

Construire avec moins de places de stationnement, Pour qui ?

Freins à la mobilité durable dans l'immobilier institutionnel

Plateforme Habitat à Mobilité Durable, 28 mars 2019



Implenia[®]



Index

Rappel des enjeux

Le modèle de l'immobilier institutionnel

Quelques retours d'expériences

Comment passer de la propriété à l'usage

Conclusion avec l'approche One Planet Living



Rappel des enjeux



Rappel des enjeux

La construction, un secteur aux impacts forts

Le secteur de la construction a une influence énorme sur l'environnement, la société et l'économie :



Environnement

30%
des émissions de gaz à effet de serre

40%
de la consommation nationale
d'énergie

50%
des déchets produits



Société

1 700 000
bâtiments comptant

4 300 000
logements

71 500 km
de routes

5100 km
de voies ferrées

53 000
Nombre d'accidents
du travail par an



Économie

62 milliards de francs
de dépenses de construction
par an, dont un tiers
d'investissements publics

322 000
Postes à plein temps

Source: Données de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et la Fondation suisse de l'énergie

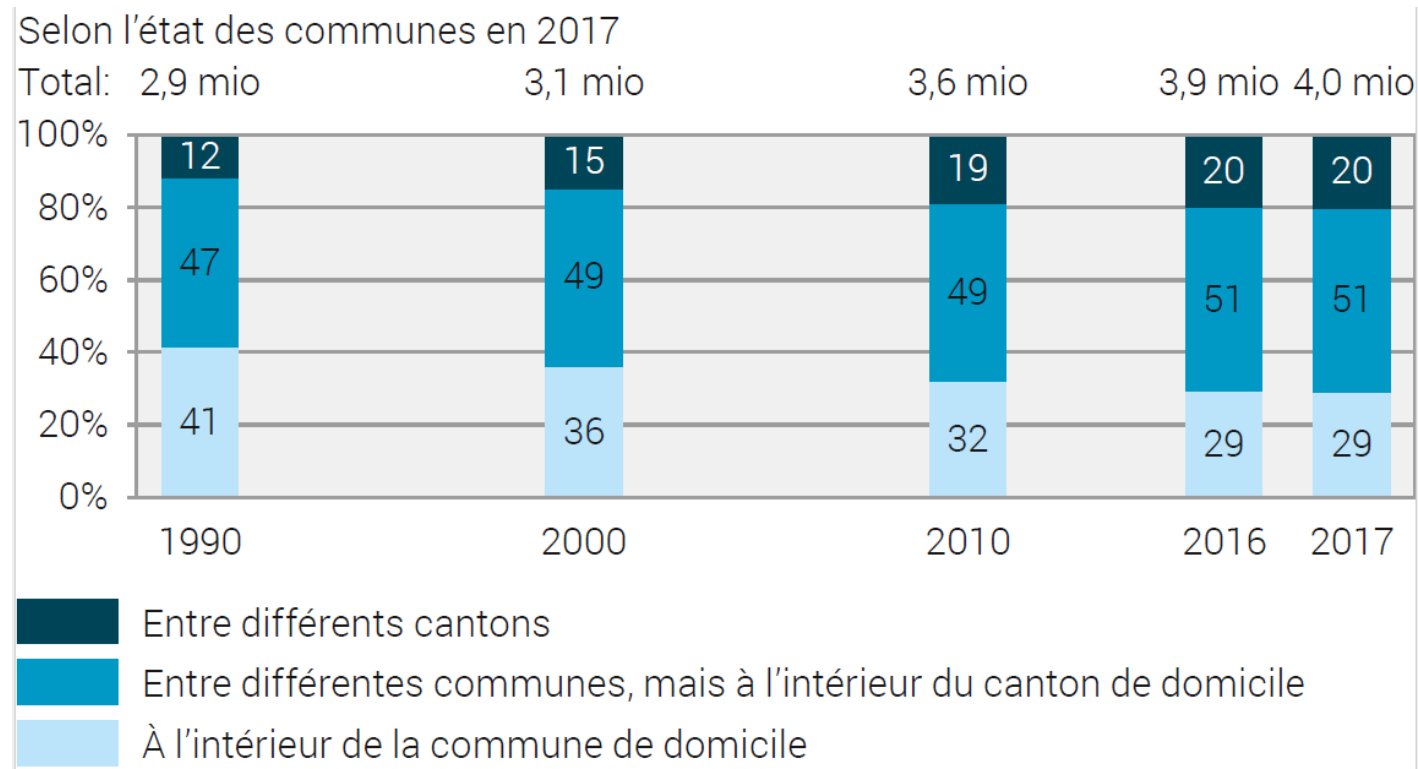




Rappel des enjeux

Des besoins en mobilité toujours plus loin !

