

SEPTEMBRE 2022

La révolution des mobilités douces

*Un enjeu fort pour
l'immobilier de bureau*



Sommaire



- 03. INTRODUCTION
- 07. LA RÉVOLUTION DES MOBILITÉS
- 14. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INITIATIVES PRIVÉES
- 20. UNE PRÉOCCUPATION CROISSANTE DES UTILISATEURS
- 24. ENQUÊTE : COMMENT LES INVESTISSEURS ABORDENT-ILS LE SUJET ?
- 30. ÉTUDES DE CAS : DES IMMEUBLES EXEMPLAIRES
- 36. CARTOGRAPHIE DU GRAND PARIS « CYCLO-FRIENDLY »
- 42. CHANGER DE BRAQUET, C'EST LE MOMENT OU JAMAIS !
- 43. ANNEXES & CONTACTS



Introduction

La grande grève des transports de 2019 et la crise sanitaire ont donné un véritable coup de fouet à l'utilisation du vélo et de la trottinette, révolutionnant en un temps record la mobilité des Franciliens. Depuis le déclenchement de l'épidémie de Covid-19, et alors que la fréquentation des transports en commun n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant crise, **le développement des mobilités douces* impressionne.**

Peur du virus, recherche de bien-être, de confort et d'économies, décarbonation des déplacements du quotidien : les motivations sont si nombreuses que **cet engouement, particulièrement élevé chez les jeunes générations, perdurera.** Les mobilités douces profitent également de mesures publiques favorables, entre aides financières aux particuliers, augmentation du nombre de kilomètres de pistes et cadre réglementaire de plus en plus contraignant pour la circulation et le stationnement des véhicules thermiques.

Les transformations du monde du travail jouent également un rôle déterminant. Avec la crise sanitaire, le bien-être des employés est devenu une

préoccupation majeure des entreprises, soucieuses de valoriser leur marque employeur mais aussi de faire revenir les salariés au bureau alors que le télétravail est désormais ancré dans les organisations. Plus exigeantes sur la qualité de leurs espaces de travail, **celles-ci sont également plus attentives à la façon dont leurs collaborateurs se rendent sur leur lieu de travail.**

Ceci renforce l'attractivité des immeubles bien situés et faciles d'accès. Sur le marché des bureaux d'Île-de-France, cette prime à l'accessibilité se traduit d'ailleurs depuis l'an passé par une reprise plus forte de l'activité locative dans les secteurs tertiaires les plus centraux et les plus établis.

Dans ce contexte et face à la perspective de hausse continue des déplacements à vélo ou en trottinette, **il devient de plus en plus important pour les propriétaires d'immeubles de bureaux de tenir compte des nouvelles attentes des entreprises** et de leurs salariés dans le domaine des mobilités alternatives. La très

grande majorité en est consciente et certains s'efforcent dès à présent de répondre à ce nouvel enjeu.

Dans la première étude consacrée au sujet des mobilités douces et de l'immobilier de bureau, Knight Frank dresse l'état des lieux de la révolution des mobilités actives, détaille les différentes contraintes et problématiques liées à leur essor, ainsi que la façon dont les bailleurs répondent aux attentes des entreprises et de leurs salariés.



Quand on sait que 75% des déplacements font moins de 5 km, il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance en considérant que c'est un sujet mineur.



Elisabeth Borne
Alors ministre des Transports dans son discours de clôture des Assises nationales de la mobilité le 13 décembre 2017.



*Voir lexique page 46

NB : cette étude porte sur les mobilités douces et actives dans leur ensemble, mais le vélo fait l'objet d'une attention plus particulière étant notamment le mode doux le plus contraignant en matière d'aménagement.



Chiffres clés

40 millions

de déplacements par jour en Île-de-France, dont 72 % de trajets domicile-travail inférieurs à 10 km.

Source : Observatoire Mobilité en Île-de-France

30 minutes/jour

Activité physique recommandée pour limiter les risques de maladies cardiovasculaires, d'hypertension, de diabète, certains cancers, etc.

Source : Organisation Mondiale de la Santé

9 %

des Français déclarent avoir augmenté leur usage du vélo depuis la crise sanitaire

Source : L'ObSoCo

91 %

des Français aimeraient réduire l'impact écologique de leurs déplacements quotidiens

Source : La Fabrique de la Cité - IPSOS

2,8 millions

Nombre de vélos vendus en France en 2021 (+ 4 % sur un an) dont 908 000 vélos à assistance électrique (+ 42 %).

Source : Union Sport Cycle

200 km

de pistes provisoires ont été créées en Île-de-France durant la crise sanitaire. Certaines seront pérennisées et s'ajouteront aux 6 000 km d'aménagements cyclables existants.

Source : Vélo Île-de-France

31 %

Des émissions de GES en France proviennent du secteur des transports, et 20 % du bâtiment (dont un tiers concerne les actifs tertiaires).

Source : Ministère du Développement Durable



Des bénéfices majeurs

Alors que **91% des Français souhaitent réduire l'impact de leurs déplacements sur l'environnement** (sondage Ipsos/la Fabrique de la cité), les mobilités douces présentent bien d'autres avantages. Celles-ci accroissent notamment le

bien-être et la santé des pratiquants, et **améliorent aussi la productivité des salariés**. Outre la réduction des coûts de transport, elles permettent aussi de limiter les temps de déplacement et de réduire le stress lié au transport.



1

Santé et bien-être



2

Apaisement du cadre urbain
Réduction de la pollution sonore
Démarche durable et responsable (RSE)



3

Gain financier
Fiabilité du déplacement par rapport à la voiture et aux transports en commun (embouteillages, travaux, grèves, etc.)



4

Gain de productivité et nouveaux modes de travail (télétravail, etc.)
Être acteur du changement et améliorer la marque employeur



Des freins persistants

De puissants freins limitent encore considérablement la pratique. **L'insécurité sur les voies est l'un des problèmes majeurs**, entre des infrastructures inadaptées ou de mauvaise qualité (discontinuités, mauvaise signalétique, cheminements dangereux, etc.). À cela s'ajoutent des comportements agressifs

voire dangereux de la part des différents usagers, parfois induits par une conception conflictuelle de l'espace public : 9 automobilistes franciliens sur 10 affirment avoir déjà eu peur du comportement d'un autre conducteur (Fondation Vinci Autoroutes, mai 2022).

Enfin, la peur des vols et dégradations reste omniprésente : plus de 400 000 vélos ont été volés en France en 2021, dont 7 000 à Paris (+ 5 % sur un an).



1

Discontinuité des cheminements
Saturation des pistes
Insécurité (réelle ou perçue)



2

Difficultés de partage de
l'espace public
Incivilités entre usagers



3

Peur de la panne (casse, crevaison, etc.)
Vol ou vandalisme
Coût financier (entretien, réparation, etc.)



4

Météo (canicule, intempéries, etc.)
Qualité de l'air (pics de pollution)



LES MOBILITÉS DOUCES

La révolution des mobilités





Une part limitée mais en nette progression

ÉVOLUTION DES MODES DE DÉPLACEMENT EN FRANCE ET ÎLE-DE-FRANCE

Communément admis comme étant le plus vertueux, le vélo ne représente pourtant que 3 % de l'ensemble des déplacements en France, loin derrière la voiture (31 %). Dans le cadre de son plan « Vélo et mobilités actives », le gouvernement a annoncé en 2018 vouloir **tripler cette part d'ici 2024**. Un objectif ambitieux mais tout à fait réalisable s'agissant des trajets les plus courts, pour lesquels la voiture représentent une part élevée (60 % des déplacements de moins de 5 km en Île-de-France).

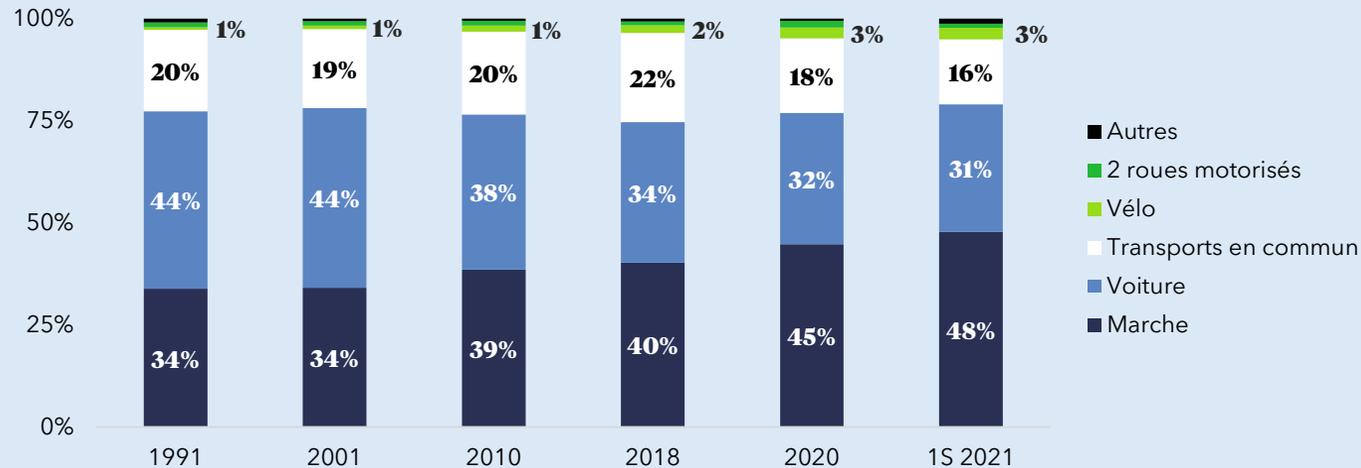
S'agissant plus particulièrement des déplacements domicile-travail de moins de 5 km, les mobilités douces représentaient une part de 23 % en France en 2017 (source INSEE). **La proportion varie nettement selon la taille de l'agglomération et la qualité des infrastructures** mais est généralement en hausse. L'association Vélo & Territoires estime ainsi que les trajets à vélo effectués en ville entre janvier et mai 2022 ont augmenté de 42 % par rapport à 2019.

La tendance à l'accroissement des modes doux se confirme tout particulièrement en Île-de-France. Les Franciliens privilégient ainsi

de plus en plus la marche (48 % des déplacements contre 40 % en 2018) tandis que la part de la voiture se réduit progressivement (31 % contre 34 % en 2018). Quant au vélo, la progression reste timide mais réelle (3 % en 2021, après 1 % en 2010). D'après Vélo & Territoires, la fréquentation cyclable a ainsi augmenté de 35 % entre 2019 et 2021 contre une moyenne de 18 % en France.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

En Île-de-France, en %



Sources : EGT H2020, Île-de-France Mobilités, OMNIL, DRIEA

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION CYCLABLE EN 2021

En nombre de passages par jour sur voies cyclables



Source : Atlas vélo régional, Vélo & Territoires (avec le soutien de la Banque des Territoires)



Pédaler a la côte !

UNE PRATIQUE ET DES VENTES EN FORTE EXPANSION

Résultat de l'engouement pour les mobilités douces, **le vélo est devenu le moyen de locomotion le plus vendu en France** avec 2,8 millions de ventes en 2021 (source Union Sport & Cycle), contre 1,7 million de voitures. Alors que ces dernières ont vu leurs ventes chuter de 25,1 % par rapport à 2019, les achats de vélos n'ont cessé d'augmenter sur la même période, tant en volume (+ 6 %) qu'en chiffre d'affaires (+ 41 %). L'essor des vélos à assistance électrique, ont les ventes ont bondi de 70 % par rapport à 2019, a fortement contribué à booster la pratique, rendant les trajets longs plus aisés et confortables.

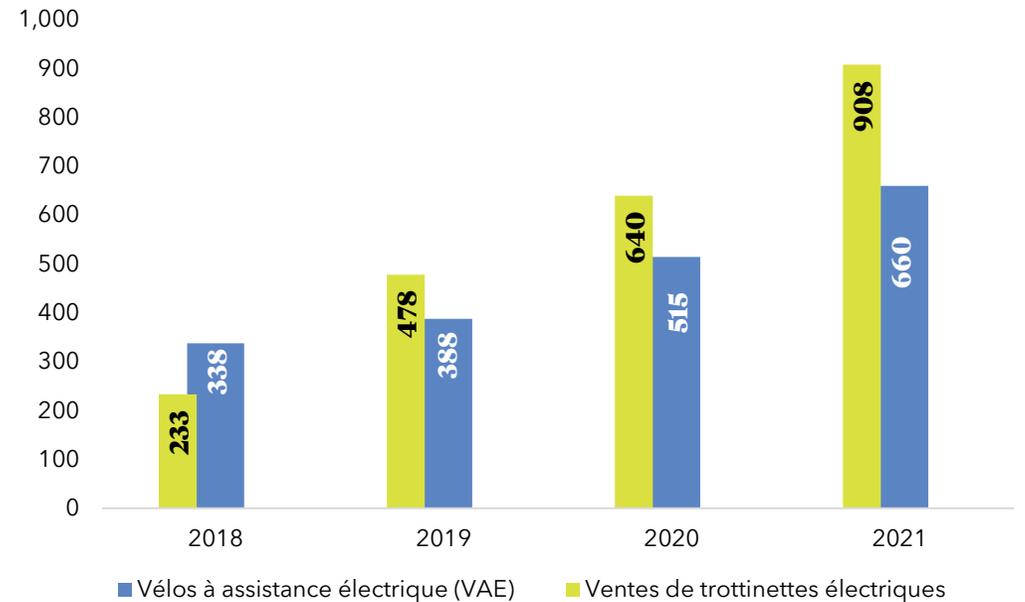
Selon Vélo & Territoires, la fréquentation des pistes cyclables en France est également en forte hausse. La tendance est nette en Île-de-France : selon l'Union Sport & Cycle, 11 % des Franciliens utilisent au moins une fois par semaine le vélo pour se rendre au bureau (contre 8 % des Français), engendrant **des records de fréquentation sur certaines artères parisiennes** comme la rue de Rivoli (6 200 cyclistes chaque jour en moyenne) ou le boulevard Sébastopol (8 200).

