

# ADAPTATION DES PROJETS TERTIAIRES POUR REDUIRE L'UTILISATION DE LA VOITURE. 办公型建筑针对减少车辆使用政策的改良



INTERNATIONAL  
L'UNIVERSITE DE LA CONSTRUCTION

OGER INTERNATIONAL

**Quand** on pense à la manière d'effectuer les trajets reliant le domicile au lieu de travail, on envisage principalement d'utiliser soit un véhicule individuel, soit les transports en commun. Le choix d'avoir recours à la voiture est tentant, car il offre confort et flexibilité. Cependant, la majorité des travailleurs ont leur poste dans des bâtiments à usage de bureaux. Les plus grands d'entre eux sont prévus pour accueillir 4000 à 5000 employés, et les villes en contiennent plusieurs centaines. Cela représente des millions de véhicules dans les grandes mégapoles, utilisés moins de deux heures par jour pour n'effectuer que les quelques kilomètres séparant le lieu de résidence du lieu de travail.

Malgré le développement de leurs infrastructures, les grandes villes ont du mal à faire face à cette affluence ponctuelle, et la qualité de l'air se trouve vite dégradée à mesure que les bouchons congestionnent les axes de circulation. Pourtant, le choix de la voiture ne semble ni attractif écologiquement, ni financièrement. En France, le prix moyen de l'essence est d'environ 1.6 €/L, ce qui revient à un budget mensuel de 200 €, 3 fois plus cher qu'un abonnement de transport en commun couvrant la même zone. D'autant plus que le temps de trajet dans les grandes villes, où la circulation est fortement ralentie aux heures d'affluence, n'est pas nécessairement plus court en voiture.

Si la décision d'utiliser la voiture appartient à chacun, il existe néanmoins des stratégies d'influence que les entreprises peuvent déployer pour inciter leur personnel à réduire l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail.

## Tenir compte des transports en commun.

Lors du choix de l'emplacement de ses nouveaux bureaux, une société doit, dans la mesure du possible, privilégier les immeubles à proximité des transports en commun. La densité du réseau est également déterminante, car elle offre une plus grande palette d'options, et moins les employés ont à marcher, plus ils seront enclins à utiliser les réseaux de bus, de métro ou de train.

## Prévoir des emplacements pour les vélos.

L'utilisation du vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail dépend beaucoup de la situation du bâtiment. Néanmoins, prévoir des emplacements pour les employés qui désireraient venir à vélo, de l'ordre de 3 à 5% des occupants, et équiper le bâtiment de douches et de vestiaires, permet de réduire l'utilisation des voitures individuelles.

## Favoriser les véhicules électriques.

Lors de l'aménagement des parkings des bâtiments de bureaux, il est important de réserver des places avec bornes de recharge pour les véhicules électriques. Cela ne réduit pas directement le nombre de voitures utilisées, et il paraît peu envisageable que les particuliers investissent du jour au lendemain dans un véhicule électrique sous prétexte que des places leur seront réservées sur leur nouveau lieu de travail. Cependant, il s'agit de planter aujourd'hui la petite graine qui fera germer les engagements de demain. Les places pour véhicules électriques réduisent d'autant le nombre de places disponibles pour les véhicules essence ou diesel dans les parkings, et les industriels seront plus motivés pour développer des modèles électriques à prix abordables. En France, depuis 2 ans, la réglementation oblige les bureaux à équiper 10% de leurs places de parkings avec des bornes de recharge électriques.

