



Sobriété foncière : le rôle de la voiture

05/06/22

Comment loger plus d'habitants sans sacrifier les terres agricoles ? Cette question est en débat au Conseil de développement de l'Agglomération de Bourg-en-Bresse. Voici la contribution de notre association. Elle porte sur l'habitat périurbain et sur la place qu'y occupe la voiture.

Dans l'imaginaire collectif, venir habiter en périurbain, c'est acheter dans un lotissement pavillonnaire mais c'est la formule qui consomme le plus d'espace, et de loin. Il est donc urgent de changer de rêve.

On peut aussi emménager dans un quartier nouveau qui mélange des petits immeubles locatifs et des maisons en propriété et qui peut consommer jusqu'à quatre fois moins d'espace par logement.

Et n'oublions pas qu'on peut accueillir de nouveaux habitants sans aucune consommation d'espace en densifiant l'habitat ancien des villages.

Quelle place est-elle dévolue à la voiture dans l'urbanisation périurbaine ? Nous faisons deux constats à propos des quartiers nouveaux. D'abord, la rue et les parkings y occupent plus d'espace que les bâtiments. La voiture joue donc le premier rôle dans l'artificialisation des sols. Ensuite, la voiture prend d'autant plus de place qu'on désire la garer plus près de sa porte.

Dans un exemple d'habitat ancien nous voyons tout le contraire. Les rues sont étroites. Il n'y a pas de stationnement privatif. On stationne loin de sa porte. La voiture occupe deux fois moins d'espace qu'ailleurs et on déroge à toutes les normes héritées de l'époque du tout-voiture.

Et pourtant cet espace est agréable. Les voitures circulent lentement, les gens se croisent et discutent dans la rue et les enfants peuvent y jouer. Cet espace représente une alternative à l'idéal du lotissement pavillonnaire. Et cet espace est attractif : les logements s'y vendent et s'y louent en quelques semaines.

Comment loger plus d'habitants sans sacrifier les terres agricoles ? Cet aspect de la sobriété foncière fait l'objet d'un débat au Conseil de développement de l'Agglomération de Bourg-en-Bresse à la demande de nos élus. Voici une contribution à cette discussion, apportée par l'association autoBus qui travaille à promouvoir les alternatives à l'auto-solo dans la zone périurbaine de Bourg.

En ce moment, l'urbanisation en France consomme chaque année entre 30 000 et 50 000 hectares de surfaces agricoles et naturelles. Ces espaces deviennent des zones d'activité, des infrastructures de transport, des carrières, des décharges, des stades ... mais surtout des logements. La sobriété doit s'imposer dans tous ces domaines mais nous ne traitons ici que celui du logement.

Les publicitaires entretiennent le rêve de la villa et du jardin mais pour réaliser ce rêve il faut construire hors de la ville et posséder deux voitures que l'on gare à la porte de la maison. Tout cela dévore de l'espace.

Quelles sont les différentes formes de l'urbanisation périurbaine ? Quelle est leur emprise au sol ? Quelle place y prend la voiture ? Comment les changements de mobilité peuvent-ils contribuer à la sobriété foncière ? Voilà les questions que nous allons traiter ici. Mais commençons par évoquer brièvement deux enjeux plus généraux : l'espace dédié à la voiture et la mobilité périurbaine.

La voiture consomme du carburant ... et des hectares

Certains se sont essayé à représenter la surface que les villes sacrifient à la voiture et notamment à son stationnement. La Figure 1 donne l'exemple de Copenhague.

Figure 1 – La superficie des parkings à Copenhague



On voit que dans la capitale danoise, les parkings occupent presque autant de surface que les espaces verts. Il s'agit pourtant d'une ville où moins d'un ménage sur quatre possède une voiture, où moins d'un sur dix l'utilise au quotidien et où les gens se déplacent surtout à vélo, à pied ou en transport collectif. Pourtant, cette ville dispose encore de trois places de stationnement par voiture.