Loin d'être un phénomène uniquement réservé aux Franciliens aisés, **la pratique du vélo et autres modes doux concerne tous les salariés**. Elle est d'ailleurs soutenue par les pouvoirs publics et les collectivités locales (subventions pour l'achat, forfaits réparation, etc.). Elle l'est également par la mobilité partagée et les services de *free-floating*, qui ont permis de généraliser l'usage du vélo et des micro-mobilités et d'apporter aux usagers plus de souplesse et de liberté dans leurs déplacements domicile-travail. Ainsi, Véligo, gestionnaire de vélos électriques d'Île-de-France Mobilités, compte désormais 50 000 abonnés après trois ans de mise en service (+ 50 % sur un an). Par ailleurs, l'essor des mobilités alternatives ne se limite pas à Paris, les communes de 1^{ère} Couronne limitrophes voyant également s'étoffer le nombre d'usagers et d'opérateurs (notamment le long de l'arc ouest allant de Clichy à Montrouge).



NOMBRE DE VÉLOS ET TROTINETTES ÉLECTRIQUES VENDUS EN FRANCE

En milliers



Source : Union Sport & Cycle





Le grand Paris du vélo

RENFORCEMENT DU MAILLAGE CYCLABLE EN ÎLE-DE-FRANCE

La crise sanitaire aura permis de renforcer en très peu de temps les infrastructures dédiées au vélo. Apparues juste après le déclenchement de l'épidémie, les *coronapistes* seront ainsi partiellement pérennisées et densifieront très nettement le maillage des pistes cyclables en Île-de-France. C'est le cas à Paris où **52 km seront au total pérennisés** d'ici les Jeux Olympiques de 2024 ; le cas aussi du quartier d'affaires de La Défense (près de 6 000 cyclistes empruntent désormais quotidiennement la piste du Pont de Neuilly).

À l'échelle régionale, le projet de « RER Vélo » a pour objectif d'assurer une continuité et une sécurisation optimale des voies, ceci grâce notamment au soutien de la Région qui a débloqué en 2022 quelque 300 millions d'euros. À l'horizon 2025 (1^{ère} phase) et 2030 (2^{nde} phase – en gris sur le schéma ci-contre), ce nouveau réseau comptera **neuf lignes principales facilitant l'accès à la capitale.**

9 lignes de RER V

dont 5 radiales (A à E), 2 voies le long de la Seine et de la Marne (S et M), ainsi que 2 circulaires (PC et GC)

160 km

de *coronapistes* pérennisées en Île-de-France, dont 52 km à Paris

45 %

du réseau d'ores et déjà aménagé (pistes et voies vertes)

500 millions d'euros

Coût total du RER V, soit un peu plus de 1 % du budget du métro du Grand Paris Express

PROJET DE RER V (2025-2030)



Source : Collectif Vélo Île-de-France



Le grand Paris du vélo

PARIS 100 % CYCLABLE ?

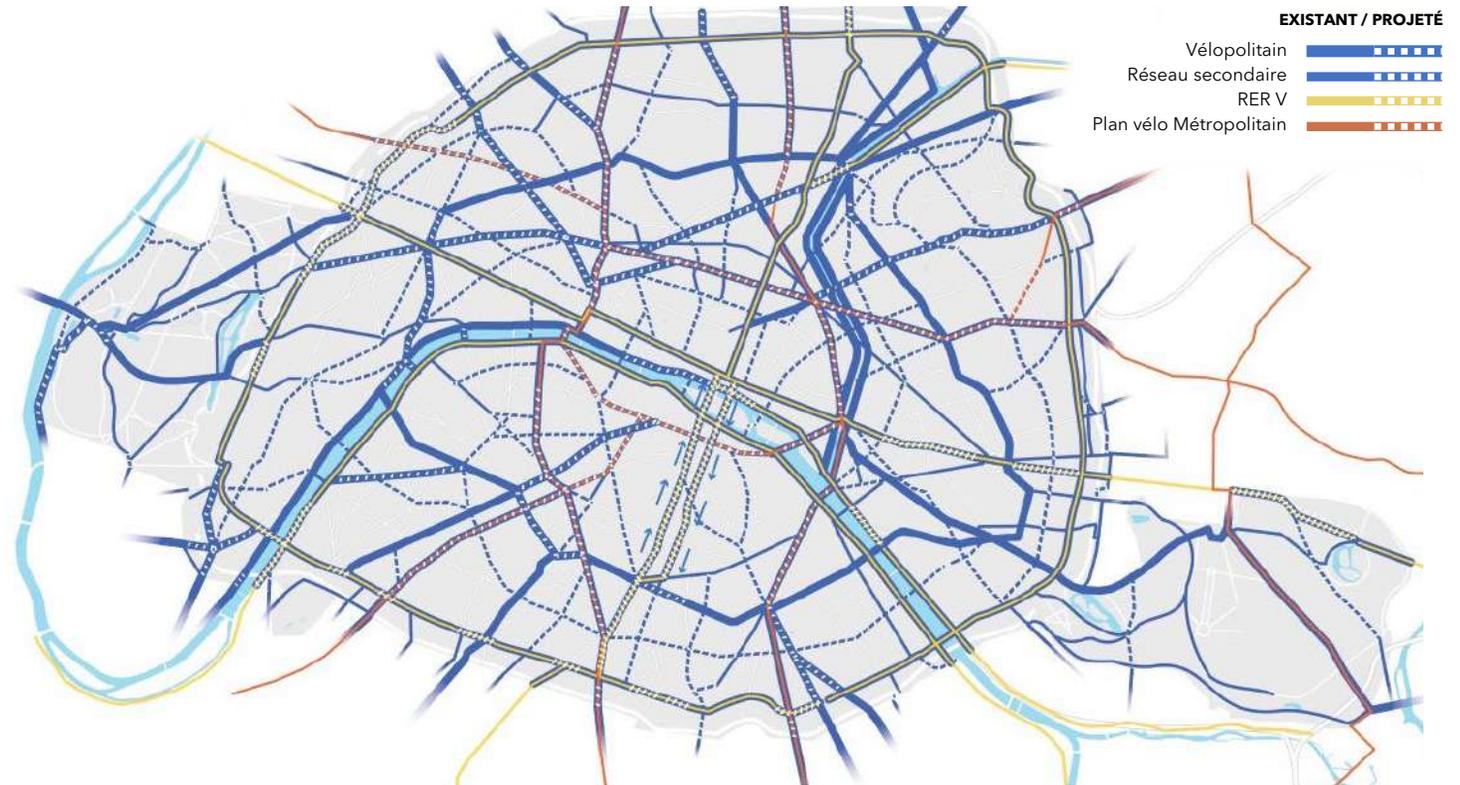
Si l'objectif avancé par la ville de Paris est ambitieux, il est soutenu par l'entrée en vigueur du plan vélo 2021-2026 dont le financement dépasse 250 millions d'euros. Une enveloppe qui s'ajoute également aux moyens déployés par la Région et l'État.

La ville entend accroître la qualité et le nombre d'infrastructures cyclables, soit :

- 130 km de nouvelles pistes sécurisées
- 52 km de *coronapistes* pérennisées
- 130 000 places de stationnement supplémentaires dont :
 - 30 000 places en arceaux (10 000 dédiées aux vélos-cargos) ;
 - 40 000 places à proximité des gares et des hubs du Grand Paris Express ;
 - 10 000 places sécurisées sur la voie publique ou en parking ;
 - 50 000 places dans le privé.

En plus d'améliorer les infrastructures dédiées, l'objectif est également de soutenir tout l'écosystème grâce au développement de l'offre de services (entretien-réparation, cyclo-logistique, etc.) et à la sensibilisation du public (campagnes de communication, création de « vélos-écoles » par arrondissement, formation autour des mobilités actives, etc.).

PLAN VÉLO DE PARIS (2021 - 2026)



Source : Ville de Paris



Le grand Paris du vélo

CARTOGRAPHIE DES RECORDS DE FRÉQUENTATION DES PISTES CYCLABLES À PARIS

En nombre de passages sur une journée

Les **boulevards de Sébastopol** (18 215 passages) et **Magenta** (13 256) ainsi que la **rue de Rivoli** (13 590) se classent parmi les axes les plus fréquentés de la Capitale.

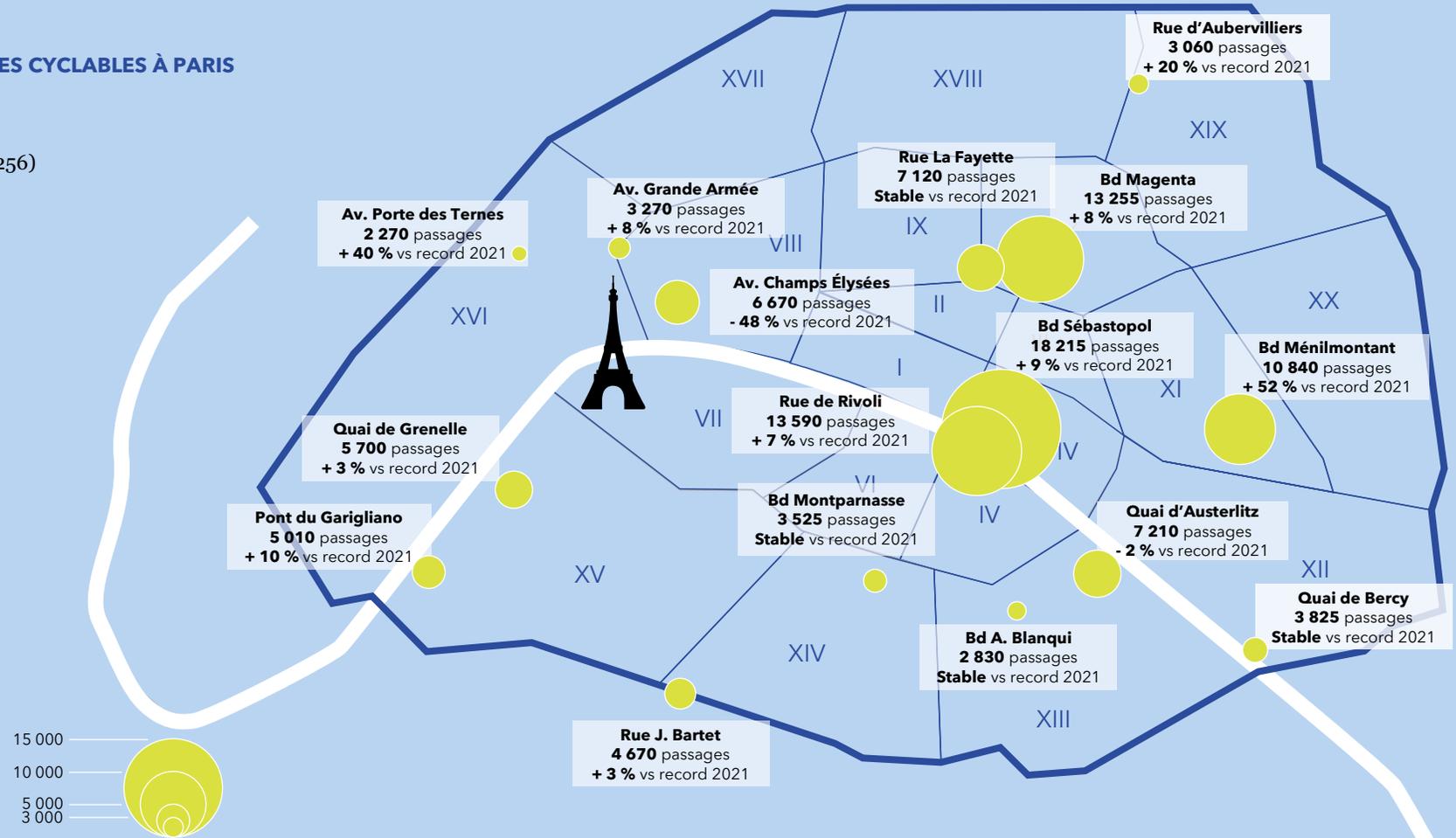
BOULEVARD SÉBASTOPOL, L'AXE LE PLUS EMPRUNTÉ PAR LES CYCLISTES PARISIENS

18 215

passages en une journée
(enregistré le 6 sept. 2022)

+ 9 %

par rapport au précédent record
(enregistré le 7 sept. 2021)



Source : Ville de Paris / Paris en Selle



Perspectives

DES CHANGEMENTS D'USAGE...

- **Un essor durable de la pratique**
Un engouement croissant auprès de toutes les catégories socio-professionnelles et des jeunes générations.
- **La volonté des usagers de réduire leur impact environnemental**
Consommer mieux et moins dans un contexte de hausse des prix de l'énergie.
- **Une pratique soutenue par le développement du télétravail**
Recherche de flexibilité et d'agilité pour les trajets domicile-travail ainsi que pour les autres déplacements du quotidien (loisirs, shopping, etc.).
- **Une volonté politique de développer les infrastructures et la multimodalité**
Augmentation des investissements des collectivités pour sécuriser les infrastructures cyclables, etc.
- **Un atout pour l'attractivité des villes**
dans des centres apaisés (diminution de la pollution et nuisances sonores, partage équilibré de l'espace public, développement de la cyclo-logistique, etc.).

... À ANTICIPER AVANT QU'ILS NE DEVIENNENT CONTRAIGNANTS

- **Un cadre législatif et réglementaire renforcé**
afin de favoriser les mobilités douces et leur intégration dans les bâtiments (exemple du PLU Bioclimatique de Paris en cours d'élaboration)
- **Des projets d'aménagement restrictifs pour les voitures**
avec par exemple la création d'une « Zone à trafic limité » d'ici 2024 dans le centre de Paris, la multiplication de zones à faibles émissions dans plusieurs métropoles régionales (Marseille, Strasbourg, Toulouse, etc.) ou bien la fin de la gratuité de stationnement pour les deux-roues motorisés à Paris (depuis le 1^{er} septembre 2022).





