

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2020)

**Heft:** 2

**Artikel:** Quand la voiture n'est plus nécessaire : le contexte pour l'habitat sans voitures

**Autor:** Baehler, Daniel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-956812>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Quand la voiture n'est plus nécessaire

## Le contexte pour l'habitat sans voitures

DANIEL BAEHLER

Docteur en géographie, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne.

**Dans certains quartiers, les habitant·e·s s'engagent à vivre sans posséder de voiture. Basé sur les résultats d'une thèse de doctorat, cet article décrit ces laboratoires de transition en matière de mobilité. A travers l'exemple de neuf quartiers en Suisse et en Allemagne, il présente le contexte spatial et social nécessaire – selon leurs habitant·e·s – pour vivre sans voiture privée, tout en en dressant le profil et les motivations.**

La fin du 20<sup>e</sup> siècle a vu apparaître des quartiers dans lesquels le stationnement automobile est presque totalement banni. C'est l'aboutissement d'un développement initié dans les années 1970 avec les premiers quartiers résidentiels sans espaces en surface dédiés à la voiture (mais avec des parkings souterrains). Le premier quartier «100 %» sans voitures a vu le jour en Allemagne, en 1995. En Suisse, ce n'est qu'en 2011 qu'un projet de ce type a été inauguré, «Burgunder» à Berne. Seules quelques places visiteurs y sont proposées, alors que les lois exigent encore souvent une place par logement. [1]

Même si ces quartiers s'étendent sur des périmètres restreints, ils contribuent à libérer la ville des voitures. En s'attaquant à la source des déplacements (le domicile), ils constituent une brique importante pour la mise en place d'un système de mobilité durable, puisqu'environ 70 % des déplacements en Suisse y commencent ou s'y terminent. [2]

### Etude de neuf habitats sans voitures

Cette thèse de doctorat constitue la première étude à grande échelle auprès de résident·e·s d'habitats sans voitures. Elle a porté sur neuf quartiers, cinq en Suisse (Burgunder à Berne, FAB-A à Bienne, Giesserei à Winterthur, Oberfeld à Ostermundigen et Sihlbogen à Zurich) et quatre en Allemagne (Klein Borstel et Saarlandstrasse à Hambourg, Stellwerk 60 à Cologne et Weissenburg à Münster). Ils présentent une grande diversité, en types (six correspondent à des formes d'habitat coopératif), en tailles (de 20 à plus de 400 logements, pour un total de 1200 logements étudiés), en âges (inaugurés entre 2000 et 2014) et en emplacements (du centre à la périphérie). Une enquête par questionnaire y a été conduite en 2016, complétée par une cinquantaine d'entretiens avec des habitant·e·s de six quartiers en 2017.

Les habitant·e·s ont un profil particulier: la grande majorité présente un niveau de formation élevé et accorde une grande importance aux valeurs éthiques ou altruistes. Presque la moitié des ménages sont des familles. Le choix d'une vie sans voiture est motivé par des raisons pratiques (absence de besoin, alternatives suffisantes) et personnelles (motivations écologiques avant tout). Le choix résidentiel est, lui, expliqué par des éléments aussi différents que la bonne accessibilité

du quartier ou la vie en communauté. Et pour casser les préjugés, les habitant·e·s ne sont pas tou·te·s des cyclistes écolos, mais aussi des personnes plus pragmatiques, voire clairement utilitaristes.

Pour être mobiles, les habitant·e·s s'appuient sur des moyens de transports alternatifs à la voiture privée, en particulier le vélo et les transports publics. De plus, ils et elles recourent à des services de mobilité (par exemple des services de livraison), et utilisent ponctuellement une voiture (par le biais d'un système d'autopartage, de location ou d'emprunt). En général, les habitant·e·s privilégient les destinations accessibles sans voiture, et donc souvent la proximité. Enfin, la communauté joue un rôle important: l'entraide entre voisin·e·s et les activités collectives facilitent la vie sans voiture. Sans compter que l'esprit de communauté encourage et «normalise» cette manière de vivre.

### L'importance du contexte

Pour vivre sans voiture, un certain contexte spatial est nécessaire. Trois échelles d'analyse peuvent être distinguées: l'habitat, le quartier environnant et l'accessibilité plus générale.