À Copenhague et ailleurs, on commence à refuser cet héritage des décennies du tout-voiture. À Paris, on enlève des places de parking pour rendre les rues plus agréables et pour faciliter la circulation des vélos. À Seattle (USA), on taxe les parkings des entreprises (10 € / place / jour) pour qu'elles incitent leurs salariés à changer de mobilité et pour résoudre les problèmes d'embouteillages. Même chose à Nottingham (Royaume-Uni) avec une taxe de 500 € / place / an. À Miami, on autorise la construction

de logements sans parking en vue de réduire le prix de l'immobilier à condition que le terrain soit desservi par les transports publics.

Agrément des rues, réduction des embouteillages, logements moins chers, voilà trois arguments qui plaident pour la limitation du stationnement. Nous allons y ajouter la sobriété foncière.

Moins de voitures autour des villes

C'est la devise de notre association. Elle vaut tout particulièrement pour notre territoire. Chez nous, la plus grosse émission de CO², c'est le transport. Dans nos transports, la plus grosse émission de CO², c'est la voiture. Dans nos déplacements en voiture, les plus grosses émissions de CO², ce sont les longs trajets quotidiens des périurbains¹, presque toujours en auto-solo. Ces émissions ne cessent d'augmenter alors que les autres diminuent pour la plupart. Au regard des dangers du dérèglement climatique, il y a donc urgence à changer nos déplacements périurbains.

On dira qu'il n'y a qu'à passer à la voiture électrique en attendant (peut-être un jour) d'utiliser l'hydrogène - oui mais ça ne va pas suffire. En effet, il faut vingt ans pour renouveler le parc automobile et nous avons perdu trop de temps pour que ce délai soit acceptable. De plus, la voiture électrique garde une grosse empreinte carbone² car il faut fabriquer et recycler le véhicule et ses batteries. Par ailleurs, son prix d'achat est élevé, elle prend autant de place dans l'embouteillage qu'une voiture thermique et elle tire sur un réseau électrique qui menace de saturer. Évidemment, toutes les voitures doivent devenir électriques mais il faut aussi réduire leur nombre, fortement et rapidement.

Comment faire ? ... et en particulier comment faire dans les territoires périurbains qui sont tellement captifs de l'automobile ? On n'amènera pas une gare dans chaque village ni même une bonne desserte en autocar, mais il existe d'autres solutions, non pas pour chasser la voiture mais pour en réduire la place : le vélo à assistance électrique, le covoiturage entre voisins et collègues, les lignes de covoiturage, le télétravail, la livraison groupée des commandes en ligne, etc.

Les alternatives à l'auto-solo sont prêtes. Elles vont permettre de réduire le nombre de voitures autour des villes. Tant mieux car c'est devenu une obligation.

Trois formes plus ou moins sobres d'urbanisation périurbaine

Dans l'imaginaire collectif, venir habiter en périurbain, c'est acheter dans un lotissement pavillonnaire. En réalité, au moins deux autres formes d'urbanisation existent. On peut emménager dans un nouveau quartier qui mélange des petits immeubles locatifs et des maisons en propriété. On peut aussi acheter ou louer dans un quartier d'habitat ancien.

Pour préparer rapidement cette petite note, il nous faut faire simple. Nous choisissons d'examiner trois espaces d'habitat périurbain que nous considérons comme typiques de ce qu'on trouve dans notre territoire³. Nous commençons à les présenter dans la Figure 2.

¹ À égalité avec les voitures circulant sur les autoroutes traversant notre territoire, et sur nous n'avons pas le pouvoir d'agir.

² Environ 60% de celle d'une voiture thermique

³ Il faudrait compléter cette collection avec la reconversion des anciennes fermes éparpillées dans la plaine bressanne

Figure 2 – Trois espaces d’habitat en périurbain



Espace pavillonnaire

Emprise totale 29 000 m²
 Bâtiments 3 200 m²
 Voies et parking 3 800 m²
 17 villas en propriété



Quartier mixte (collectifs et pavillons) (*)

Emprise totale 13 000 m²
 Bâtiments 2 800 m²
 Voies et parking 3 800 m²
 31 logements dont
 - 20 appartements locatifs dans trois petits immeubles
 - 11 villas en propriété
 (*) achevé aux 3/4



Habitat ancien

Emprise totale 9 000 m²
 Bâtiments 4 000 m²
 Voies et parking 1 900 m²
 23 bâtiments dont
 - 5 maisons locatives
 - 13 maisons en propriété
 - 5 anciens bâtiments agricoles aménageables

Ces trois espaces sont localisés à Journans, une commune de 400 habitants situé à 13 km de la ville centre. Dans ce village, les habitants travaillent à l’extérieur pour la plupart et les déplacements se font en voiture. Il y a souvent deux voitures par famille. La pression immobilière est forte. De ce point de vue, les trois espaces se sont révélés attractifs au cours des années récentes.