Contexte réglementaire et initiatives privées





Durcissement du cadre réglementaire

DES MESURES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MOBILITÉS DOUCES

Le cadre réglementaire français s'est progressivement renforcé pour davantage intégrer les enjeux environnementaux :

- La **loi LOTI** (Orientation des Transports Intérieurs, 1982) intègre les déplacements doux dans la réflexion pour formaliser un Plan de Déplacement Urbain tandis que la **loi LAURE** (Air et Utilisation Rationnelle de l'Énergie, 1996) impose la création d'itinéraires cyclables selon les besoins et les contraintes de la circulation ;
- La **loi SRU** (Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000) incite à planifier les aménagements cyclables au sein des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme, etc.). Renforcée par la **loi NOTRe** (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) de 2015 ;
- La **loi Grenelle** (2010) : mise en place obligatoire d'infrastructures de stationnement sécurisées pour les vélos dans les bâtiments neufs ;
- Depuis 2018, le gouvernement impose aux entreprises de plus de 100 salariés de définir un **plan de mobilité** pour limiter l'empreinte carbone des trajets domicile-travail ;
- Développement du **Plan Vélo & Mobilités Actives**, lancé fin 2018 ayant pour objectif de tripler la part modale des mobilités actives en France d'ici 2024 ;
- La **loi LOM** (Orientation des Mobilités, 2019) renforce le plan de mobilité des entreprises en imposant un quota de stationnements pour les modes doux (1,5 % de la surface de plancher) et instaure un Forfait Mobilités Durables (augmenté à 800 €/an depuis août 2022) pour les déplacements domicile-travail (en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo) ;

- Le décret n°2022-930 du 25 juin 2002, qui entrera en vigueur en décembre 2022, vient aussi renforcer les mesures de sécurisation de espaces de stationnement des vélos qu'il s'agisse de constructions existantes faisant l'objet de travaux ou neuves : local en RDC ou R-1, fermeture sécurisée/surveillance du local, etc.
- La qualité de l'air devient également un enjeu majeur dans certaines grandes villes et métropoles (Paris, Grenoble, Lyon, Rouen, etc.), c'est pourquoi des **Zone à Faibles Émissions** (ZFE) sont progressivement instaurées pour limiter les émissions de CO2 et le trafic automobile.

ET DEMAIN ?

Les autorités pourraient aller encore plus loin pour agir sur toutes les composantes de la ville : réduction des nuisances (pollution, bruit, etc.), renforcement de l'intermodalité, planification urbaine à l'échelle de quartier, etc. C'est le cas de la ville de Paris qui entend instaurer un PLU Bioclimatique s'articulant autour de cinq thématiques : l'inclusivité et la solidarité, le patrimoine urbain et paysager, la résilience et la décarbonisation, l'attractivité et la productivité ainsi que le renforcement de la coopération entre les territoires métropolitains.

Le code de la construction pourrait également être revu afin d'augmenter la surface allouée au stationnement, en intégrant notamment une jauge supplémentaire pour accueillir des visiteurs ou un quota de place « oversize » pour des vélos cargos, etc.

ZOOM SUR LE CODE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION

Le Code de la construction et de l'habitation (articles R. 111-14 à R. 111-14-6 notamment) définit les normes pour le stationnement des vélos au sein des bâtiments tertiaires.

Il doit :

- se situer dans le bâtiment (au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol) ou bien à l'extérieur, sur la même parcelle foncière et à condition que le local soit couvert et clos.
- être dimensionné pour accueillir suffisamment de collaborateurs et visiteurs

Selon l'article 3 de l'arrêté du 13 juillet 2016, l'espace alloué au stationnement des vélos doit représenter :

1,5 % de la surface de plancher

pour les bâtiments à usage principal de bureau

15 % de l'effectif total de salariés*

pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire

Il s'agit de normes minimales, qu'il est conseillé de revoir à la hausse afin de prendre en considération les besoins croissants des salariés (actuels et futurs), la qualité de la desserte ou bien la proximité avec un service de free-floating.

**accueillis simultanément selon la déclaration du maître d'ouvrage*



L'exemple britannique

LE ROYAUME-UNI DURCIT PROGRESSIVEMENT LES RÈGLES

Au Royaume-Uni, les mobilités douces sont également devenues un sujet crucial et des efforts sont menés pour améliorer les infrastructures. Dans l'agglomération de Manchester, un réseau de 1 600 km de pistes cyclables et piétonnes est par exemple en cours de construction. Ce projet, porté par l'ancien champion cycliste Chris Boardman et nommé « Bee Network », s'interconnectera avec le système de transports en commun (bus, trams, etc.) et devrait coûter 1,5 milliard de livres sterling.

Quant au cadre réglementaire, celui-ci a évolué dans le sens d'une plus grande intégration des mobilités douces au sein des immeubles de bureaux même si la réglementation varie fortement selon les métropoles. Le nouveau Plan de Londres, en vigueur depuis mars 2021, inclut par exemple des normes minimales dans les nouveaux bâtiments tertiaires. Ainsi, dans Central et Inner London, il faut désormais une place de vélo pour 75 m² contre une pour 90 m² dans la précédente réglementation. Alors que la France entend s'appuyer, en autres, sur les modes actifs pour décarboner les déplacements, le Royaume-Uni envisage davantage ce changement modal comme un moyen pour d'améliorer le bien-être et la santé des britanniques.

Par ailleurs, les autorités nationales ont récemment revu à la hausse le rôle des mobilités douces dans leur politique de déplacement :

- Lancement de l'agence *Active Travel England* pour inciter les Britanniques à la pratique des mobilités douces et financer leur développement ;
- Modification du code de la route en faveur des cyclistes et piétons ;
- Accélération des projets de création d'un réseau sécurisé et uniforme dans le Grand Londres ;
- Réitération de l'objectif de doubler le nombre de cyclistes d'ici 2025.

EXEMPLES DE RÉGLEMENTATIONS LOCALES

VILLES	RÉGLEMENTATIONS LOCALES
Belfast	1 place de stationnement pour 20 employés
Birmingham	1 place de vélo par 250 m ² (opération inférieure à 1 000 m ²) 1 place de vélo par 400 m ² (opération supérieure à 1 000 m ²)
Bristol	1 place de vélo par 100 m ² (collaborateurs) 1 place supplémentaire par 1 000 m ² (visiteurs)
Cambridge	1 place de vélo par 30 m ² de surface de plancher Places de stationnement supplémentaires pour les visiteurs
Cardiff	2 places de vélos couvertes et sécurisées par 100 m ² de surface de plancher
Édinbourg	1 place de vélo pour 400 m ² OU 1 place pour 800 m ² selon la catégorie du bâtiment
Londres	1 place de vélo par 75 m ² dans les zones « avec des standards élevés » comme Inner et Central London (<i>areas with higher cycle parking standards</i>) 1 place par 150 m ² dans le reste de Londres 1 place de vélo supplémentaire pour les visiteurs par tranche de 500 m ² pour les 5 000 premiers m ² , puis 1 place par tranche de 5 000 m ²
Manchester	1 place de vélo par 200 m ²
Newcastle	2 places de vélo par 375 m ² Places de stationnement supplémentaires pour les visiteurs
Watford	1 place de vélo par 120 m ²

Source : *The Market Cycles II*, British Council for Office (Mars 2022)



L'exemple britannique

UNE CERTIFICATION INTERNATIONALE : ACTIVESCORE

Née au Royaume-Uni en 2021 (anciennement « *CyclingScore* »), « *ActiveScore* » évalue, certifie et permet aux propriétaires d'améliorer l'aménagement et les services de mobilité proposés au sein de leurs actifs.

L'évaluation porte sur la qualité des infrastructures (70 % de la note), l'engagement des locataires et propriétaires (20 %) et les perspectives d'évolution (10 %).

Différents niveaux de certification sont délivrés (de « *certified* » à « *platinum 100* ») et plusieurs classes d'actifs sont concernées (bureau, hôtel, résidentiel, commerce, etc.). Par ailleurs, elle facilite l'obtention des certifications WELL, BREEAM et LEED.

En France, seul un immeuble est actuellement certifié *ActiveScore* (« *La Factorie* », siège de Perial dans le 17^e arrondissement, v. p. 30). Plusieurs sont toutefois en cours de certification, à l'image de *Capital 8* dans le 8^e ou de « *Rise* » à Issy-les-Moulineaux.

300+

Immeubles certifiés dans le monde
(Royaume-Uni, Australie, France, etc.)

130

Immeubles certifiés au Royaume-Uni
(Castlemead à Bristol, 37 Clarendon Road à
Watford, 25 North Colonnade à Londres, etc.)

1

Immeuble certifié en France
au 31 juin 2022
(« *La Factorie* » à Paris 17^e)



Source : *ActiveScore*



UN IMMEUBLE EXEMPLAIRE, LE TWENTYTWO (22 BISHOPSGATE) À LONDRES

Surface totale : 118 000 m²

Propriétaire : AXA IM Alts

Certifié « *ActiveScore Platinum 100* » (l'un des deux seuls dans le monde avec *Castlemead* à Bristol), WELL, BREEAM Excellent

- 1 700 emplacements pour vélos (proximité de 8 lignes de métro accessibles à pied)
- 75 douches
- 1 300 casiers sécurisés
- Station d'entretien et de lavage des vélos
- Flotte de vélos Brompton à la location
- Événements et ateliers
- Service de réparation



Des initiatives françaises

BYCYCLE INITIATIVE, UN BOOSTER DU VÉLO POUR L'INDUSTRIE IMMOBILIÈRE EN FRANCE

Partant du principe que nos comportements de mobilité ont un impact significatif sur notre environnement, l'initiative française ByCycle promeut le vélo et les mobilités actives comme modes de déplacement à privilégier pour les courts trajets, entre le domicile et le lieu de travail en particulier.

Lancée par Icade en lien avec Onepoint et A4MT, la ByCycle Initiative a pour objectif de :

- **Sensibiliser et former** aux enjeux des mobilités actives ;
- **Accompagner le changement** au travers de l'aménagement des locaux et du déploiement de services ;
- **Fédérer** une communauté d'usagers et de professionnels de la mobilité afin de partager les bonnes pratiques, créer du contact et une synergie positive.

Le référentiel proposé par ByCycle est compatible avec les certifications en vigueur (BREEAM, NF HQE, ActiveScore, Label Pro-Vélo de la FUB, etc.).

Démarche structurée en 4 phases :

PHASE 1 : OBSERVATION

Cadrage du projet, définition du contexte juridique, observation terrain et analyse des usages

PHASE 2 : CONCEPTION

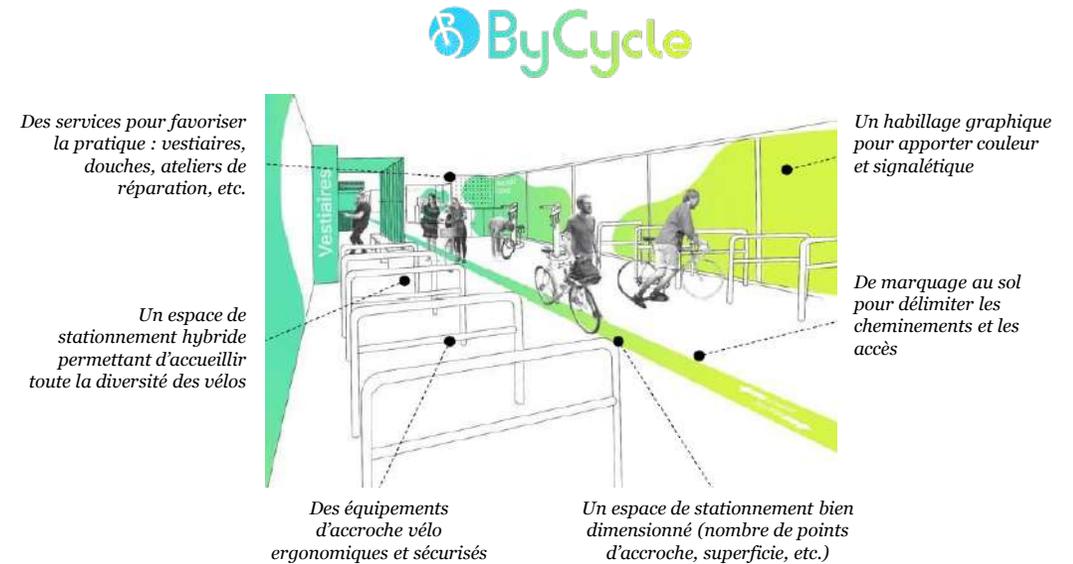
Diagnostic et définition d'un programme de rénovation pour 4 sites pilotes

PHASE 3 : PROJECTION

Edition d'un guide méthodologique et d'outils d'aide à la rénovation de l'actif / Création d'une offre de service

PHASE 4 : DÉMULTIPLICATION

Démultiplication de la démarche sur d'autres actifs du territoire national



Source : ByCycle Initiative



Des initiatives françaises

LABEL EMPLOYEUR PRO-VELO

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ont lancé en 2020, en partenariat avec Ekodev, Allianz France et Cyclez, la certification Employeur Pro-Vélo. Inspiré du label « Cycle Friendly Employer » de l'European Cycling Federation, le label Employeur Pro-Vélo vise à mettre en avant l'engagement d'entreprises privées et publiques en faveur des mobilités douces.

Après la publication en juin 2021 d'un livre blanc sur la culture vélo en entreprise, les audits pour la labellisation d'employeurs ont débuté depuis avril 2022. Une fois la phase d'audit terminée, l'employeur est labellisé pour une durée de 3 ans selon 3 degrés de certifications : bronze, argent et or.