Les personnes actives en Suisse se déplacent vers des lieux de travail toujours plus loin de leur domicile:



Sources: OFS – Pendularité (PEND), Relevé structurel (RS)



Rappel des enjeux

Type de mobilité des personnes actives en Suisse

Chiffres-clés sur le comportement en matière de transports, en 2015

Distance et durée journalières des déplacements	
Distance journalière moyenne par personne ¹ (en Suisse)	36,8 km
Variation depuis 2000	+5%
Part de la voiture de tourisme	65%
Part des transports publics	24%
Part des déplacements pour les loisirs	44%
Part des déplacements pour le travail	24%
Temps de trajet journalier moyen ² par personne ¹ (en Suisse)	90,4 min

Mobilité annuelle	
Mobilité annuelle moyenne par personne ¹ (en Suisse et à l'étranger; y c. tous les voyages)	24'849 km
Part des déplacements à l'étranger	45%
Part de l'avion	36%
Possession de véhicules, de permis et d'abonnements TP	
Part des ménages avec voiture(s)	78%
Part des ménages avec vélo(s)	65%
Part de la population (de 18 ans et plus) avec permis de conduire pour voiture	82%
Part de la population (de 16 ans et plus) avec abonnement(s) des transports publics	57%

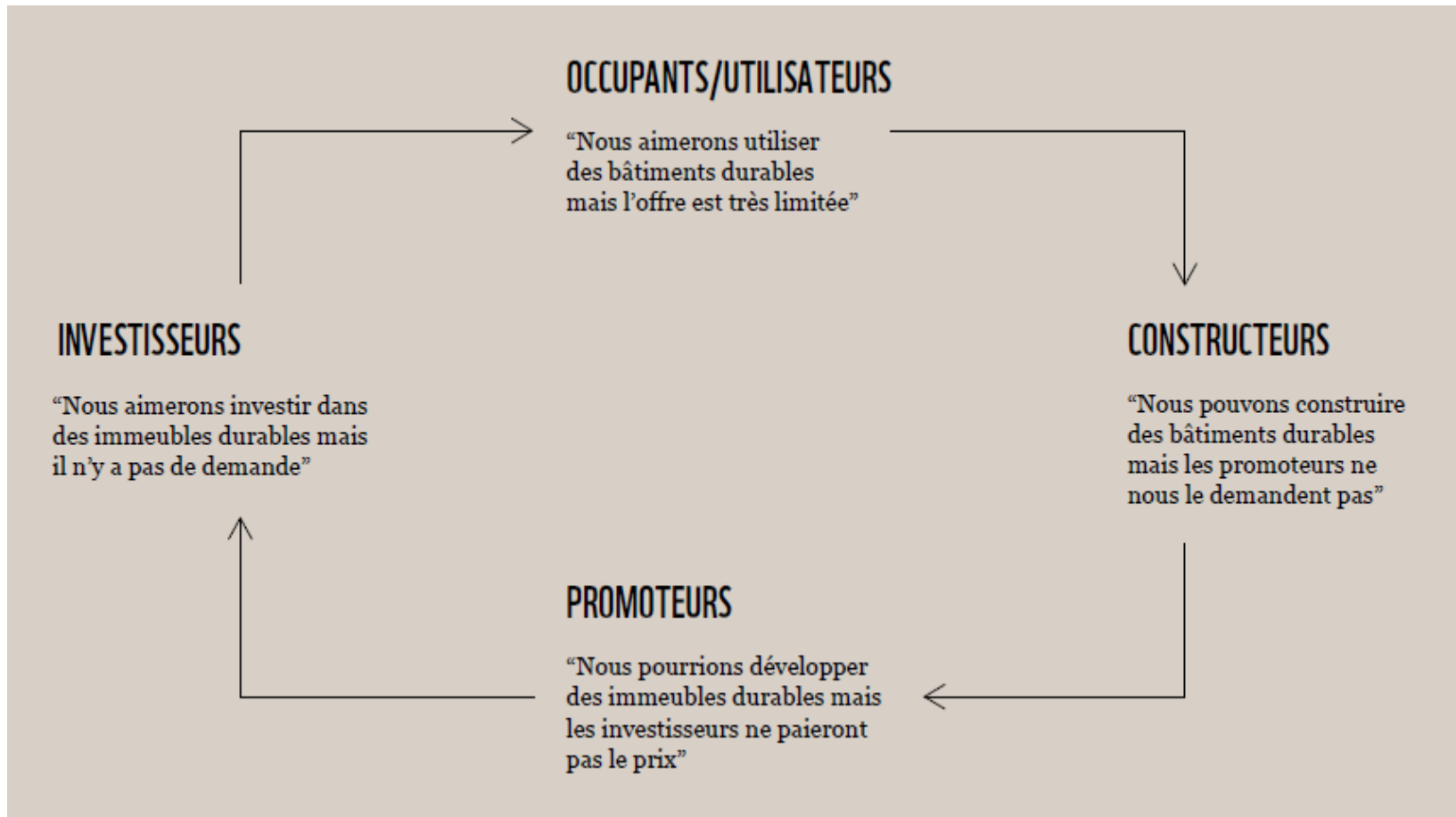


Modèle de l'immobilier institutionnel



Des responsabilités reportées

Un cercle vicieux





Um modèle d'investissement bien rôdé

Financiarisation à taux élevé

Gestion du risque

- **Etude de marché** (p. ex. W&P) conditionne les plafonds de loyers, donc **la valeur d'achat**
 - **L'état locatif** dépend du risque de vacances et détermine le **taux de capitalisation**
 - **La marge du promoteur** dépend d'un coût de construction optimisé au **forfait**
- Chacun veut répercuter sur l'autre les coûts à la performance
- A défaut, le manque de performance est couvert dans les charges, hors loyers.

Perception du marché

- **Possession** d'un véhicule par prestige et pour en avoir tout usage en tout temps
 - Manque d'**infrastructures efficaces** comme alternative au véhicule individuel
 - **Retours** d'expériences **négatifs** de quartiers sans voiture
