacement durables. Pour que les comportements de mobilité et la maîtrise du trafic fonctionnent comme souhaité, il est indispensable que la localisation du nouveau site soit choisie de manière à permettre une accessibilité multimodale et que l'éventail des mesures de gestion de la mobilité soient inscrites dans les conditions générales de développement puis définies précisément dans la phase de planification. Une réflexion

sur le public-cible visé et ses besoins ainsi que les éléments normatifs locaux sont aussi des préalables indispensables.

Restreindre ET offrir des facilités

Deux grands ensembles de mesures sont nécessaires pour que le concept de mobilité soit efficace. Il s'agit d'une part de gérer le stationnement des voitures avec une offre appropriée pour éviter le surdimensionnement des parkings et la sous-location à des usagers externes au site. La tarification doit répercuter l'ensemble des coûts d'une place de parc (amortissement et exploitation) pour éviter le subventionnement caché à la voiture à travers un financement partiel du stationnement dans les loyers.

Mais il s'agit également de proposer des mesures facilitant le recours à d'autres modes de déplacement. Celles-ci sont variées et vont d'une offre en stationnement vélo abondante et de qualité à la mise à disposition de véhicules en auto-partage (via notamment le

système *mobility@home*) et d'espaces d'accueil pour les services de livraison à domicile. Des incitations comme les bons de mobilité ou l'intégration des abonnements de transports publics dans les charges des loyers sont également possibles.

Enfin, et quelles que soient les mesures concernées, le concept doit permettre leur mise en œuvre concrète en définissant des règles et en clarifiant les responsabilités. Par exemple, une attribution claire de l'exploitation à un mobilité manager ou au concierge est indispensable.

Des exemples sources d'inspiration

En Suisse, plusieurs projets pilotes ont déjà été réalisés et peuvent servir d'inspiration. Parmi les exemples présentés lors de la journée, la coopérative de logements d'Oberfeld à Ostermundigen/BE (100 logements, 0.1 place/logement) est le plus ancien. Sa réalisation a permis de déclencher des modifications réglementaires.

En ville de Bâle, pour le quartier d'Erlenmatt Ost (300 logements, bureaux, 100 places voitures, 1000 places vélos) on a évité de



A côté des infrastructures et des aménagements, les facilitateurs peuvent aussi être des services: livraisons à domicile, cargovélos à disposition, caddie offert... (Photo: Stiftung Intact)



La construction peut s'échelonner sur de longs mois. A Erlenmatt (BS), plutôt que de laisser les terrains encore non bâtis complètement en friche, on y a réalisé un circuit passerelle proche du terrain de jeux, très apprécié des enfants. (Photo: Stiftung Habitat)

prévoir le stationnement en sous-sol avec accès par les ascenseurs de manière à ce que les habitants aient des occasions de se croiser et de faire connaissance dans les espaces communs à l'extérieur.

A Aarburg (Argovie), le quartier d'Oberstadt comprend un parking centralisé avec une architecture design. L'esplanade devant les futurs bâtiments sera réservée aux modes doux. Pour amener les courses jusque chez soi, les investisseurs offrent un caddie pliable pour chaque logement. Des «cargovélos» seront également mis à disposition.

On peut encore citer les exemples de Kalkbreite à Zurich (92 logements et 0.11 place/logement) ou celui de Giesserei à Winterthur/ZH (151 logements, 0.23 places/logement) qui visent une mobilité durable et se caractérisent par une consommation réduite de l'énergie, sans que leur rentabilité ni la mixité sociale ne soit péjorée.

Construire une culture commune

La gestion de la mobilité dans les quartiers nécessite la mise en œuvre d'un ensemble de mesures dans toutes sortes de domaines, à moduler selon le site. Elle se prépare dès la planification, se concrétise dès l'inauguration

et se poursuit avec la vie du quartier. Tous les acteurs doivent être intégrés suffisamment tôt dans la démarche et partager une vision commune. Le concept de mobilité vise à organiser l'offre et proposer des alternatives mais également à créer une culture commune de déplacements durables.

Julien Lovey / Cindy Freudenthaler ■

Les tribulations de la mutualisation

A tous ceux à qui le projet de mutualisation de la mobilité entre voisins peut paraître simple, l'aventure chaotique vécue par la CODHA prouvera le contraire !

Au chemin de Bochardon à Lausanne, il a fallu pas moins de huit années pour qu'un projet de mutualisation et de réduction du nombre de places de stationnement aboutisse. Entre temps, le nombre de places a varié, les futurs habitants se sont découragés, les voisins ont fait opposition, le tribunal cantonal puis fédéral s'en est mêlé et les énergies se sont épuisées.

Quels enseignements tirer de ce feuilleton à

Références utiles

Le projet MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites – offre des conseils pour les nouvelles planifications. www.gestionmobilite.ch > MIPA.