Pour cela, des mesures sont à prendre autour de 5 différents axes :

- Pilotage et stratégie
- Communication et motivation
- Services vélo
- Sécurité
- Equipement

Processus de labellisation :





Une préoccupation croissante des utilisateurs





Les entreprises, 1^{ers} acteurs du changement

QUAND LA MOBILITÉ IMPACTE LE MONDE DU TRAVAIL

Le déclenchement de la crise sanitaire a largement contribué à accélérer la prise de conscience de l'urgence écologique. Ce phénomène se ressent en particulier dans le monde de l'entreprise où la sobriété, dans la consommation énergétique des bâtiments comme dans les déplacements domicile-travail, est plus que jamais une priorité :

1

RSE ET MARQUE EMPLOYEUR

Les sociétés, notamment celles de taille moyenne ou grande, mettent plus que jamais leur **politique RSE au service de leur marque employeur**, dans un contexte où l'attraction et la rétention des talents sont devenues une problématique majeure. Dans le domaine des mobilités douces, cette démarche peut notamment s'appuyer sur le label employeur Pro-vélo et la promotion de la culture vélo en entreprise.

2

CHOIX IMMOBILIER

Les entreprises privilégient des **actifs immobiliers de qualité, certifiés ou labellisés**, qui intègrent pleinement les mobilités durables (parking dédié, corner réparation, etc.). PERIAL a notamment travaillé sur son nouveau siège de la rue Guersant dans le 17^e arr. de Paris afin qu'il réponde au cahier des charges de la certification ActiveScore (niveau Gold). Certains propriétaires sont également tentés de transformer des places de stationnement pour voitures en parkings vélos grâce aux services de prestataires comme 12.5, ou louer des parkings hors site pour voiture selon les besoins (via ZENPARK ou BEPARK).

3

ENGAGEMENT DES ENTREPRISES AUPRÈS DES SALARIÉS

Afin de promouvoir des déplacements plus écologiques, l'État a mis en place en mai 2010 un « forfait mobilités durables ». Ce dispositif permet aux entreprises de proposer une prise en charge des frais des collaborateurs lors de leurs trajets domicile-travail effectués grâce aux modes de transport doux. D'autres, comme HAVAS ou SAINT GOBAIN, proposent par exemple une flotte de vélos pour leurs collaborateurs.

4

DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS

L'**écosystème des micro-mobilités se structure** à marche forcée depuis le déclenchement de la crise sanitaire, notamment du côté des start-up proposant des services « clé en main » aux entreprises. En témoigne l'accélération des levées de fonds en 2022, avec par exemple DOTT (60 M€), YESPARK (28 M€) ou bien VOLT (5 M€) et GOUACH (3,3 M€).





Les entreprises, 1^{ers} acteurs du changement

FOCUS SUR LES ENTREPRISES DU CAC 40

Selon l'enquête du député M. Orphelin, les entreprises du CAC40 s'engagent également dans la réduction de leur empreinte environnementale en encourageant l'utilisation des mobilités douces ou partagées. Les initiatives restent toutefois limitées, seules 39 % des entreprises proposant une rémunération selon le nombre de kilomètres parcourus en vélo, un forfait révision/entretien ou bien la prise en charge d'un abonnement de *free-floating*.

Parmi les plus engagées, ORANGE, ACCOR, AXA FRANCE et L'OREAL ont par exemple instauré un forfait pour leurs collaborateurs utilisant les mobilités durables (400 €/an ou plus). Au-delà de l'aide financière, certaines proposent un vélo de fonction (ACCOR par exemple) ou une aide supplémentaire pour l'acquisition d'un vélo ou d'accessoires de sécurité (notamment ORANGE et L'OREAL). Enfin, certains grands groupes privilégient d'autres mesures comme l'augmentation du nombre de places pour vélos ainsi que le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques, la mise à disposition par des prestataires d'une flotte (ex : STARBOLT, CYKLEO, ZENRIDE, etc.) ou bien l'animation d'ateliers d'entretien-réparation.

PAMI LES ENTREPRISES DU CAC40 :

Seules

39 %

ont instauré des forfaits mobilités durables

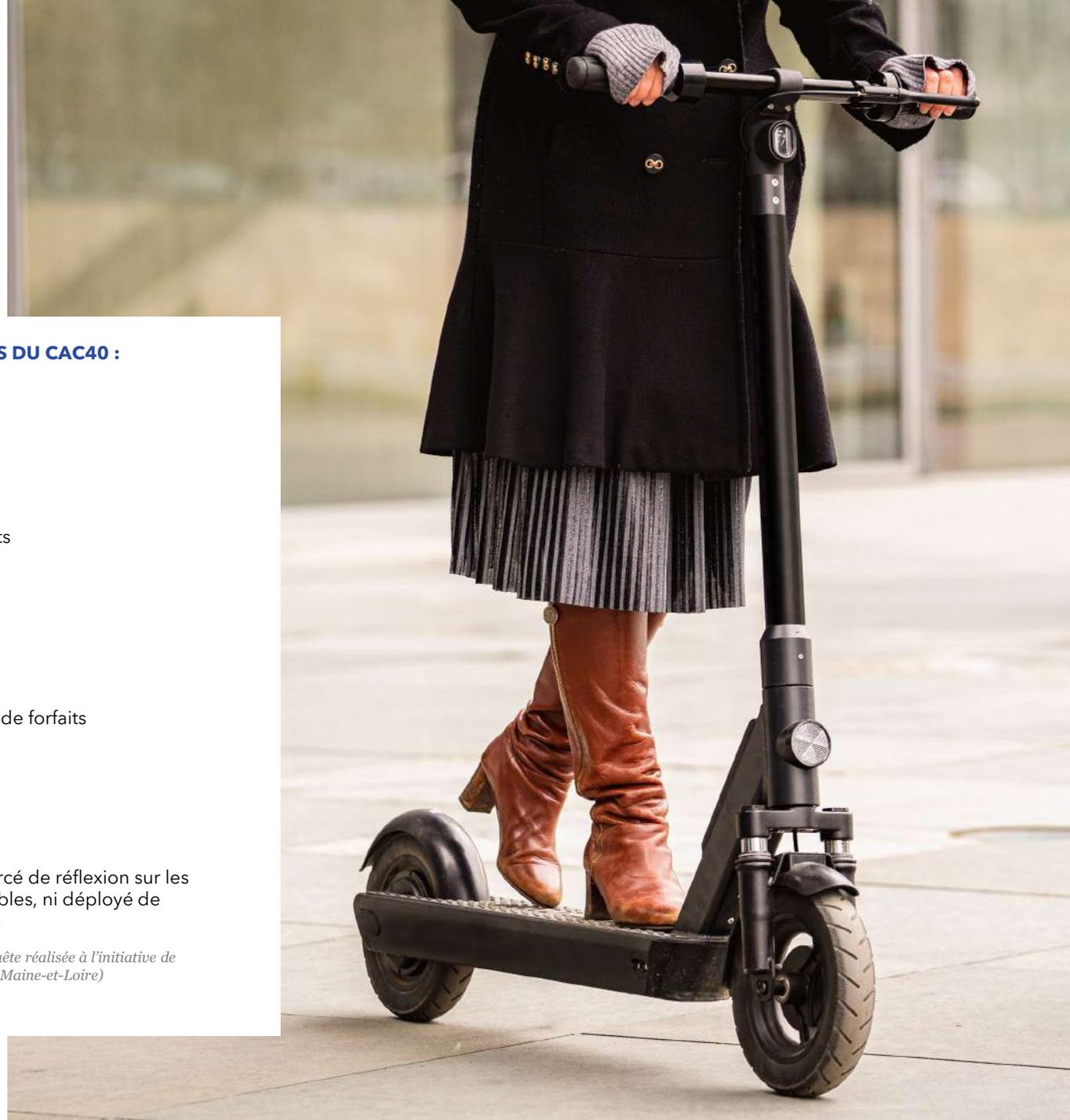
19 %

réfléchissent à l'octroi de forfaits mobilités durables.

42 %

n'ont pas encore amorcé de réflexion sur les forfaits mobilités durables, ni déployé de dispositifs particuliers.

Source : Le CAC40 à vélo, enquête réalisée à l'initiative de Matthieu Orphelin (Député du Maine-et-Loire)





Les entreprises, 1^{ers} acteurs du changement

L'EXEMPLE BRITANNIQUE

Lancé en 1999 par deux propriétaires d'un magasin de vélos puis structuré en société en 2005, « *Cyclescheme* » a pour objectif de promouvoir l'usage du vélo lors des trajets domicile-travail afin de réduire les émissions, limiter la congestion automobile et participer à l'amélioration de la santé publique.

Soutenu pour la ministère des Transports britannique et ses différentes mesures incitatives à l'image de « *Cycle to work* », ce service propose notamment aux salariés de louer un vélo (classique, électrique, cargo, etc.) et/ou des accessoires puis de les acquérir en réalisant des économies allant

de 26 à 40 % sur le prix total de l'achat et sans avancer les frais. Ils seront par la suite fiscalement déduits du salaire par l'employeur.

« *Cyclescheme* » a remporté le prix des meilleurs services aux particuliers lors des BikeBiz Awards en 2021.



KNIGHT FRANK S'ENGAGE !

Au Royaume-Uni, Knight Frank a choisi de nouer un partenariat avec l'entreprise sociale Green Commute Initiative. Les collaborateurs bénéficient d'un montant de 2 000 livres sterling (contre 1 000 livres précédemment) afin de se porter acquéreur d'un vélo (classique ou électrique) et d'accessoires de sécurité.

Par ailleurs, de nombreux évènements sont organisés tout au long de l'année afin de promouvoir les mobilités douces :

- *Knight Frank Cycle to MIPIM*, en partenariat avec le Club Peloton, dont le but est de collecter des fonds tout en reliant Londres à Cannes pour le salon des professionnels de l'immobilier,
- *PedElle* dont l'objectif est de collecter des fonds pour des œuvres de bienfaisance en reliant Vienne à Budapest à vélo.





Enquête : Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?





Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?

ENQUÊTE KNIGHT FRANK

Knight Frank a mené cet été une enquête auprès d'un large panel d'investisseurs, foncières, collecteurs d'épargne, assureurs ou encore fonds d'investissement internationaux. L'objectif était d'évaluer l'impact de l'essor des mobilités douces sur la gestion et la commercialisation de leur patrimoine.

Principaux enseignements de cette enquête :

- **Les investisseurs ont pris la mesure de l'importance des mobilités douces :** depuis le déclenchement de la crise sanitaire ils sont 92 % à avoir constaté que les attentes des utilisateurs en la matière sont plus élevées et 97 % à affirmer avoir amélioré l'intégration des mobilités douces dans leur patrimoine. Enfin, pour 57 % d'entre eux, le développement de solutions dédiées favorisant l'accueil et la pratique des mobilités douces dans leurs nouveaux projets sera systématique.
- **Une aide à la commercialisation d'un actif :** les répondants ne sont que 9 % à considérer que l'amélioration des aménagements et services liés aux mobilités douces ne facilite pas la commercialisation d'un actif. Pour les autres, cette aide passe principalement par une offre d'équipements dédiés (casiers, vestiaires, etc.) et la hausse du nombre de places de stationnement.

- **Comment amortir le coût des nouveaux équipements :** près de 20 % des répondants indiquent être encore en train de réfléchir à la meilleure façon d'amortir les coûts d'une intégration accrue des mobilités douces. Pour 30 % d'entre eux, celle-ci est considérée comme un service supplémentaire, renforçant la qualité des prestations offertes au locataire.
- **Une préoccupation croissante : adapter l'existant aux nouveaux usages.** Pour 88 % des répondants, la capacité d'adaptation du bâti existant est le principal frein à l'intégration des mobilités douces au sein des immeubles de bureaux. Ce constat rappelle l'un des principaux défis de l'industrie immobilière pour les années à venir : l'adaptation de l'existant aux nouveaux usages.
- **Trop de places pour voitures :** près de la moitié des répondants (47 %) constatent une suroffre de places de stationnement pour les voitures au sein de leurs actifs. Parmi les solutions mises en œuvre pour utiliser cet espace inexploité, des partenariats sont noués avec des prestataires comme Yespark ou BePark. Mais cet espace peut également être réaffecté à d'autres usages que la voiture, et notamment permettre de faire plus de place aux mobilités douces.

RÉPONDANTS

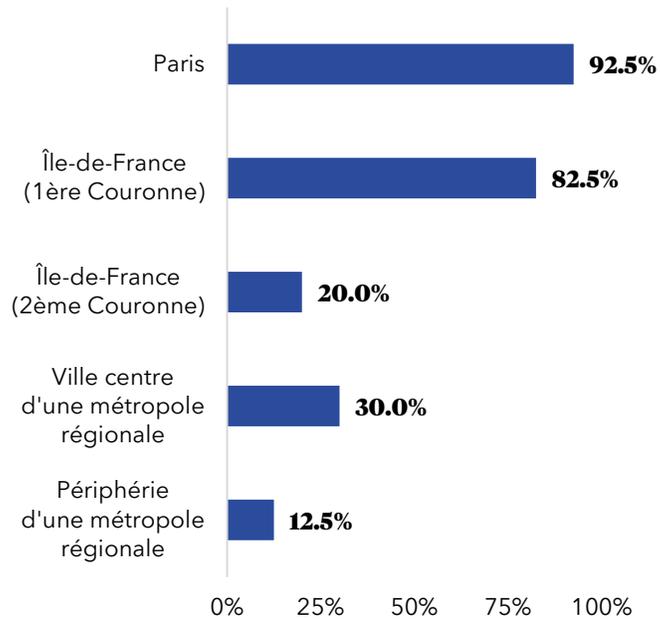




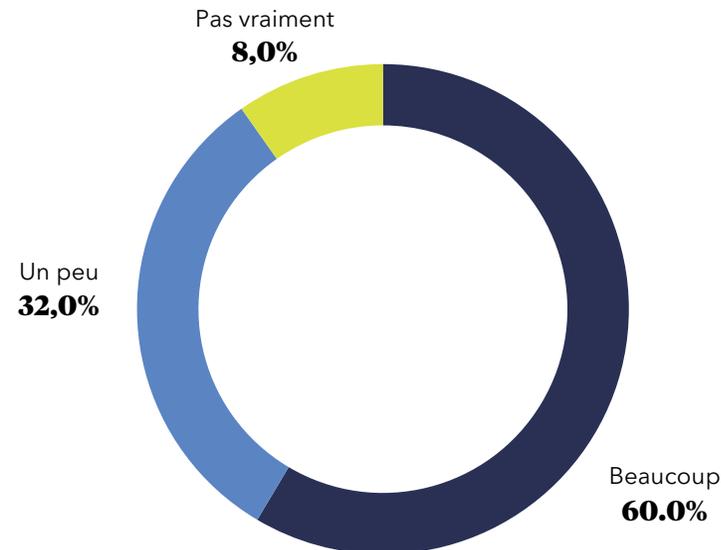
Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE KNIGHT FRANK*

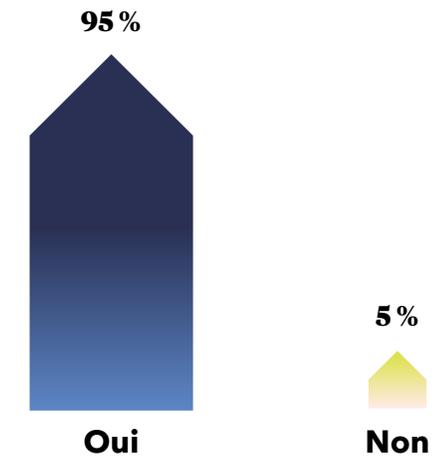
Où se situe votre patrimoine ?