**当**人们在考虑用何种方式往返住宅和工作场所之间时，主要会想到要么开自备车，要么使用公共交通工具。能够自由使用汽车是人们的选择趋向，因为它提供了舒适和灵活性。但是，绝大多数上班族都在办公型楼房工作，最大型的办公楼预计能容纳 4 千至 5 千员工，而城市里建有数百栋此类建筑。这样在大都市就有几百万辆汽车行驶于住宅和公司之间的几公里路，每天车程都不超过两个小时。

尽管大城市在基础道路设施上发展迅速，但是如何面对上下班高峰时段的车流量仍然是个难题，主干道堵车还大大影响了空气质量。而且选择使用汽车无论是环保角度还是财政角度都不算吸引人。在法国，平均每升汽油价值 1.6 欧，算成月支出要 200 欧(1600 元)，相比同一区域交通月票要高出三倍价钱。更何况在高峰时段车流缓慢的大城市，开自备车路上所花时间也不一定短。

如果驾驶汽车的决定权在于每个人本身，那么公司至少可以采取一些改善方案鼓励上班的员工减少开自备车的次数。

## 考虑公共交通

在选择新的办公楼坐落地段时，公司应当尽可能选择靠近公共交通的楼房。公交网络的密度也起着决定性作用，因为它提供了人们更大的选择余地，员工步行距离越少，他们就越愿意坐公车，地铁或郊区线。



RATP® - Paris' metro

## 预留自行车位

骑自行车上班很大程度上取决于公司地段，然而为骑车上班族预留自行车位(大约占员工总数的 3%-5%)，并在建筑设施中提供冲淋和换衣间，仍能有效减少自备车的使用。

## 推广电动汽车

在规划设计办公楼的停车场时，预留安装充电桩的电动汽车专用车位是相当重要的。这并不会直接减少使用汽车的数量，人们也不太可能因为公司有电动汽车专用位就在短时间内购置电动汽车。但是今日播种的目的是为了让承诺在明日有所收获。电动汽车专用位能减少停车场汽油或柴油汽车的数量，也能推动汽车工业并研发价格适中的电动汽车车型。在法国两年以来，法律规定办公楼 10% 的停车位需安装充电桩。



Electric charging station



INTERNATIONAL  
L'UNIVERSITE DE LA CONSTRUCTION



[www.ogerinternational.com](http://www.ogerinternational.com)

70 rue Saint-Denis - 93582 Saint-Ouen Cedex - France

Tél : +33 (0)1 58 79 45 71 - Fax : +33 (0)1 58 79 11 81 - Email : [gaia@ogerinternational.fr](mailto:gaia@ogerinternational.fr)



# ADAPTATION DES PROJETS TERTIAIRES POUR REDUIRE L'UTILISATION DE LA VOITURE. 办公型建筑针对减少车辆使用政策的改良



INTERNATIONAL  
LEADERSHIP IN ENERGY AND ENVIRONMENTAL DESIGN

OGER INTERNATIONAL

## Appliquer une tarification des places.

Dans les milieux urbains denses, les parkings sont partagés entre plusieurs immeubles. La gestion est souvent laissée à une société spécialisée qui applique des tarifications élevées. Dans les parkings parisiens, il faut compter environ 20 € par jour de stationnement pour des particuliers. Soit les sociétés disposent de leur propre parc de stationnement, soit elles louent les emplacements à des prix préférentiels. Dans le cas où les entreprises répercutent ces prix sur les utilisateurs, par le biais d'un abonnement interne par exemple, l'effet est souvent dissuasif et réduit à la fois l'utilisation de la voiture et les charges de l'entreprise pour la location ou l'entretien de ses places de parking. Une autre possibilité souvent pratiquée en France, est la participation de l'entreprise à hauteur de 50% dans les frais de transports en commun de leur personnel, pour les inciter à prendre le bus ou le métro.

## Réduire le nombre de places disponibles.

Il est évident que limiter volontairement le nombre de places disponibles pour les employés, les incite à venir par les moyens différents que leur voiture. En France, la législation encadre les règles de stationnement pour le tertiaire. Chaque ville impose ses propres objectifs minimums, mais ils correspondent en général à 1 place de parking par tranche de 100 m<sup>2</sup> de bureaux, alors que les aménageurs prévoient plutôt le double. Il reste donc de la marge aux entreprises pour réduire le nombre de leurs emplacements, tout en restant conformes à la législation, d'autant plus que rien n'est imposé dans le cas où le bâtiment se trouve à proximité de transports en commun.

