

Les quartiers d'habitat économes en stationnement (automobile)

Décembre 2005. Etude RATP - Arch'Urba Anne Faure.

Exigences de l'habitation

- plus d'espace
- cadre de vie, infrastructure
- moins cher

Exigences de transport

- rapide, direct, confortable
- pas cher

Le deux notions de transport et d'habitation appelle deux autres notions : économie+confort

Piste de réflexion : ré-affecter l'espace stationnement à plus d'espace logement, gisement.

Intérêts de réduire le stationnement automobile

- satisfaire une clientèle nouvelle
- satisfaire de nouveaux besoins (vieillesse, famille à géométrie variable..)
- aider les collectivités à mettre en œuvre SRU
- densifier la ville = économiser de l'énergie
- pour les promoteurs immobilier : élargir la gamme de produits
- réduire pollution
- sécurité routière, quartiers apaisés
- créer des espaces extérieurs de qualité
- économie : 1 euros / mois /mètre carré habitable
- moindre imperméabilisation des sols
- possibilité de végétaliser en tige haute (moins pollution, plus d'esthétique)
- éviter des dalles (chère, impersonnelle)
- convivialité
- gestion des lieux par les habitants
- réduire les coûts de construction (10-15%)

Quartier économe en voiture présuppose

- bonne desserte en TC - TP (tram, bus, trains)
- garage vélo et itinéraires cyclables
- confort à pied, accessibilité
- station auto-partage
- commerces de proximité
- livraisons marchandises lourdes
- écoles à proximité

Exemples

Westerpark 1992, Amsterdam, écologique, 100 appartements/ha = très dense

Vauban, Fribourg

Saarlandstrasse, Hambourg

Grünenstrasse, Brême

An der Panke, Berlin, 1997 (projet abandonné en 2003)

Sans voiture : stationnement à la lisière du quartier, pas de circulation à l'intérieur.

Pauvre en voiture : 1 stationnement /3 appartements, circulation possible sous condition

Exemples d'engagement par les locataires de « non motorisation » durant leur résidence !

Exemples d'étude

St Denis, 15% d'économie de coût de construction si « économe en stationnement »

Issy les Moulineaux : 14% d'économie

Sans chiffrer le bien-être, verdure, espaces communs.

Saint-Denis, rue Haguette

Réactions des promoteurs

- ne connaissent pas l'auto-partage
- sécurité des enfants, c'est un peu plus
- logement sans parking ne se vend pas bien
- optique 2^e,3^e couronne (locataires avec 1 ou 2 voitures)
- pense que la clientèle de ce genre de quartier est une « niche »
- opération risquée
- rapport coût / qualité ou rapport environnement/ bénéfice est jugé incertain.
- contrainte d'une certaine taille : 70 logement pour rentabiliser 1 gardien

Surface – propositions réglementaires

Le logement sans stationnement devrait être accepté par la Mairie sans contrepartie financière s'il y a engagement écrit de la part des locataires. Abolir l'indemnité compensatoire.

Le logement sans stationnement devrait être évalué plus favorablement en vue du POS /COS pour favoriser la densité (hors SHON devient COS ?)

Bilan des bénéfices

- meilleure qualité
- plus dense
- moins coûteux
- plus d'espaces communs, verdure, plantations
- plus d'espaces libres
- moins de bruit et pollution
- sécurité des enfants
- permet constructibilité de petits terrains
- terrain long constructible sans perte en ligne de façade si stationnement absent en fond de cour. Pas de diminution de la trame parcellaire, végétalisable.

Cadre réglementaire en France

SRU : préconise de construire dans les secteurs desservis par TC.

SCOT : réglementation stationnement OK si gestion des déplacements assurée.

PLU doit être compatible avec SCOT et PDU.