Depuis le début de la crise sanitaire, avez-vous constaté une attente accrue des locataires ou prospects en matière d'accueil et de services liés aux mobilités douces ?



Favoriser l'accueil et l'utilisation des mobilités douces fait-il spécifiquement partie des objectifs à mettre en œuvre dans le cadre de votre stratégie ISR ?



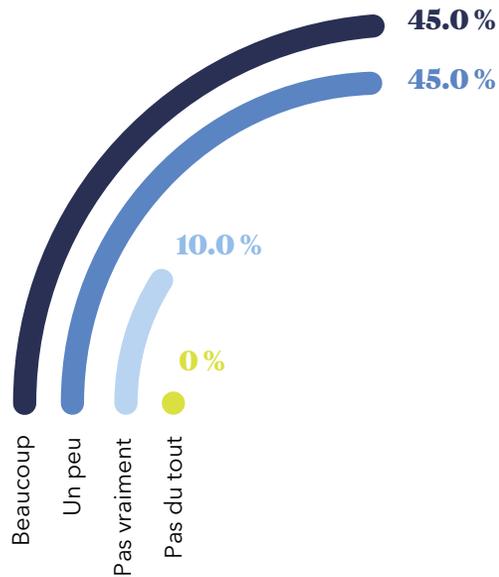
*Questionnaire à choix multiples



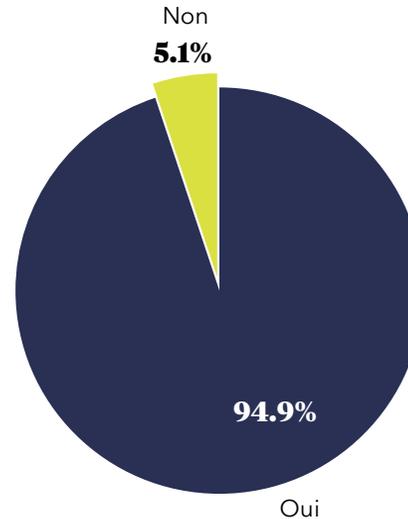
Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE KNIGHT FRANK*

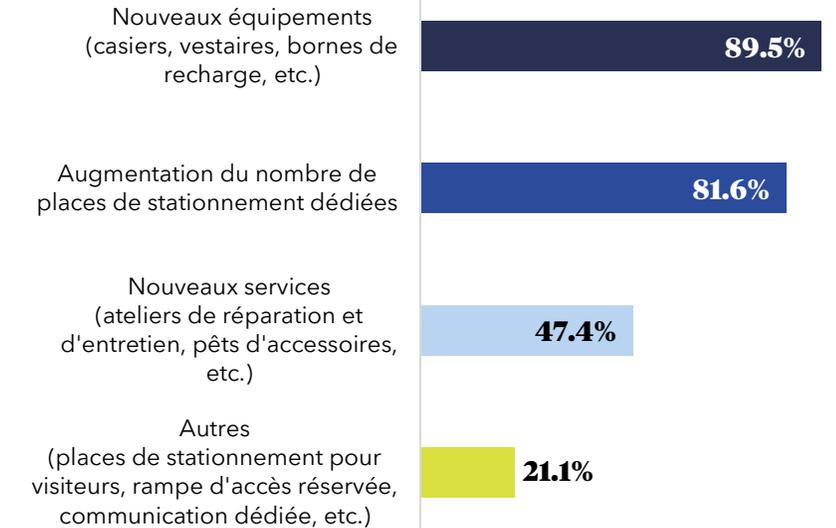
Selon vous, améliorer les aménagements et services liés aux mobilités douces facilite-t-il désormais la commercialisation d'un actif ?



Depuis le début de la crise sanitaire, vous êtes-vous efforcés d'améliorer l'intégration des mobilités douces dans vos projets immobiliers ou actifs existants ?



Si oui, de quelle façon ?



*Questionnaire à choix multiples

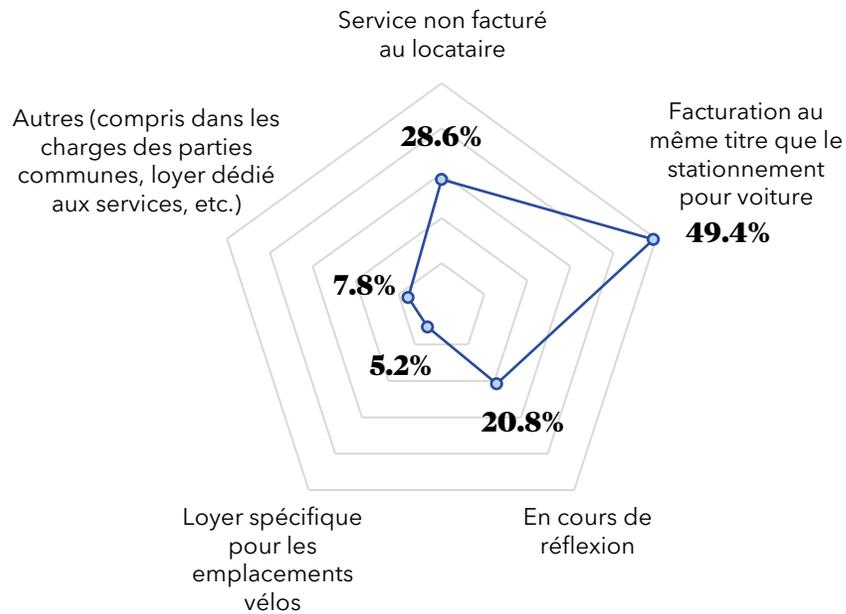
Source : Knight Frank



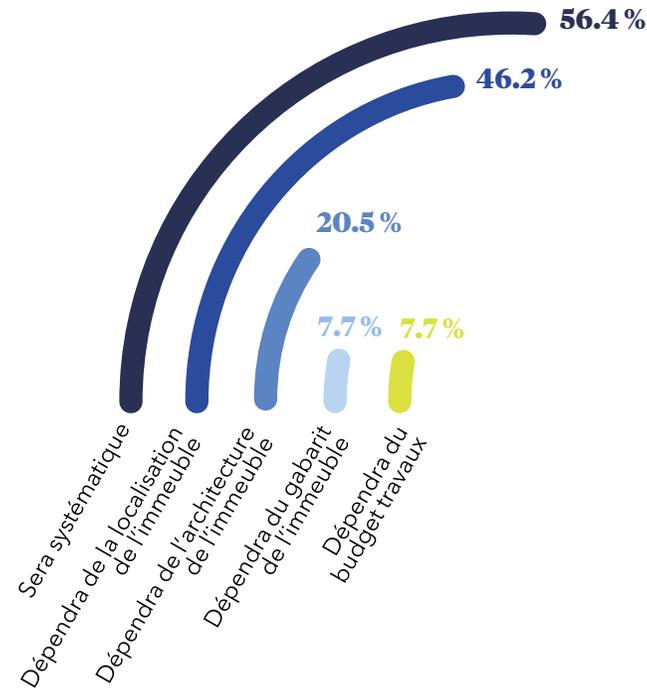
Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE KNIGHT FRANK*

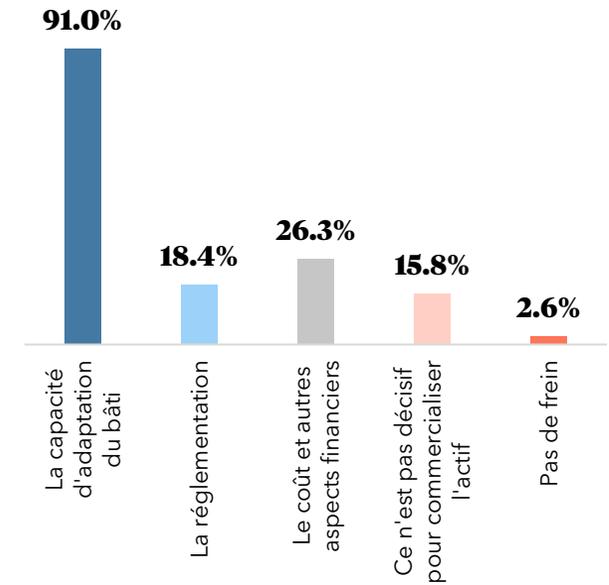
De quelle façon en amortirez-vous le coût ?



Dans vos futurs projets, le développement de solutions favorisant l'accueil et la pratique des mobilités douces :



Quels sont les principaux freins à l'intégration des mobilités douces au sein de vos opérations de bureaux ?



*Questionnaire à choix multiples

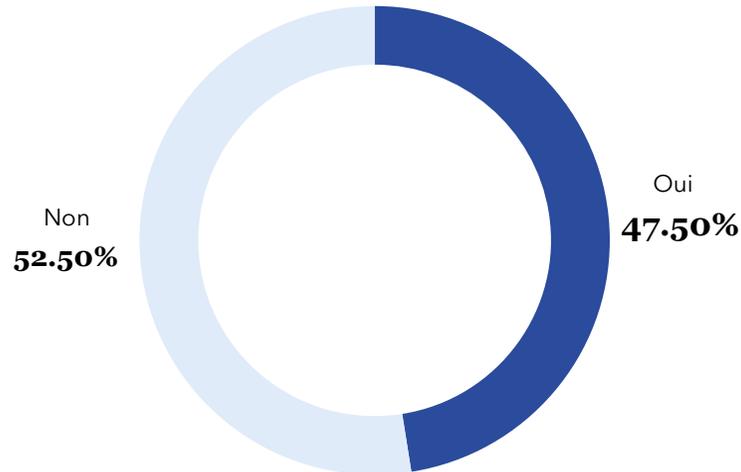
Source : Knight Frank



Comment les investisseurs abordent-ils le sujet ?

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE KNIGHT FRANK

Avez-vous constaté une suroffre de places de stationnement dédiées aux voitures au sein de vos actifs ?



L'inadéquation du parc existant aux nouveaux usages est illustrée par le nombre désormais trop important de places de stationnement pour voitures. 47,5 % des investisseurs interrogés en ont fait le constat. Plusieurs ont notamment recours à des solutions de mutualisation des parkings ou au déploiement de bornes de recharge électriques pour optimiser cet espace inexploité.

Celui-ci peut être affecté à d'autres usages que la voiture. L'utilisation exponentielle du vélo et de la trottinette impose ainsi un nécessaire travail de réflexion sur leur aménagement. Transformer les parkings pour laisser plus de place aux mobilités douces, associées à de nouveaux services qualitatifs, représente par conséquent une solution alternative permettant une gestion du stationnement plus flexible et plus rentable... et contribuant à la réduction des émissions liées au secteur des transports.

Cela dit, les places de parking vacantes constituent également une solution de report pour les conducteurs de deux-roues motorisés, désormais obligés de payer une redevance lorsqu'ils stationnent sur la voie publique à Paris.





LES MOBILITÉS DOUCES

Études de cas : des immeubles exemplaires



Étude de cas

Capital 8

L'IMMEUBLE

Adresse : CAPITAL 8, 32 rue de Monceau Paris 8^e

Surface totale : 83 722 m² (restructuration en cours, livraison en juin 2024)

Certifications : BREEAM Refurbishment & Fit-out, HQE Rénovation, Biodiversity, BBCA, Osmoz et certification ActiveScore en cours (niveau Gold)

Propriétaire : INVESCO

Locataires : Rothschild, Tikehau, NatWest, CMA CGM, Doctolib, Paul Hastings, etc.

Capacité : 2 930 personnes

L'INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCES

L'immeuble dispose de :

- 252 places de stationnement pour les vélos (places supplémentaires réservées aux visiteurs)
- Accueil des trottinettes
- 50 casiers du côté de l'Atelier Vélo et 235 supplémentaires côté Hub Mobilité
- 8 douches
- 2 vestiaires

Autres services :

- Monte-charge pour accéder au local vélo (côté Atelier Vélo et Hub Mobilité)
- Prises de recharge pour batteries intégrées dans les casiers
- Du côté de l'Atelier Vélo :
 - Espace d'entretien et de réparation de vélos avec les services d'un spécialiste à disposition sur des créneaux spécifiques pour des réparations plus complexes
 - Mini boutique pour effectuer des achats d'articles relatifs aux vélos/trottinettes
- Du côté du Hub Mobilité (résidents) :
 - Espace avec un point d'eau pour effectuer des réparations / nettoyage





Étude de cas

La Factorie

L'IMMEUBLE

Adresse : LA FACTORIE, 34 rue Guersant Paris 17^e

Surface totale : 5 895 m² (restructuré en 2020)

Certifications : Fitwel (3 étoiles), BBC Rénovation, NF Bâtiments Tertiaires, labellisé Haute Performance Energétique (HPE) et ActiveScore Gold (67 points). Le bâtiment vise également la certification BREEAM In-Use aux niveaux les plus élevés.