Pour cette dernière, le plus important est l'existence d'un arrêt de bus ou de tram accessible en cinq minutes à pied, ainsi qu'une gare RER à proximité. Les transports publics doivent être performants et permettre de rejoindre non seulement le centre-ville et une gare bien desservie (surtout en Suisse où les pendulaires sont nombreux), mais aussi d'autres nœuds importants comme les centres de districts. De plus, bus et trains doivent être accessibles à toutes et à tous: familles avec poussettes ou personnes à mobilité réduite. Les habitant·e·s estiment également important de disposer de réseaux piétonniers et cyclables sûrs et directs pour leurs déplacements quotidiens. La localisation de l'habitat – au centre-ville ou en périphérie – semble peu compter, du moment que l'accessibilité en transports publics et à vélo est garantie. Ces deux critères limitent donc le périmètre où un habitat sans voiture peut être installé. Mais avec le développement des transports publics en Suisse et les vélos à assistance électrique, de vastes espaces sont potentiellement susceptibles d'accueillir de tels projets. La plupart des résident·e·s combinent les différents modes de transport de manière à tirer profit de leurs avantages respectifs. Ainsi, lors de la réalisation d'un habitat sans voitures, garantir une bonne accessibilité multimodale est important, quel que soit le contexte.

[1] La «Plateforme habitat à stationnement réduit» présente la situation juridique en Suisse ainsi que de nombreuses informations et des exemples: [www.habitat-mobilitedurable.ch](http://www.habitat-mobilitedurable.ch)

[2] ARE/OFS 2017: Microrecensement mobilité et transports 2015.





[ILL. 1]

[ILL. 1] Espace vert partagé au centre de Klein Borstel, Hambourg.  
(Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 2]

[ILL. 2] Marché hebdomadaire à Oberfeld, Ostermündigen.  
(Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Rampe d'accès au parking vélo souterrain à Stellwerk 60 à Cologne. (Photo: Daniel Baehler)



Dans le quartier environnant, la présence d'un magasin d'alimentation ainsi que des espaces de récréation (forêt, parc) sont considérés comme les autres conditions de base pour vivre sans voiture: lorsque les possibilités d'achats et de loisirs sont données sur place, se passer d'une voiture devient plus facile. D'autres offres sont essentielles pour certains groupes, telles que les crèches ou écoles pour les familles. Par contre, la proximité de bars et cafés – lieux généralement fréquentés moins souvent – est jugée peu importante. Enfin, les habitant·e·s souhaitent que leur lieu de résidence s'intègre dans un espace plus vaste protégé des nuisances du trafic motorisé.

À l'échelle de l'habitat, la possibilité de stationner les vélos est essentielle: près de 50 % des ménages annoncent posséder plus d'un vélo par personne! Le parking à vélos doit donc être suffisamment grand, sécurisé et facile d'accès. L'approvisionnement alimentaire est parfois organisé au sein même de l'habitat, avec des épiceries, des marchés hebdomadaires, des commandes groupées ou encore des potagers communautaires. La gestion des déchets, qui peut constituer un défi lorsque l'on vit sans voiture, doit aussi être réglée. Enfin, l'habitat doit proposer des espaces extérieurs partagés ainsi que des salles communes afin de permettre des activités entre voisin·e·s, permettant ainsi de limiter les déplacements liés aux loisirs.

Au-delà des considérations spatiales, la possibilité de vivre sans voiture repose aussi sur des aspects immatériels, culturels: il faut parvenir à se libérer des normes sociales, comme celle qui enjoint toute famille à acquérir un monospace! Ne pas devoir sans cesse justifier son choix peut donc encourager et faciliter cette manière de vivre.