 - Cacher les voitures sous le tapis c'est vivre au vert!
- L'offre peine à varier par inertie des mentalités



Quelques retours d'expérience



Eikenott, Gland

Un écoquartier qui a fait polémique sur la mobilité



- Bornes d'accès aux zones de déposes, sujettes à certaines exceptions
 - Parking de plus de 500 places pour 485 logements insuffisant
 - Aménagement urbain de mobilité sans obstacle contesté et modifié
- Parking sauvage dans rues adjacentes.
- Peut-on parler de quartier sans voiture, avec plus d'une place de parking par appartement?



Hammarby Sjöstad (Stockholm)

Une réussite en matière de mobilité



Hammarby Sjöstad, le quartier durable de Stockholm

- Péage urbain depuis 2006 avec tarif différenciés (horaires, fréquences, intensité d'usage)
 - Forte croissance de l'infrastructure des transports publics (nouvelles lignes et plus de bus)
 - Forte consolidation du réseau cyclable (+ 750 km) et interfaces Park & Ride
- Diminution accidents (-10%), pollution (-18%), trafics (-18%) et temps de parcours (-30%)
- Augmentation de la mobilité douce et du transport en commun (+7%)



Pontevedra

Un modèle de pacification urbaine



- Places et rues commerciales urbaines aménagée uniquement pour piétons
 - Limitation dans toute la ville à 30km/h et fortes restriction de circulation
 - Aménagement et mobilier urbain adapté aux enfants et à toutes mobilités (réduite incluse)
- Zéro accident mortel et une diminution des émissions CO2 de 60% depuis 1999.



Comment passer de la propriété à l'usage?



Comment favoriser l'usage de la mobilité

Intégrer les nouveaux développement aux nouveaux quartiers

Favoriser un aménagement urbain de qualité

- Développer de vraies Infrastructures de mobilité douce (visibilité, sécurité, confort)
- Signalétique à développer des temps de transports en temps réel
- Gestion des parking à différencier selon horaires et intensité d'usage
- Gérer l'offre en parallèle au développement d'infrastructures de transports consolidées

→ Passer de la propriété à l'usage, adapté au besoin en tout moment.