Propriétaire : SCI GUERSANT

Locataires : Groupe PERIAL, Vertex, Trescal

Capacitaire : 400 personnes

L'INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCES

L'immeuble dispose de :

- 36 places de stationnement pour les vélos (avec prises électriques pour recharge)
- Accueil des trottinettes
- 14 casiers
- 8 douches
- 4 vestiaires

Autres services :

- Monte-charge entre le RDC et le local vélo au R-2.
- Système de vidéo-surveillance et accès sécurisé par un badge personnel
- Atelier de réparation sur site pour vélos et trottinettes (Prestataire extérieur : CYCLOFIX)
- Prêt de kit de réparation
- Flotte de vélos en prêt (et chasubles)

Évènements/Actions en faveur des mobilités actives

- Défi annuel vélo caritatif (relais sur un *trainer*) avec des dons à une association selon la distance parcourue





Étude de cas

Eqho

L'IMMEUBLE

Adresse : Tour EQHO, 2 avenue Gambetta / Allées des Vosges & Descartes, Courbevoie (92)
Surface totale : 78 974 m² (construction en 1988, dernière réhabilitation en 2013)
Certifications : BREEAM Construction / Rénovation, BREEAM in use, HQE Construction / Rénovation, HQE Exploitation

Propriétaire : ICADE
Locataires : Banque de France, KPMG, Merz Pharma, Intelligence France, Toshiba
Capacitaire : 5 265 personnes (estimatif)

INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCES

L'immeuble disposera de :

- 25 places de stationnement pour vélos à assistance électrique (VAE)
- 14 places de stationnement pour des vélos de prêt
- 82 places de stationnement pour des vélos classiques
- 10 places de stationnement pour des vélos cargos à assistance électrique (VAE)
- 18 places de stationnement pour des trottinettes
- Places de stationnement supplémentaires pour les visiteurs (en extérieur)
- 82 casiers sécurisés et électriques
- Douches disponibles à proximité de la salle de sport

Autres services :

- *Corner* de réparation/entretien pour l'accueil d'un partenaire
- Atelier d'auto-réparation
- Point d'eau
- Panneaux d'affichage dynamique (infos météo, actualités /événements)
- Espace Pop Up pour la promotion et le test de matériels
- Signalétique claire pour guider les cycliste tout au long de leurs parcours





Étude de cas

Rise

L'IMMEUBLE

Adresse : Rise, 167 quai de la bataille de Stalingrad, Issy-les-Moulineaux (92)
Surface totale : 7 000 m² (livraison fin 2022)
Certifications : BREEAM RFO Excellent visé (en cours), ActiveScore (en cours)

Propriétaire : B&C Partners
Locataires : Commercialisation en cours
Capacitaire : 550 personnes

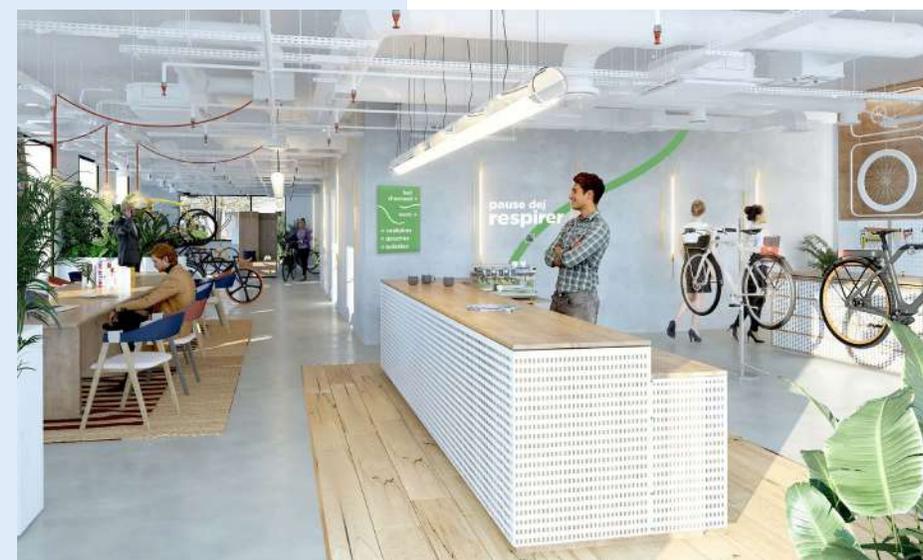
L'INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCES

L'immeuble disposera de :

- 130 places de stationnement pour des vélos
- Local en RDC, accessible de plein pied avec une porte automatique
- Bornes de recharges pour vélo et trottinettes
- 80 casiers
- 5 douches - vestiaires

Autres services :

- *Corner* de réparation en cours de réflexion
- Autres offres de service en cours de réflexion (mise à disposition d'une flotte de vélo, prêt de matériel, etc.)





Pour créer un système vélo gagnant dans vos bâtiments

UN CERCLE VERTUEUX POUR ENCOURAGER LA PRATIQUE

HUMAIN

Identifier un référent vélo sur site, qu'importe sa fonction dans l'entreprise, intéressé et actif dans la promotion des mobilités douces.
Former et sensibiliser le personnel sur site (agents d'accueil, techniques, directeurs, etc.)

PARKING ET INSTALLATIONS

Proposer un parking accessible (sans escaliers, au R-1 maximum) accueillant, confortable et sécurisé.
Disposer d'équipements adaptés (arceaux fixes, bornes de recharges, casiers, places dédiées aux vélos cargo, etc.) et d'installations pour les collaborateurs : espace d'auto-réparation (pied d'atelier avec outils, pompe à air), vestiaires (point d'eau pour se rafraîchir, douches, etc.).

EXPERTISE

Se faire accompagner par des experts de la mobilité et investir du temps pour la réflexion « Think big »

SERVICES

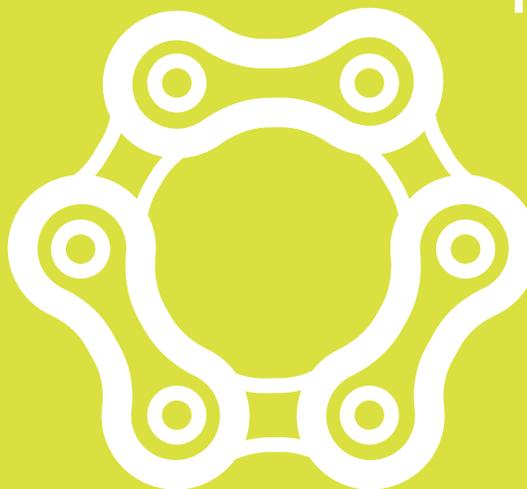
Disposer d'un contrat de réparation sur site (avec un prestataire ou un vélociste à proximité du site, idéalement à moins d'un kilomètre)

INFORMATION ET SIGNALÉTIQUE

Informers les collaborateurs sur l'accueil des mobilités actives (site web, plaquette, campagne d'emailing, etc.) : « parking visiteurs accessible au R-1 », « proximité de la station de métro à X minutes », etc.
Développer une signalétique claire sur site (direction Parking vélo/trottinettes, signalétique de cheminement)

ANIMATION

Favoriser l'acculturation des collaborateurs : livres, événements, témoignages, mentions « mobilités douces » dans les outils de communication (newsletter, rapport annuel d'entreprise)
Proposer des formations ou ateliers (remises en selle, sécurité, etc.)





LES MOBILITÉS DOUCES



Cartographie du Grand Paris «cyclo- friendly »





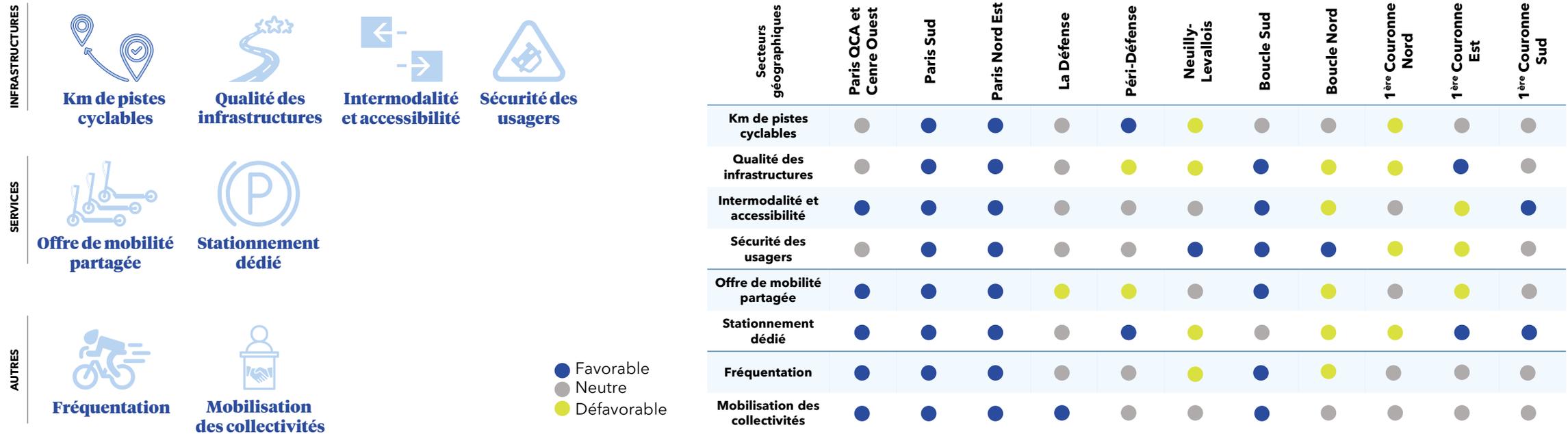
Quels sont les territoires les plus cyclo-friendly ?

ANALYSE DE LA « CYCLABILITÉ » DES DIFFÉRENTS SECTEURS TERTIAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE

Si le boom des mobilités douces pose la question de la capacité d'adaptation et de l'efficacité des immeubles de bureaux, elle constitue également un enjeu pour les territoires. L'accessibilité et la qualité de l'environnement des immeubles de bureaux étant un critère essentiel d'attractivité pour les entreprises, Knight Frank a cherché à développer un indicateur objectif mesurant la cyclabilité

des différents secteurs tertiaires d'Île-de-France et leur capacité à satisfaire le plus grand nombre de vélotafeurs (et trottiteafeurs !). Pour chacun de ces grands pôles, huit critères ont été passés au crible, du nombre de kilomètres cyclables et de stationnements dédiés aux chiffres de la fréquentation, en passant par l'engagement des collectivités locales ou le ressenti global des usagers, notamment

en matière de sécurité. Précisons que l'indicateur mesure la cyclabilité de chaque grand secteur et non celle des trajets de secteur à un autre. L'analyse mériterait donc d'être complétée en tenant compte de discontinuités de parcours potentiellement dangereuses, et donc limitantes pour l'usage des vélos et trottinettes.



Source : Knight Frank

v. définition des critères et sources utilisés en annexe, page 41.



Quels sont les territoires les plus cyclo-friendly ?

CARTOGRAPHIE DES SECTEURS « CYCLO-FRIENDLY »

Les villes (et arrondissements parisiens) en situation favorable ou plutôt favorable concentrent un peu plus d'un tiers du parc tertiaire régional, soit 19,8 millions de m² de bureaux sur un total de près de 56 millions. Ceci permet de mesurer l'ampleur du chemin restant à parcourir pour offrir aux vélotafeurs et trottitaifeurs de bonnes conditions de déplacement.

5 SECTEURS* EN SITUATION FAVORABLE / PLUTÔT FAVORABLE



19,8 MILLIONS DE M² DE BUREAUX
35 % DU PARC D'ÎLE-DE-FRANCE

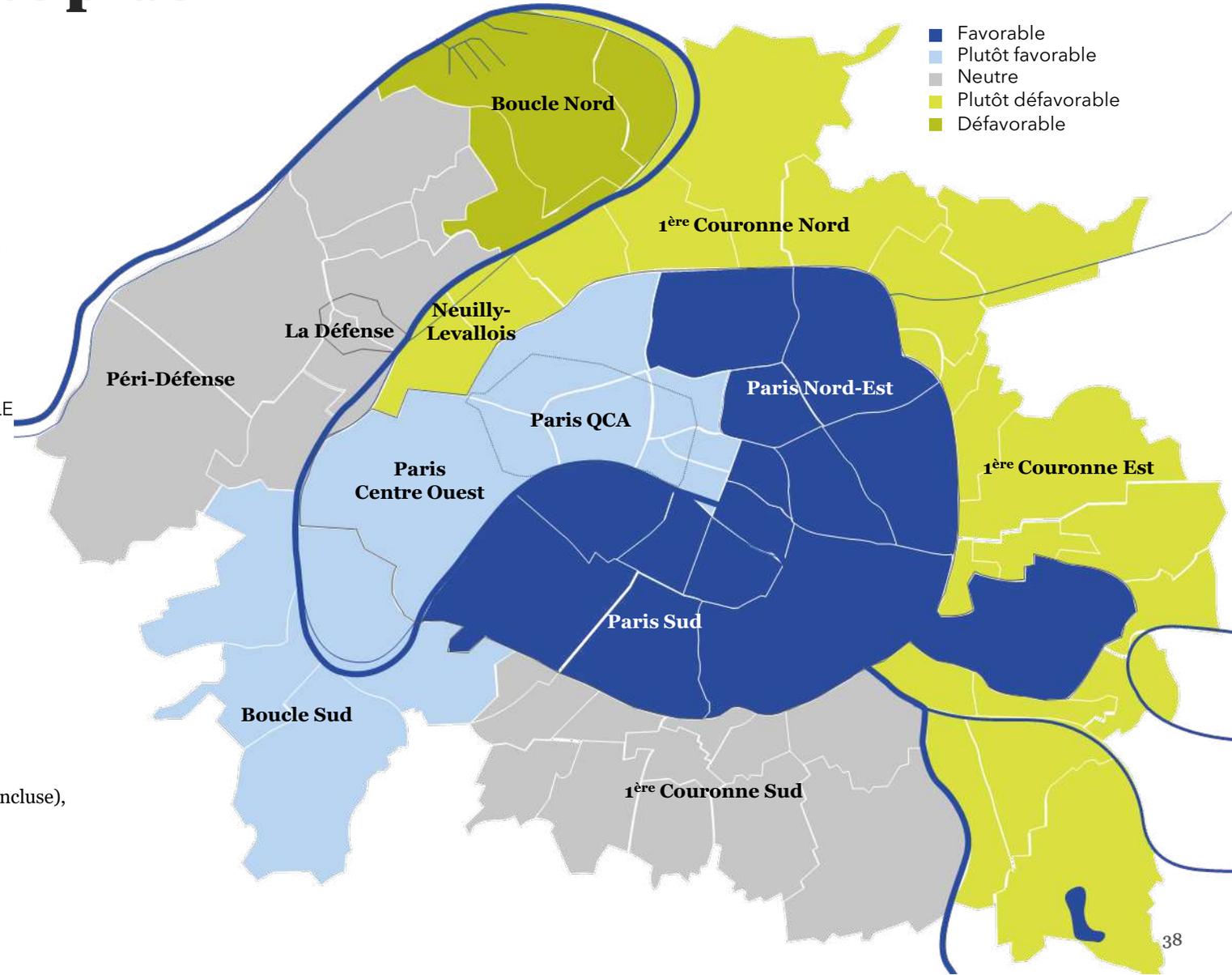
4 SECTEURS* EN SITUATION DÉFAVORABLE / PLUTÔT DÉFAVORABLE



8,4 MILLIONS DE M² DE BUREAUX
15 % DU PARC D'ÎLE-DE-FRANCE

Les 3 secteurs* **neutres** représentent 17 % du parc total d'Île-de-France (2^{ème} Couronne incluse), soit 9,4 millions de m² de bureaux.

