

**En Allemagne, les quartiers sans voiture
gagnent du terrain**

Susana Jourdan et Jacques Mirenowicz*

* Rédacteurs responsables de LaRevueDurable

Ne pas utiliser la voiture en ville rend un service évident à la collectivité, mais ne permet pas d'éviter les nuisances du trafic motorisé des autres. En se regroupant dans un quartier, les ménages qui pratiquent une mobilité douce échappent au bruit, au stress et à la pollution des voitures. Des milliers de familles allemandes rejoignent ces quartiers sans voiture d'autant plus volontiers qu'ils laissent la part belle à la nature.

Dans l'Union européenne à 15 et en Suisse, un quart des ménages n'a pas de voiture. En ville, la proportion atteint 40 %. A Paris intra-muros, 55 % des foyers se passent de voiture. Certes, des raisons économiques privent une partie de ces ménages de véhicule. Mais 60 % des foyers sans voiture de l'Union et 80 % en Suisse se déclarent satisfaits de leur sort. Et pour profiter encore mieux de leur choix, des centaines, voire des milliers de ménages se regroupent dans des quartiers sans voiture. Ce phénomène fait émerger un urbanisme inédit, où l'espace public est un lieu de vie à l'abri du vrombissement des moteurs et de leurs rejets polluants.

Profiter des quartiers sans voiture est un rêve qui, pour beaucoup d'Allemands, devient aujourd'hui réalité. A Dortmund, l'Institut pour la recherche sur l'aménagement du territoire en recense sept en Allemagne. Le plus célèbre est Vauban, à Fribourg-en-Brisgau : 5000 personnes et 6000 postes de travail devraient s'y installer d'ici la fin 2006 (4100 personnes y

habitent déjà). A Brême, Halle, Hambourg, Kassel, Munich et Münster, des quartiers sans voiture réunissent de 23 à 200 logements. Deux autres se préparent à Cologne et Berlin. En Europe, les quartiers Florisdorf à Vienne, Westerpark à Amsterdam et Slateford Green à Edimbourg complètent la liste de ces paradis urbains pour ménages non motorisés.

Pas de modèle unique

Il n'y a pas de modèle unique du quartier sans voiture. La forme de propriété, par exemple, diffère d'un quartier à l'autre. A Kassel, les locataires paient un loyer modéré. A Hambourg, les ménages sont propriétaires. Des coopératives de logement financent souvent ces projets, ce qui n'exclut pas les promoteurs privés. Leurs initiateurs sont des associations de locataires sans voiture, des villes ou, comme au quartier Johannesplatz, à Halle, le Ministère fédéral de l'environnement.

Six des sept quartiers allemands recensés excluent la propriété d'une voiture. Regroupées en un seul endroit, les places de stationnement sont réduites à 0,1 à 0,2 par ménage pour les visiteurs et le covoiturage. Le trafic automobile est proscrit en dehors des voies d'accès. Seules les urgences ou les chargements échappent à cette règle. Tout est conçu pour faciliter la mobilité sans voiture : distances courtes jusqu'aux arrêts de transports en commun, chemins pédestres et pistes cyclables bien éclairés et sécurisés, services de livraison à domicile et d'autopartage.

Les ménages qui s'installent dans ces quartiers s'engagent à ne pas avoir de voiture. Si une famille a besoin de l'automobile – pour des raisons professionnelles, par exemple –, elle se débrouille avec l'autopartage ou déménage. L'association derrière le projet de Cologne explique : « celui qui veut un logement avec voiture a le reste de la ville pour habiter ». A Münster, les gens qui ont besoin d'une voiture déposent une demande. Un comité d'arbitrage étudie le cas et décide des exceptions.

Moins ferme, Vauban accepte la cohabitation. Les restrictions de circulation sont semblables aux quartiers « sans » et les voitures se garent en bordure du quartier. Pour que les ménages sans voiture n'aient pas à supporter les coûts des infrastructures de stationnement, les propriétaires de voiture paient leur place en plus de leur loyer ou de l'achat de leur logement. Prix d'une place de parking : 22 000 euros. Les ménages sans voiture s'acquittent d'une

contribution de 4000 euros, qui sert à acheter des terrains en réserve au cas où il faudrait, dans un avenir lointain, construire un stationnement. Résultat : Vauban compte 85 voitures pour 1000 habitants contre 458 voitures pour 1000 habitants ailleurs à Fribourg-en-Brisgau.

Paradis sur terre

« En 1997, l'association Per Pedes me demande de concevoir un quartier pour piétons et vélos, raconte Markus Heller, architecte berlinois. Sans communication particulière, 500 ménages se déclarent partants pour s'y établir. » Aujourd'hui, Markus Heller est un ardent défenseur des quartiers sans voiture : « En plus d'être calme et moins pollués, ils profitent de la place et de l'argent économisés sur les parkings pour bâtir d'autres infrastructures et faire du meilleur ouvrage », observe-t-il. Avec les voies d'accès et de manœuvre, une place de stationnement nécessite 28 m² de terrain. A surface égale, un appartement sans place de parking est 12 200 euros moins cher dans le quartier Saarlandstrasse, à Hambourg, et 17 000 euros moins cher à Vauban.