Le projet MOHA/MIWO – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation – propose des bilans de mobilité et des mesures pour les quartiers existants. www.habitat-mobilite.ch

Ces deux démarches, soutenues par SuisseEnergie, sont documentées dans des manuels.

La plateforme habitat à mobilité durable HAMOD fournit des informations détaillées pour évaluer la faisabilité de projets d'habitat sans ou avec peu de voitures (dispositions légales, bonnes pratiques en Suisse et à l'étranger, grille d'évaluation et événements). www.habitat-mobilitedurable.ch

A signaler: l'association lausannoise écoquartier organise régulièrement des visites d'écoquartiers, en Suisse et à l'étranger. www.ecoquartier.ch

Gestion du stationnement: adapter la loi aux besoins

Près de la moitié des ménages des grandes villes suisses n'a pas de voiture. Un contexte propice, selon Sonia Blind, à l'établissement de quartiers sans voitures. La loi n'a pas encore suivi, elle impose encore bien souvent la création de trop nombreuses places de parc dans les projets de logements.



Pionnière dans les années 90, Fribourg-en-Brigau (D) reste une référence. En Suisse, dans les cantons où la loi évolue, les projets commencent de se développer. (Photo A. Rouiller)

Les lois sont fréquemment en retard sur la réalité et la société. Aujourd'hui encore, il est trop souvent exigé de réaliser une place de parc par logement lors de toute nouvelle construction, quand bien même le taux de motorisation des ménages est en diminution et la demande de logement sans voitures s'accroît.

Diversités cantonales

En Suisse, les exigences en matière de stationnement et les procédures varient selon les cantons. Le plus souvent la réduction de l'offre en places de parc nécessite une dérogation (seuls Appenzell-RhI, Schwyz et Uri ne prévoient aucune dérogation possible). Une grande partie des cantons en délègue la compétence aux communes, sous respect du cadre légal cantonal quand il existe. A Bâle-campagne et Glaris la réduction possible du nombre de places exigées, définie au niveau cantonal, est fonction de la desserte en transport public.

Le canton de Berne est l'un des rares cantons qui n'exige pas de dérogation pour limiter le nombre de places de parc: la loi y prévoit que le nombre de places doit se situer dans une

fourchette. Avec celui d'Argovie, il est aussi le seul à mentionner explicitement dans la loi la possibilité de construire des quartiers sans ou avec peu de voitures.

Intéressant à signaler: le canton de Bâle-Ville ne contient pas dans sa loi l'obligation de créer des places de stationnement mais seulement la possibilité de le faire. Cela facilite à la fois la procédure et les projets avec offre réduite.

Des cantons aux communes

Dans la grande majorité des autres cantons – c'est le cas de tous les cantons romands – les communes bénéficient d'une délégation de compétence en la matière, dans les limites du cadre réglementaire cantonal. Avec là aussi de grandes différences entre les cantons, puis au niveau de la volonté politique des communes.

Dans les Grisons, au Tessin et à Zoug les communes sont seules compétentes, en l'absence de réglementation cantonale. A Appenzell-RhE une réduction nécessite de passer par un plan d'affectation spécial.

Des signes d'évolution positive

Même si les lois peinent encore à s'adapter à la demande, de plus en plus de cantons semblent évoluer vers des exigences réduites en matière de stationnement. Les exemples cités en pages 6-7 montrent que dans ceux où l'ouverture existe la possibilité commence d'être exploitée. Les révisions des lois cantonales et le premier volet de la révision de la LAT représentent des opportunités à saisir de faire évoluer les lois dans ce domaine.

Emilie Roux / Françoise Lanci Montant ■

Scénarios pour un futur sans voitures

A quoi ressemblerait le monde sans voitures? Cette question un brin provocatrice est au cœur du travail que mène Jade Rudler, doctorante à l'EPFL, dans le cadre du projet «Post Car World» (www.postcarworld.epfl.ch). La chercheuse nous présentait un travail participatif mené sur la région de l'Arc lémanique. Un groupe de huit habitant-e-s de 26 à 75 ans a été convié à se confronter à trois scénarios de futurs sans voitures développés par des étudiants: la «ville linéaire», fortement densifiée autour de l'ancienne autoroute; la «décroissance», avec de petites unités autonomes dispersées

et des déplacements de courtes distances; enfin, la «polycentralité», avec une ville étalée sur tout le territoire et connectée par des transports publics de haute performance. Résultat? En se projetant dans ces scénarios, les participant-e-s ont été amené-e-s à questionner la place de la voiture dans leur vie. La démarche montre que la remise en question des modes de vie actuels se heurte aux aspirations et aux valeurs individuelles. Mais si la liberté de mouvement reste très valorisée, la demande d'un lien social plus fort, absent avec la voiture, a également été mise en avant. (MP)