## Encourager le libre service.

Ces dernières années, les grandes villes françaises ont vu germer des programmes de location en libre service proposant des vélos à des points fixes et peu espacés les uns des autres. Tout récemment, le concept a été étendu dans la ville de Paris, à un programme de location de voitures électriques : Autolib'. Les usagers, après souscription d'un abonnement adapté à leurs besoins, peuvent se rendre dans les 1 110 stations disponibles pour emprunter un véhicule électrique en libre service, sans aucune démarche administrative supplémentaire. Ils pourront ainsi rallier une autre station proche de leur lieu de travail pour y restituer le véhicule, où une place de parking leur est réservée.

Des référentiels environnementaux tels que le LEED® (Leadership in Energy and Environmental Design), permettent d'assister les architectes et les ingénieurs dans le déploiement de tout ou partie de ces stratégies. En attendant que les voitures électriques trouvent une place majoritaire sur le marché des véhicules individuels, les entreprises ont une part de responsabilité dans la réduction de l'utilisation de la voiture par leurs employés, favorisant ainsi la qualité de vie en ville en réduisant les polluants rejetés dans l'air et le stress invariablement généré par les circulations bouchées.

Rédigé par Jean-Baptiste YAGUIYAN  
OGER INTERNATIONAL  
Responsable de Projets Environnement  
jyaguiyan@ogerinternational.fr

## 采取停车收费

在城市密集型区域，停车场是几栋楼公用的。并让专门的公司负责采取收费较高的管理模式。在巴黎的停车场，个人每天大约需要付 20 欧元。公司要么自己建有停车场，要么以适中价格租借停车位。在公司对员工收停车费的情况下，比如通过内部收月租费，通常能够缓解并减少汽车使用频率，减轻公司租让以及保养停车场的费用。另一种在法国广泛使用的可行方法是公司参与分担员工公共交通费用的 50%，旨在鼓励人们坐公交车和地铁。

## 减少停车场位

很显然主动限制员工可停车位数量，能鼓励人们采用其他交通方式来上班。法国有专门法律规定办公场所的停车场细则。每个城市结合自身情况给出最低指标，大致平均每 100 平方米的办公面积配备 1 个停车位，而规划师却会比规定增加一倍数量。因此在法律规定范围之内，公司在车位数量上是有减少余地的，何况在周遭有公共交通设施的情况下法律并不强行规定设置停车位。

## 提倡自助租车

近几年来，定点以及相互间隔距离较短的公用出租自行车服务在法国各大城市生根发芽。最近，这个概念以自助出租电动汽车的形式遍布巴黎。用户在申请符合他们各自需求的租金套餐后，可以在 1110 个站点自助租用电动汽车，不需要任何其他行政步骤。之后他们就可以把车开到临近公司的站点停在专门为此类车预留的车位上。

有些环境认证体系比如 LEED®(领先能源与环境设计)能协助建筑师和工程师实施所有或部分以上所述的策略。电动汽车在自备车的消费市场找到立足之地之前，公司应当负责减少员工对车辆的使用，为提高城市生活质量而减少废气排放以及交通堵塞带来的紧张情绪。



Station Autolib'

© Designers associés & High-Graph Architecture

Jean-Baptiste YAGUIYAN 先生撰写  
欧杰建筑工程咨询有限公司  
环境工程项目经理  
jyaguiyan@ogerinternational.fr

[www.ogerinternational.com](http://www.ogerinternational.com)

70 rue Saint-Denis - 93582 Saint-Ouen Cedex - France

Tél : +33 (0)1 58 79 45 71 - Fax : +33 (0)1 58 79 11 81 - Email : [gaia@ogerinternational.fr](mailto:gaia@ogerinternational.fr)



INTERNATIONAL  
LEADERSHIP IN ENERGY AND ENVIRONMENTAL DESIGN



Idéographic Paris - 377 552 260 RCS Nanterre - (13257) - COM/01-02/11