Source : Knight Frank / *regroupements de communes ou d'arrondissements





Zoom sur Paris intramuros

PARIS INTRAMUROS, PARADIS DES MOBILITÉS DOUCES ?

Chiffres clés (évolution 2021 / 2020)

- + **10 %** de linéaire piéton
- + **3 %** de linéaire cyclable et + **60 000 places** de stationnement
- + **12 %** de locations de trottinettes en *free-floating*
- + **5 %** de circulation automobile mais - **49 %** par rapport à 2002
- Baisse de **6 %** de la vitesse des automobilistes

Source : Ville de Paris

PARIS QCA ET CENTRE OUEST

Situation plutôt favorable

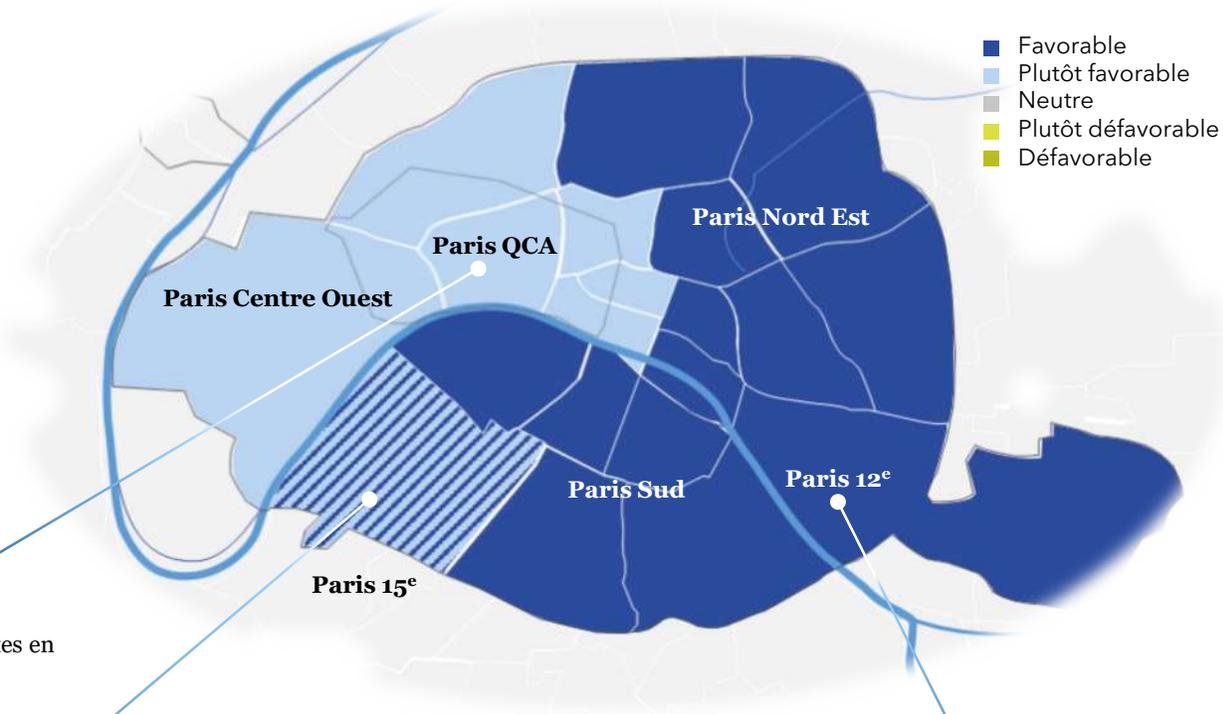
- Environ 80 km d'aménagements cyclables.
- Fréquentation particulièrement élevée sur les grands axes (7 770 cyclistes en moyenne Cours la Reine, 6 600 sur les Champs-Élysées) qui rendent la circulation difficile dans certains couloirs sécurisés.
- Ressenti mitigé des usagers, dans le secteur des portes notamment.
- Développement à proximité du QCA de micro-hubs de cyclo-logistique servant de lieu d'approvisionnement pour les livreurs à vélo du dernier kilomètre.



PARIS 15^e

Situation plutôt favorable

- 90 km d'aménagements cyclables (pistes et voies bus partagées), 9 100 places de stationnement ainsi qu'une offre de *free-floating* abondante (90 stations Vélib').
- Création d'un comité vélo en 2020 par la Mairie du 15^e afin d'accélérer les réflexions autour des mobilités durables : réduction des ruptures et sécurisation des voies, multiplication de l'offre de stationnement et de services (atelier de réparation, mise à disposition de pompes à vélo, etc.).



PARIS 12^e

Situation favorable

- 122 km d'aménagements cyclables, 6 200 places de stationnement ainsi que 3 abris sécurisés et une vélostation de 200 places (4 rue Van Gogh).
- Le 12^e est perçu comme l'un des arrondissements les plus cyclables de Paris (bois de Vincennes, voies vertes, etc.).
- La mairie poursuit la pérennisation des *coronapistes* et le développement de la pratique, largement soutenue par les habitants.
- Densité de l'écosystème vélo (magasins, ateliers de réparation, etc.).





Zoom sur l'ouest francilien

LA DÉFENSE Situation neutre

- Efforts de changement d'image pour un quartier d'affaires plus vert, apaisé et favorisant la mixité des usages et modes de transport.
- Travaux d'aménagement pour mieux intégrer les mobilités douces, sur le boulevard circulaire et la dalle (arceaux, signalétique, etc.).
- Développement de services d'entretien et de réparation (CYCLOFIX, etc.).
- Intermodalité encore insuffisante mais qui sera améliorée grâce au Grand Paris : nouvelles stations à La Défense (EOLE, ligne 18) et dans les communes limitrophes (Les Groues).
- Pérennisation de la *coronapiste* qui relie La Défense à Neuilly : plus de 6 000 cyclistes par jour
- Évènements promouvant la pratique du vélo (« *Bike to work* »).



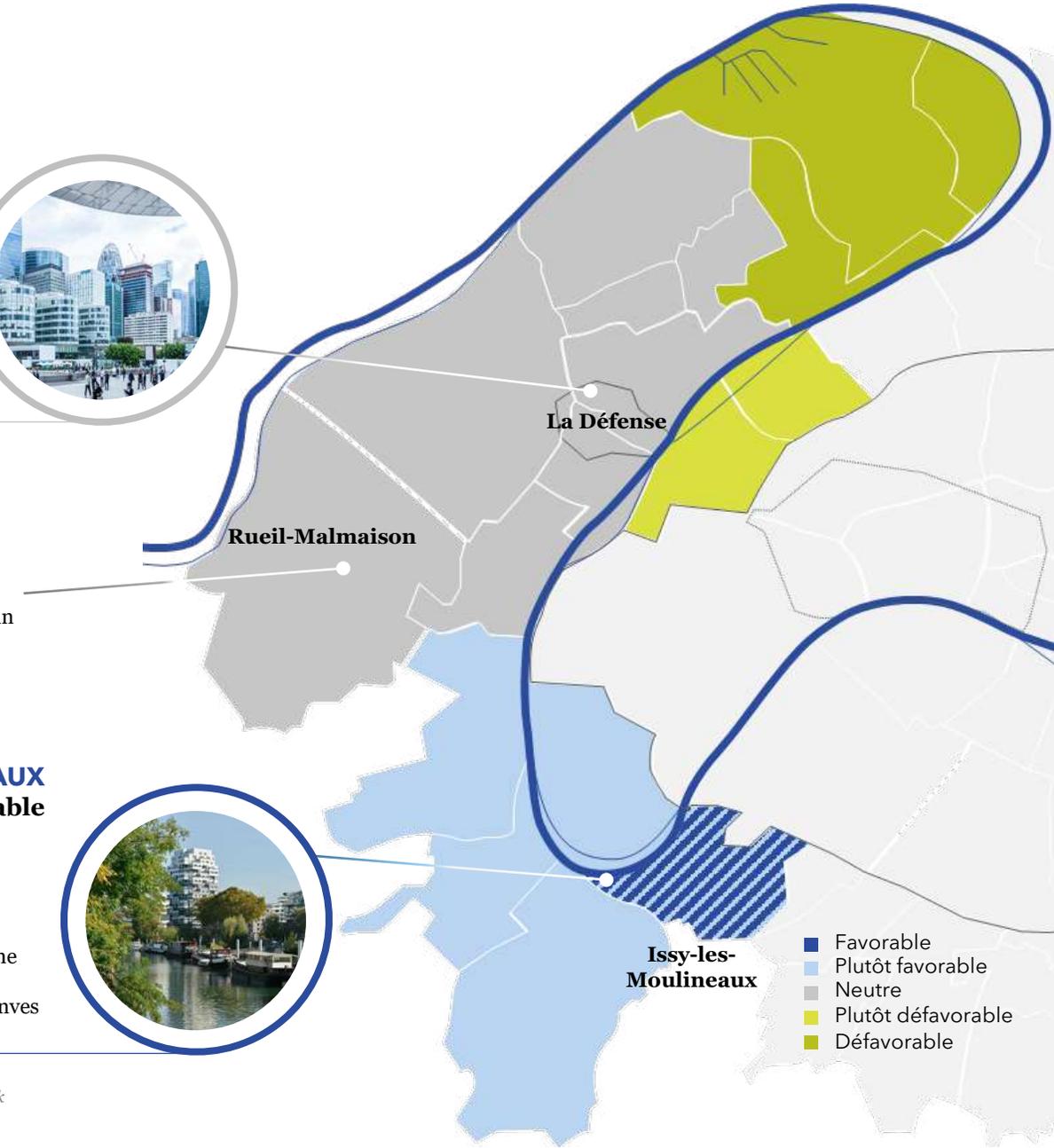
RUEIL-MALMAISON Situation neutre

- 55 km d'itinéraires cyclables et voies vertes, notamment le long des voies sur berges.
- 750 stationnements publics et objectif d'un total de 10 stations Velib' d'ici fin 2022.
- Bénéficie du développement d'initiatives (Seine à vélo, Convergence à Vélo, etc.) et du plan vélo du département des Hauts-de-Seine (2022-2028).
- Des progrès à accomplir pour augmenter le nombre de voies cyclables et améliorer la continuité (notamment avec les communes limitrophes) et la sécurisation des parcours.