Mais l'argument principal, ce sont les enfants. Chargé du suivi des quartiers sans voiture à l'Institut pour la recherche sur l'aménagement du territoire de Dortmund, Henrik Freudenu relèvent la diversité des familles présentes. « Ce sont souvent des parents de 25 à 45 ans, qui sont très sensibles aux problèmes que posent les voitures. » Ils cherchent un coin de verdure pour les élever leurs enfants sans renoncer à habiter en centre-ville ou à proximité des services qu'offre un centre urbain. « On estime qu'un quart des personnes abandonnent leur voiture pour venir vivre dans ces urbanisations », poursuit Henrik Freudenu.

Une diffusion trop lente

Ce chercheur tire un bilan positif de ces expériences. Les appartements sont occupés, la demande dépasse l'offre et les réglementations sur la voiture sont globalement respectées. Souvent, les garages à vélos saturent. En moyenne, chaque ménage possède trois bicyclettes. Une ombre apparaît toutefois au tableau, les tricheurs n'épargnent pas le quartier Vauban : « 15 % des ménages qui déclarent ne pas posséder de voiture mentent », fulmine Hannes Linck. Secrétaire de la coopérative des ménages sans voiture du quartier, il s'énervait contre les autorités de la ville : « Seule la Ville a le pouvoir de poursuivre les tricheurs et de leur infliger des amendes », lâche-t-il.

De nombreuses études de marché allemandes prévoient un avenir florissant à ces quartiers. Dès lors, pourquoi les exemples ne se multiplient-ils pas ? Henrik Freudenu discerne une première raison : « Pour beaucoup de gens, il est impensable de vivre sans voiture. Ils s'inquiètent de savoir ce que feront les habitants de ces quartiers lorsqu'ils changeront d'avis et achèteront des voitures. » De nombreux voisins de ces quartiers redoutent l'apparition d'un déficit de places de stationnement qui rejaillirait sur eux. Les locataires potentiels eux-mêmes se demandent ce qui se passera le jour où ils auront besoin d'une voiture pour leur travail ou si, à 18 ans, leur fils souhaite en posséder une.

Pour cette même raison, les autorités paniquent souvent à l'idée du sous-équipement de ces quartiers pour accueillir les voitures. Or, leur soutien est crucial, car la législation allemande impose pour chaque nouvelle habitation construite, selon les Länder, un quota de 0,5 à 1 place de stationnement. Le parking est considéré comme une nécessité pour un logement au même titre que les toilettes ou le toit. Pour construire un lotissement avec moins de voitures, il faut une dérogation. Seul exception : le Land de Berlin a supprimé cette obligation.

Deuxième obstacle à la diffusion plus rapide des quartiers sans voiture : la rareté de terrains proches du centre et bien desservis par les transports collectifs. Souvent propriété de l'Etat, ces terrains sont très convoités. D'où, là encore, le rôle clef du soutien des pouvoirs publics qui arbitrent l'allocation des terrains. Un troisième obstacle est le temps nécessaire à la construction de ces quartiers. Les sites retenus sont souvent des friches industrielles ou militaires, dont la décontamination peut prendre des années. Un délai qui joue contre ces réalisations. « Cela prend jusqu'à dix ans pour que ces projets aboutissent. Personne ne veut attendre aussi longtemps pour trouver un logement », reconnaît Henrik Freudenu.

Des effets qui dépassent la niche

Oskar Reutter, de l'Institut Wuppertal, estime que les quartiers sans voiture sont et resteront une niche. Cela ne les empêche pas de faire avancer la réflexion sur les liens entre habitat et mobilité et d'influencer l'urbanisme conventionnel. Des régies immobilières proposent des abonnements aux transports publics à des tarifs préférentiels ou offrent une semaine d'abonnement gratuite à tout nouveau locataire. D'autres réservent une ou plusieurs places

pour des voitures partagées. Les locataires doivent seulement s'acquitter d'une taxe proportionnelle aux distances parcourues avec ces voitures.

Encadré : Sur la piste d'une mobilité différente

Pour accroître la part des utilisateurs des transports publics et doux en ville, il ne suffit pas d'augmenter l'offre et d'améliorer les infrastructures. Il faut aussi rendre la vie plus dure aux automobilistes. Ce qui, de prime abord, ne paraît pas politiquement correct. Pour changer cet état de fait et rendre les espaces urbains plus vivables et plus vivants, plus respirables et plus accueillants, un véritable chantier s'ouvre à l'innovation sociale et culturelle.

Le dix-huitième dossier de LaRevueDurable s'attache à montrer la diversité des approches que des sociologues, géographes, réseaux associatifs et élus mettent en œuvre pour favoriser l'usage de trains, tramways, métros, bus, pistes cyclables et espaces disponibles aux piétons. Plus les gens qui comprennent la pertinence d'utiliser toutes ces formes de mobilité seront nombreux, plus une politique apte à modérer l'essor de la voiture individuelle, a fortiori l'« autosolisme », deviendra politiquement acceptable et réaliste.

LRD

Pour aller plus loin

A Genève, un groupe Ecoquartiers s'est constitué : www.ecoattitude.org

De même qu'à Berlin : www.autofrei-wohnen.de