Voici plus d’informations sur ces trois espaces (nous les résumons dans le Tableau 1) :

- L’espace pavillonnaire s’est construit en deux étapes à quarante ans d’intervalle. Il a retiré à l’agriculture environ 1700 m² par logement, beaucoup plus que dans la moyenne des

lotissements d'aujourd'hui. Un quart de cette surface est artificialisé, c'est-à-dire consacré aux bâtiments, cours, rues et parkings.

- Le quartier mixte a été aménagé récemment par un opérateur public qui a déjà commercialisé les trois quarts des logements. Une fois terminé, il comprendra une majorité d'appartements locatifs organisés sous forme de trois petits immeubles. Il est quatre fois plus sobre que l'espace pavillonnaire : 400 m² retirés à l'agriculture par logement. La moitié de cette superficie est artificialisée.
- Le quartier d'habitat ancien s'est progressivement densifié à coup de réhabilitations de bâtiments agricoles, une tendance qui va probablement se poursuivre. Un cinquième des logements est mis en location par des propriétaires privés. Les logements anciens et nouveaux n'ont retiré aucun espace à l'agriculture. À titre de comparaison, on notera que dans ce quartier d'habitat ancien, un logement a une emprise moyenne de 400 m². Cette superficie est artificialisée aux deux tiers.

Tableau 1 – Emprise foncière et forme d'urbanisation

	Espace pavillonnaire	Quartier mixte	Habitat ancien
Emprise	29 000 m ²	13 000 m ²	9 000 m ²
Occupation précédente	Agricole	Agricole	Urbanisé
Logements ⁴	17	31	23
dont :			
nouveaux	17	31	7
locatifs	0	20	5
Emprise par logement	1 700 m ²	400 m ²	400 m ²
Terrain consommé par nouveau logement	1 700 m ²	400 m ²	0 m ²
Sol naturel (jardins)	75%	50%	33%
Sol artificialisé ⁵	25%	50%	67%

À ce stade, nous faisons trois constats :

- Comme on pouvait le pressentir, l'urbanisation pavillonnaire est de loin la pire des formules du point de vue de la sobriété foncière. De ce point de vue, il y a donc urgence à changer nos rêves.
- Dans une commune périurbaine, il est possible de mélanger les logements locatifs et l'habitat en propriété, et donc de diversifier la population. Cela vaut aussi bien pour un quartier nouveau que pour un espace d'habitat ancien.
- Dans l'espace d'habitat ancien, nombre de bâtiments agricoles ont été convertis en logements et cela va probablement continuer. Il y avait une vingtaine d'habitants dans le quartier et à terme, il y en aura probablement le double. La densification des quartiers anciens fonctionne.

⁴ À terme

⁵ Bâtiments, cours, rues et parkings.

Les normes d'urbanisation font beaucoup de place à la voiture

Voyons maintenant la place qu'occupe la voiture (rue et stationnement) dans les trois espaces examinés (résumé dans le Tableau 2) :

- L'espace pavillonnaire est celui qui sacrifie le plus d'espace à la voirie et au stationnement : 220 m² par logement et près de 60% du sol artificialisé. Chaque habitant gare sa ou ses voitures à quelques mètres de sa porte.
- Dans le quartier mixte, la voiture n'occupe que 120 m² par logement. Elle représente également 60% du sol artificialisé. Certains locataires garent leur voiture à quelques dizaines de mètres de leur immeuble. Cependant le stationnement n'est pas ressenti comme un problème.
- Dans le quartier d'habitat ancien, les rues sont étroites et il n'y a pas de parking privatif. La voiture n'a droit qu'à 80 m² par logement et à 30% du sol artificialisé. Quelques habitants se garent à près de cent mètres de leur habitation. Le stationnement et la circulation sont ressentis comme problématiques mais cela ne freine pas la vente ni la location des maisons.