### Faisable et prometteur

Vivre sans voiture repose donc sur une équation composée d'une part de stratégies individuelles et collectives, et d'autre part de facteurs contextuels. On peut retenir que les attentes à l'égard du contexte spatial sont satisfaites dans la quasi-totalité des agglomérations suisses, même si les réseaux de mobilité douce y sont encore trop souvent lacunaires. Il existe donc un grand potentiel pour le développement de quartiers sans voitures: aux autorités de les encourager! Ces lieux de vie attractifs répondent en effet simultanément à plusieurs défis majeurs, tels que la crise climatique, la pénurie de logements ou le vieillissement de population. L'importance des paramètres sociaux et culturels, constituant souvent un frein au développement de ce type d'habitat, ne doit toutefois pas être négligée: la mise en place de mesures d'accompagnement s'avère donc indispensable. Les exemples réussis évoqués dans cet article sont l'expression d'une belle promesse: 25 % des ménages étudiés possédaient une voiture avant d'emménager dans leur logement actuel... Lorsque le contexte est attractif, même les automobilistes préfèrent s'en passer!

---

#### CONTACT

daniel.baehler@unil.ch

---

#### PUBLICATIONS

<https://igd.unil.ch/daniel.baehler>

---

#### ZUSAMMENFASSUNG

## Welcher Kontext ermöglicht ein Leben ohne eigenes Auto? Das Beispiel autofreie Wohnsiedlungen

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist eine neue Wohnform entstanden: autofreie Wohnsiedlungen, in denen sich die Bewohner\*innen zu einem Leben ohne eigenes Auto verpflichten. Im Rahmen einer Doktorarbeit wurde die Bewohnerschaft von neun Siedlungen in der Schweiz und in Deutschland befragt. Sie verfügen über ein hohes Bildungsniveau, fast die Hälfte der Haushalte sind Familien und ein Viertel besass vor dem Einzug ein Auto. Ihre Motivationen, autofrei zu leben, sind praktischer (kein Bedarf) und persönlicher Natur (Umweltbewusstsein), für den Umzug sprachen neben der Erreichbarkeit oft auch soziale Gründe (z.B. genossenschaftliche Wohnformen). Neben individuellen Strategien, erfolgreich ohne eigenes Auto zu leben, ist auch der Kontext wichtig. Für die Bewohner\*innen sind insbesondere eine gute ÖV-Anbindung und ein attraktives Fuss- und Velowegnetz von Bedeutung. Im Quartier sollten sich Einkaufsmöglichkeiten wie auch Naherholungsräume in Gehdistanz befinden. In der Siedlung selbst sind hauptsächlich sichere und einfach zugängliche Veloparkplätze sowie Gemeinschaftsräume und attraktive Aussenbereiche wichtig. Ausserdem ist auch ein sozialer Kontext notwendig, der autofrei leben ermöglicht. Während dieser schwieriger zu beeinflussen ist, bietet der räumliche Kontext in Schweizer Agglomerationen ein grosses Potenzial für autofreie Wohnsiedlungen. Es lohnt sich, dieses stärker zu nutzen!

---

#### RIASSUNTO

## A quali condizioni è possibile vivere senza auto? L'esempio dei complessi residenziali senza auto

All'inizio del XXI secolo è emersa una nuova forma di abitazione: i quartieri residenziali senza auto, in cui i residenti si impegnano a vivere senza possedere un'automobile propria. Nell'ambito di una tesi di dottorato sono stati intervistati i residenti di nove complessi residenziali senza auto in Svizzera e in Germania. Essi hanno in generale un alto livello di istruzione, quasi la metà dei residenti intervistati sono famiglie e un quarto possedeva un'auto prima di trasferirsi in una di queste residenze. Le ragioni del vivere senza auto citate dagli intervistati sono pratiche (nessuna necessità), personali (consapevolezza ambientale) e talvolta di natura sociale (ad esempio le cooperative di costruzione di alloggi che offrono pigioni moderate). Oltre alle strategie individuali, per vivere con successo senza auto, è importante anche il contesto. Per i residenti sono particolarmente importanti dei buoni collegamenti con i mezzi pubblici così come delle reti pedonali e ciclabili attrattive. Nel quartiere devono inoltre esserci negozi ed aree ricreative raggiungibili a piedi. I complessi residenziali devono essere dotati di parcheggi per le bici sicuri e ben accessibili. Tra i presupposti necessari, il più difficile da realizzare è quello di creare un contesto sociale adeguato. La situazione territoriale degli agglomerati svizzeri offre un grande potenziale per i complessi residenziali senza auto. Varrebbe la pena sfruttare maggiormente questo potenziale!