Différencier le périmètre d'investissement liés à la mobilité combinée

- En faire un enjeux communautaires, avec des services et dimensionnements spécifiques
- Définir les besoins, enjeux et servitudes nécessaires à une offre de base
- Chercher un Tiers Investisseurs en amont de la planification du projet
- Financiariser à bas taux (investissements de services)

→ Réduire la mobilité individuelle motorisée avec une offre de mobilité combinée

→ Permettre l'accès à une nouvelle mobilité par l'accès au logement



L'approche One Planet Living



L'approche One Planet Living

10 principes du WWF International

1. Zéro carbone

2. Zéro déchets

3. Transports durables

4. Matériaux locaux et durables

5. Alimentation locale et durable

6. Gestion durable de l'eau

7. Habitats naturels et biodiversité

8. Culture et patrimoine

9. Équité et partenariats locaux

10. Qualité de vie et bien-être

1 Zéro carbone

2 Zéro déchets

3 Transports durables

4 Matériaux locaux et durables

5 Alimentation locale et durable

6 Gestion durable de l'eau

7 Habitats naturels et biodiversité

8 Culture et patrimoine

9 Équité et partenariats locaux

10 Qualité de vie et bien-être



Building a future in which people live in harmony with nature.



L'approche One Planet Living

3. Transports durables - Mobilité combinée

OPL 03.1 Favoriser les transports publics et la mobilité combinée

OPL 03.2 Limiter les transports individuels motorisés (actions dissuasives)

OPL 03.4 Prévoir une logistique urbaine efficace



© 2018 OXDO



L'approche One Planet Living

9. Équité et partenariats locaux

OPL 09.1 Eviter les fractures sociales par des projets intégratifs équitables (mixité sociale)

OPL 09.2 Favoriser des investissements différenciés à la performance

OPL 09.3 Garantir une mixité fonctionnelle du quartier (programme d'activité diversifié)





Implenia® conçoit et
construit pour la vie.
Avec plaisir.

Coopérateurs,
un autre moteur !



La coopérative d'en face

Immeubles placés sur un terrain de la Ville
(moitié parc public)

Un bâtiment construit et des bâtiments rénovés
par des entreprises et artisans locaux

Minergie P, avec des matériaux naturels quand cela est possible

21 appartements, 30 adultes et 15 enfants : du studio au 5 pièces

Les avantages de la voiture

Véhicule rapide / amène n'importe où (gain de temps)

Transporte sans effort de lourdes charges

Offre un transport en sécurité et par tous les temps

Peu de pannes



Coopérative sans voiture ?

Plan à moyen terme : Pas de voiture individuelle

3 places de parc : une pour personne handicapée,
une visiteurs et une voiture en auto-partage.

Un grand garage vélos / remorques
+ atelier réparation: accès facile

Pour commencer, certains habitants garderont leur propre
voiture durant un certain temps, pour des raisons
professionnelles