Tableau 2 – Place de la voiture et forme d'urbanisation

	Espace pavillonnaire	Quartier mixte	Habitat ancien
Rue et stationnement / logement	220 m ²	120 m ²	80 m ²
Part du terrain artificialisé	60%	60%	30%
Stationnement privatif	100%	30%	0%
Distance du parking « problème de stationnement »	à la porte Non	jusqu'à 30 m Non	jusqu'à 100 m Oui

À ce stade, nous faisons trois constats :

- Dans les quartiers nouveaux, la rue et les parkings occupent plus d'espace que les bâtiments. La voiture joue donc le premier rôle dans l'artificialisation des sols
- On accorde plus de place à la voiture quand on désire la garer à sa porte
- L'espace d'habitat ancien déroge à toutes les normes héritées des décennies du tout-voiture. Les rues sont étroites. Il faut des petits camions pour faire les livraisons. Il n'y a pas de stationnement privatif. On doit marcher jusqu'à une centaine de mètres pour rejoindre son lieu de stationnement. Tout cela est ressenti par les habitants comme problématique. Pourtant, le quartier reste aussi attractif que les deux autres espaces. Les logements se vendent ou se louent en quelques semaines.

Changeons de rêve

Le rêve qu'on nous vend aujourd'hui, c'est un pavillon et deux voitures au milieu d'un jardin dans un espace où tous les habitants se ressemblent. Ce rêve est insoutenable. Il consomme trop d'espace. Il génère trop de déplacements. Il crée de l'uniformité sociale, voire de la ségrégation.

Nous avons besoin d'un rêve de remplacement. Décrivons-le :

- Un mélange de maisons jointives, de tout petits immeubles et de quelques rares maisons isolées

- Un mélange de propriétaires et de locataires
- Des cours et des petits jardins pour manger et jouer dehors
- Des jardins potagers en location à proximité pour ceux qui le désirent
- Une rue étroite où les véhicules roulent au pas, où les enfants peuvent jouer ensemble et où les voisins se rencontrent pour parler
- Des places de stationnement en petit nombre et un peu éloignés des habitations
- Des alternatives de mobilité qui permettent d'avoir une voiture de moins dans chaque famille.

Ce rêve alternatif forme un tout. On a besoin de bonnes alternatives à l'auto-solo pour diminuer le nombre de voitures. On a besoin de diminuer la dépendance à la voiture pour accepter de la garer un peu loin et de rouler au pas. On a besoin de marcher dans une rue étroite et sans danger pour y croiser ses voisins et leur parler. On a besoin de voisins différents de nous pour que les rencontres soient intéressantes, ... et pour boucler la boucle : on a besoin de rencontres entre voisins pour prendre envie de covoiturer.

Quel agent immobilier, quel promoteur est-il capable de nous vendre un tel rêve ? La question reste ouverte.

Sortir des normes du tout-voiture

Repensons aux grandes villes qui limitent délibérément l'espace dévolu à la voiture. Elles ont toutes sortes de bonnes raisons pour le faire et leurs décisions sont plébiscitées. À Genève par exemple, les votations visant à sortir du tout voiture ont régulièrement obtenu de larges majorités. Alors pourquoi n'imaginerait-on pas une démarche similaire pour les communes périurbaines ?

Il faudrait agir sur trois fronts en même temps :

- Mettre en valeur un nouveau rêve d'habitat, alternatif à celui du pavillonnaire
- Développer des alternatives crédibles à l'auto-solo
- Désobéir (le mot est à la mode !) aux normes de largeur de rue et de stationnement héritées de l'époque du tout voiture.

Comment construire un quartier de rêve dans lequel on se gare difficilement et dans lequel les voitures se croisent tout juste ? Il faut évidemment déroger à la réglementation mais c'est maintenant possible dans le cadre d'une expérimentation. Il est temps de le faire.