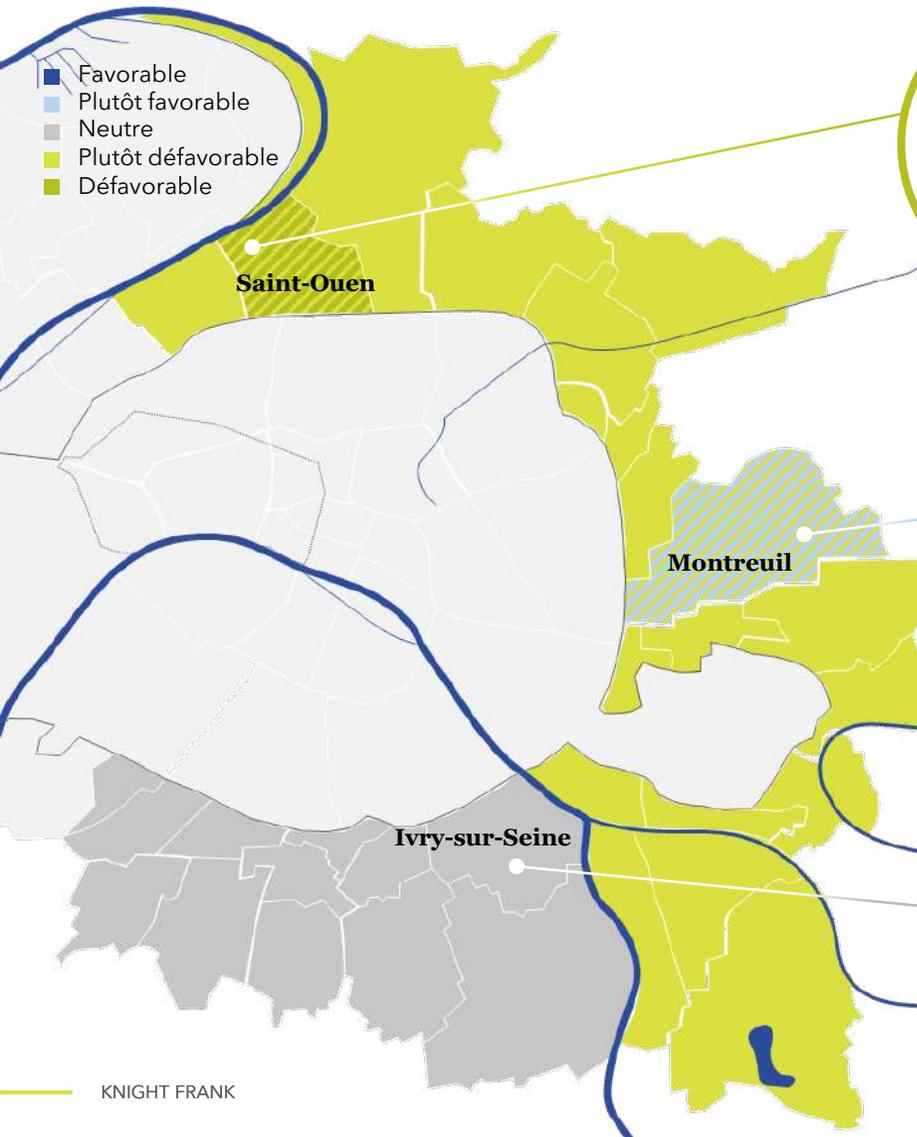
ISSY-LES-MOULINEAUX Situation favorable

- 34 Km de voies cyclables, 350 places de stationnements, une vingtaine de stations Velib', etc.
- Engagement politique fort (en partenariat avec 7 autres villes de l'ouest parisien) avec un premier plan vélo ayant un budget total de 15 millions d'euros et l'objectif d'atteindre 93 km d'axes cyclables, doublement du nombre de stationnements dédiés et abaissement partiel de la vitesse de circulation à 30 km/h d'ici 2025.
- Participation de la ville au programme européen « Fuel Cell Cargo Pedelec » afin de démocratiser l'hydrogène pour les déplacements en vélos-cargos (mix électrique et hydrogène).
- Encore des progrès à fournir pour renforcer la continuité et la sécurité des voies (convention signée avec Vanves et le 15^e arr. pour améliorer ces points).





Zoom sur la 1^{ère} couronne



SAINT-OUEN

Situation défavorable



- Seulement 17 km de voies cyclables et des utilisateurs pointant de nombreux défauts de sécurisation des voies (discontinuité des parcours, carrefours dangereux, etc.) ainsi qu'un partage conflictuel de la chaussée (hausse du nombre d'accidents et des incivilités).
- Situation plus favorable à proximité immédiate de Paris.
- 240 places de stationnement et 8 stations Velib' (de 25 vélos à 45 pour celle à proximité du RER)
- Engagement politique pour inscrire le vélo dans le quotidien des habitants et améliorer la pratique, notamment sous l'impulsion des Jeux Olympiques de 2024 : aménagement des routes départementales en pistes cyclables, ateliers de sensibilisation, etc.

MONTREUIL

Situation plutôt favorable



- Forte augmentation du nombre de voies cyclables (70 km en 2022, contre 17,5 km en 2018) et des équipements dédiés (2 300 places de stationnement sur la voie publique, 2 consignes Véligo et 120 places supplémentaires grâce aux 20 « Velobox » installés sur la commune).
- Efforts de sécurisation malgré certains tronçons jugés conflictuels par les utilisateurs.
- Plan vélo 2018-2022 pour une ville apaisée et sécurisée, disposant d'un réseau cyclable complet et continu ainsi qu'une offre de stationnement et de services augmentés.
- Objectif de 10 % des déplacements domicile-travail à vélo en 2022 (contre 4 % en 2018).

IVRY-SUR-SEINE

Situation neutre



- 31 km d'aménagements cyclables, 770 places de stationnement et 17 stations Vélib', 3 velobox sécurisés. Finalisation de la piste des ponts Nelson-Mandela reliant Ivry à Charenton afin de réduire la coupure urbaine d'ici 2023.
- La ville bénéficie d'une bonne interconnexion (tram, bus) qui sera encore améliorée par la concrétisation du TZen 5 en 2024 et la proximité des infrastructures du Grand Paris Express (ligne 15 Sud).
- Mise en place d'un Plan vélo 2020-2026 : réduction de la vitesse de circulation, objectif d'amélioration de la qualité de l'air, meilleures infrastructures cyclables, etc.



Changer de braquet C'est le moment ou jamais !

- Le bilan de la cyclabilité de l'Île-de-France comme celui de la qualité des conditions d'accueil des mobilités douces au sein des immeubles de bureaux est assez mitigé. Néanmoins, il faut reconnaître la **prise de conscience quasi généralisée des propriétaires**, dont certains font preuve d'un réel volontarisme en adaptant leur patrimoine et en développant de nouveaux services dédiés aux utilisateurs.
- Les investisseurs ont tout intérêt à prendre à bras le corps le sujet des mobilités douces. Outre que cela contribue directement à la **décarbonation des déplacements**, il s'agit d'un vrai critère de distinction ajoutant à la qualité des prestations offertes aux utilisateurs à l'heure où la dimension servicielle d'un immeuble devient stratégique pour louer un actif.
- Si la tendance favorise les **actifs les plus centraux**, ceux situés à Paris en particulier, une meilleure intégration des mobilités douces peut également **améliorer l'accessibilité d'immeubles un peu trop éloignés des transports en commun**, alors même que la question du confort des salariés et de leurs déplacements domicile-travail est devenue centrale avec la crise sanitaire et l'explosion du télétravail.
- Constituant un levier pour améliorer le bilan carbone des propriétaires et de leurs locataires, accompagner et faciliter l'essor des mobilités alternatives contribue également à donner envie aux salariés de **revenir au bureau** et donc à la **vitalité des entreprises**.





LES MOBILITÉS DOUCES



Annexes & contacts





Définitions

CRITÈRES UTILISÉS POUR LA CARTOGRAPHIE DES SECTEURS CYCLO-FRIENDLY EN ÎLE-DE-FRANCE

INFRASTRUCTURES



Distance cyclable : nombre total de kilomètres cyclables sur une commune ou un secteur

Sources : Île-de-France Smart Services (<https://velo.smartidf.services/les-pistes-temporaires>), Geovelo (<https://www.amenagements-cyclables.fr/fr/stats>) et Île-de-France Mobilités (<https://carto-velo.iledefrance-mobilites.fr/>)



Qualité des infrastructures : ressenti global des utilisateurs regroupant plusieurs thématiques (sécurité, confort, services et stationnements, efforts de la commune) afin d'établir une note de « cyclabilité »

Sources : Baromètre des villes cyclables 2021 (<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/dossier-presse-2021.pdf>), Paris en selle (<https://parisenselle.fr/>)



Intermodalité et accessibilité : capacité du réseau de transport à proposer à un usager différents modes de transports, et ce pour tous les publics (PMR, etc.) afin d'effectuer son trajet

Sources : Grand Paris Express (<https://www.societedugrandparis.fr/>), RATP (<https://www.ratp.fr/services-aux-voyageurs/plan-des-stations-accessibles-pmr>) et SCNF (<https://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/accessibilite/guidepmr.pdf>)



Sécurité des usagers : nombre d'accidents impliquant des cyclistes

Source : Ministère de l'Intérieur (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/bases-de-donnees-annuelles-des-accidents-corporels-de-la-circulation-routiere-annees-de-2005-a-2020/>)

SERVICES



Stationnement dédié : nombre de places de stationnement sur l'espace public (arceau, abris-vélo, vélobox, vélo-station, etc.) sur une commune ou un secteur

Source : Open Data Île-de-France (<https://data.iledefrance-mobilites.fr/explore/embed/dataset/stationnement-velo-en-ile-de-france/map/?location=12,48.85805,2.34335&basemap=jawg.streets>)



Offre de mobilité partagée : nombre de stations proposant des flottes (vélos, trottinettes, etc.) à la location, en libre-service, sur une commune ou un secteur

Sources : OpenData Paris (<https://opendata.paris.fr/explore/dataset/velib-emplacement-des-stations/map/?basemap=jawg.dark&location=10,48.85811,2.35192>), Vélib' (https://www.velib-metropole.fr/map?qclid=EA1aIQobChMlv5-2qtaT-QIV3oBQBh19sAKOEAAAYASACEgKFo_D_BwE#) et autres opérateurs franciliens.

AUTRES



Fréquentation : nombre de passages d'utilisateurs des mobilités douces sur une voie ou zone géographique

Sources : Paris en Selle (<https://compteurs.parisenselle.fr/>), OpenData Paris en partenariat avec Eco Compteur (<https://www.eco-compteur.com/>) et INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972>)



Mobilisation des collectivités : mise en place par les élus locaux d'actions concrètes (budget de la ville, modification du PLU, évènements, etc.), à plus ou moins long terme, afin de promouvoir l'usage des mobilités douces Sources : sites web des communes franciliennes



Lexique

UN CHAMP LEXICAL VARIÉ QUI TRADUIT LA
DIVERSITÉ DES MODES DE TRANSPORT « DOUX »

Comodalité : alliance de l'intermodalité et de la multimodalité, deux termes désignant la capacité à combiner plusieurs modes de transport de manière relativement fluide et efficace pour réaliser un trajet (ex : vélo + RER + marche à pied).

Free-floating : mise à disposition d'une flotte (vélo, trottinette, etc.) en location libre service afin d'effectuer son trajet en toute flexibilité : dépôt du véhicule n'importe où sur la voie publique après usage.

Mobilités actives : déplacements sans impact environnemental, donc sans énergie à l'exception de celle produite par l'utilisateur lors de l'effort physique (ex : vélo, marche, etc.).

Mobilités douces : regroupe les déplacements actifs ainsi que ceux effectués avec un véhicule à faible impact environnemental (véhicule électrique ou en autopartage, etc.)

Micro-mobilité : mode de déplacement individuel léger (trottinette, gyropode, skateboard, vélo, rollers, etc.) permettant de réaliser tout ou partie du trajet, notamment les premiers et derniers kilomètres dans les zones urbaines.

Transition modale : changement durable de moyen de déplacement (ex : limiter l'usage de la voiture au bénéfice du vélo pour des trajets courts).

Trottitaft et Trottitafteur : contraction de trottinette et « taf » qui désigne un collaborateur utilisant au quotidien la trottinette pour effectuer les trajets domicile-travail.

Vélotaf et vélotafeur : contraction de vélo et « taf » qui désigne un collaborateur utilisant au quotidien les mobilités actives afin d'effectuer les trajets domicile-travail.





Knight Frank en bref

384 BUREAUX
16 000 COLLABORATEURS
51 PAYS

Knight Frank est un conseil international en immobilier.

Son bureau parisien, créé il y a près de 50 ans, est organisé autour de 5 lignes de services : la commercialisation de bureaux et le conseil aux utilisateurs (Occupier Services & Commercial Agency), l'aménagement d'espaces de travail (Design & Delivery), le Capital Markets, le Retail Leasing et l'expertise avec sa filiale Knight Frank Valuation & Advisory.

Knight Frank France est la filiale française de Knight Frank LLP, société d'origine britannique fondée il y a 125 ans, aujourd'hui implantée 51 pays. Elle apporte à ses clients la compétence de plus de 16 000 professionnels depuis ses 488 bureaux.

Plateforme globale, partnership indépendant, spécialisé en immobilier tertiaire comme résidentiel, regroupant des professionnels engagés auprès de leurs clients, Knight Frank bénéficie d'un positionnement unique dans le monde du conseil immobilier. Forte d'une cote de confiance constante et d'une intégrité reconnue, Knight Frank s'impose toujours plus comme le conseil de choix.



Villes stratégiques où Knight Frank est un acteur clé. Nous souhaitons y développer notre activité en accompagnant nos clients dans tous leurs projets immobiliers.





Contacts



Vincent Bollaert
CEO France

+33 (0)1 43 16 88 90
+33 (0)6 86 48 44 62

vincent.bollaert@fr.knightfrank.com



Antoine Grignon
Partner, Co-Head of Capital Markets

+33 (0)1 43 16 88 70
+33 (0)6 73 86 11 02

antoine.grignon@fr.knightfrank.com



Guillaume Raquillet
Partner, Head of Office Agency

+33 (0)1 43 16 88 86
+33 (0)6 15 79 46 64

guillaume.raquillet@fr.knightfrank.com



David Bourla
Partner, Head of Research

+33 (0)1 43 16 55 75
+33 (0)7 84 07 94 96

david.bourla@fr.knightfrank.com



Annabelle Vavasseur
Research analyst

+33 (0)1 43 16 64 71
+33 (0)6 43 64 76 88

annabelle.vavasseur@fr.knightfrank.com

© Knight Frank SNC 2022

Le département Études et Recherche de Knight Frank propose des services d'analyse de marché et de conseil stratégique en immobilier pour de nombreux clients internationaux, qu'ils soient privés, institutionnels ou utilisateurs.

Les études de Knight Frank sont disponibles sur le site KnightFrank.fr
Les données utilisées pour la production de cette étude proviennent de sources reconnues pour leur fiabilité ainsi que des outils Knight Frank de suivi des marchés immobiliers.

Malgré la grande attention prêtée à la préparation de cette publication, Knight Frank ne peut en aucun cas être tenu pour responsable d'éventuelles erreurs. En outre, en tant qu'étude de marché générale, ce document ne saurait refléter l'avis de Knight Frank sur des projets ou des immeubles spécifiques. La reproduction de tout ou partie de la présente publication est tolérée, sous réserve expresse d'en indiquer la source.

Crédits images : ©Freepik, ©AdobeStock, ©The Noun Project

PUBLICATIONS RÉCENTES



Le marché des bureaux de Lyon
Septembre 2022



Le marché immobilier des commerces - France
Septembre 2022



Le marché de l'investissement France
Juillet 2022