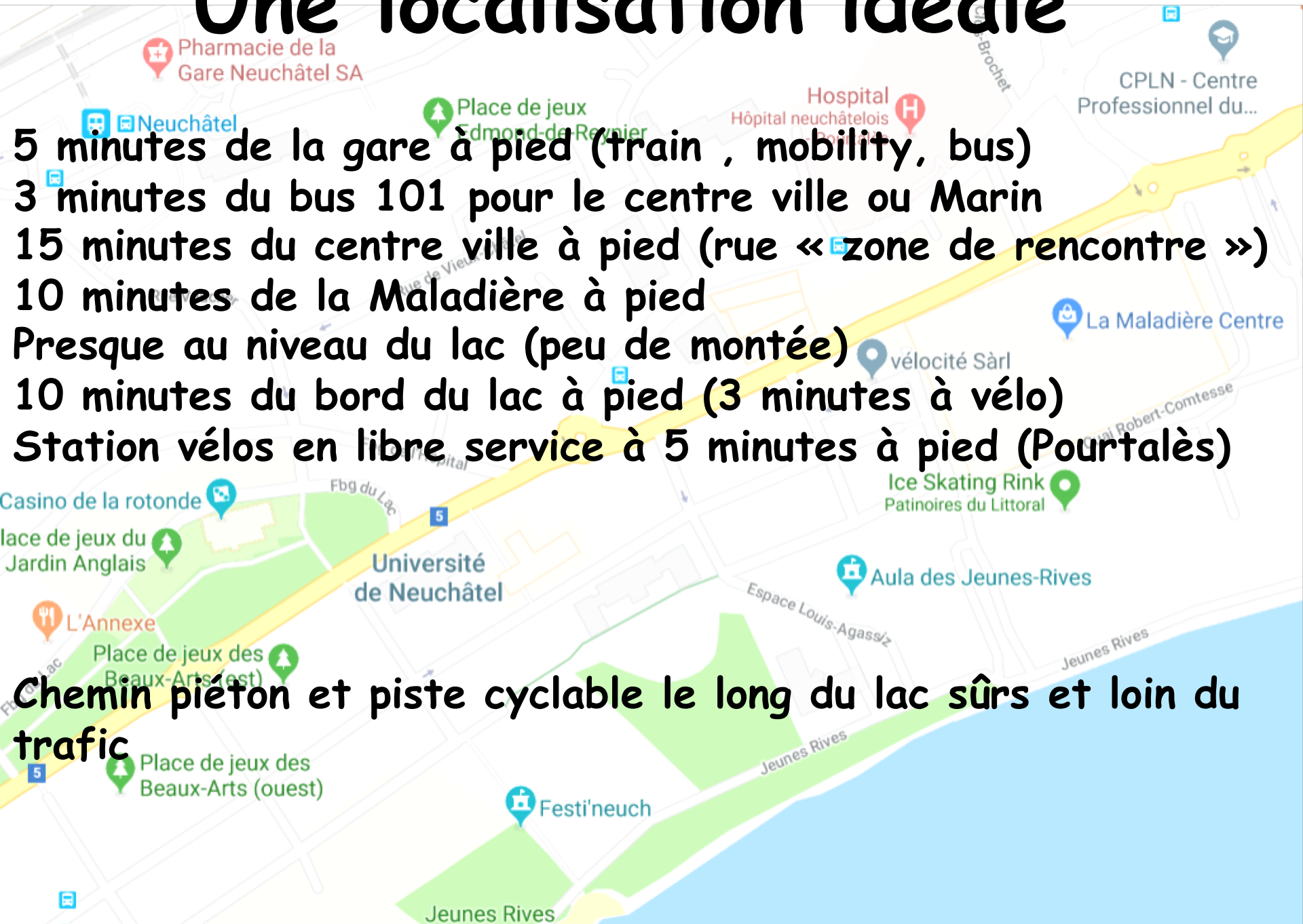
=> Place ou garage loués à leur frais hors du quartier

Soutien pour s'en passer

Une localisation idéale

- 5 minutes de la gare à pied (train , mobility, bus)
- 3 minutes du bus 101 pour le centre ville ou Marin
- 15 minutes du centre ville à pied (rue « zone de rencontre »)
- 10 minutes de la Maladière à pied
- Presque au niveau du lac (peu de montée)
- 10 minutes du bord du lac à pied (3 minutes à vélo)
- Station vélos en libre service à 5 minutes à pied (Pourtalès)

Chemin piéton et piste cyclable le long du lac sûrs et loin du trafic



Vivre sans voiture

Intensifier l'entraide et le partage entre nous :
un « moteur » pour remplacer la voiture !

Amener les enfants à l'école (à pied ou à vélo) et organiser pour eux des repas de midi en commun selon un tournus des adultes

Organiser des achats communs avec une remorque ou un cargo
Aide pour transporter les courses

Vélos et remorques en partage + aide à la réparation



Un impact sur le quartier

Développer l'entraide et le partage de la coopérative
dans le quartier

Rénovation des vieux bûchers :
Garage à vélos pour les gens du quartier
Petit atelier de réparation de vélos



Qui sont ces coopérateurs ?

Certains sont passionné(e)s de vélos et roulent déjà toute l'année

Ils s'organisent pour aller au travail et pour leurs loisirs
en transport public / à pied / à vélo

Ils prennent ou vont prendre le temps pour bouger

Ils sont prêts à changer leurs habitudes pour se déplacer
le moins possible en voiture

Ils partageront une ou deux voitures si besoin

