



Enjeux de mobilité dans le cadre d'un urbanisme participatif: l'expérience des coopératives d'habitation

Groupement des coopératives d'habitation genevoises

Caroline Marti, Secrétaire générale

Le groupement des coopératives



- Création de 2001 à l'initiative de 14 coopératives
- En 2017, il regroupe 70 coopératives membres pour un total d'environ 5'000 logements et 17'000 habitant-e-s
- Grande variété de philosophie
- Coopératives regroupées autour des buts et valeurs inscrites dans la charte du Groupement.



Valeurs du Groupement

- **Ecologie:** Privilégier une conception et des solutions préservant l'environnement
- **Social:** Favoriser la création de lien social et les échanges entre habitant-e-s
- **Economie:**
 - Les coopératives ne poursuivent pas de but lucratif
 - Les coopératives entreprennent les études nécessaires pour optimiser les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien à court, moyen et long terme, en évitant de recourir à des solutions onéreuses ou superflues

Ecologie



- Performance énergétique des bâtiments
- Choix des matériaux de construction
- Gestion des déchets
- **Promotion d'une mobilité durable**
 - **Objectif: limiter les impacts environnementaux et notamment la pollution atmosphérique et sonore de la densification des quartiers et de l'extension urbaine**

Ecologie (suite)



- L'engagement des coopératives:
 - **Coopératives Les Ailes:** « le sociétaire s'engage à adopter une attitude écoresponsable en économisant les ressources naturelles et énergétiques »
 - **Coopérative Voisinage:** « La coopérative s'engage pour une politique durable de survie de notre planète. Domaine bâti, construction, mobilité et agriculture forme un tout »
 - **Coopérative Quercus:** « La coopérative cherche à réduire l'emprunte écologique humaine au niveau individuel et collectif en encourageant (...) la mobilité douce »
 - **La Ciguë:** « la coopérative et ses coopérateurs, sensibles à l'environnement, encouragent toute forme de déplacement non polluante (marche, vélo, trottinette) et peu polluante (TP). Au contraire, l'emploi de scooters et d'automobiles sont fortement déconseillés!
 - **La Codha:** « Encourage toutes les solutions pour une mobilité douce »
 - **Coopérative Polygone:** « L'emplacement géographique de l'habitation doit être proche des infrastructures communautaires. Il doit permettre aux membres de la coopérative d'utiliser des moyens de transport peu polluants. L'architecture et les aménagements du bâtiment sont pensés afin d'encourager ce type de déplacements.
 - **Coopérative Equilibre:** promotion de la mobilité douce avec en particulier la limitation du nombre de voitures individuelles

Social



- Bon nombres de coopératives poursuivre des objectifs de cohésion sociale
 - Convivialité: favoriser les rencontres, échanges, contacts, notamment via les espaces extérieurs
 - Qualité de vie des habitants
 - Intégration harmonieuse dans le tissu bâti
- La poursuite de ces valeurs a un impact sur la manière d'aborder les enjeux de mobilité lors de la conception du nouveau quartier dans lequel s'insère la coopérative.

Economie



- Coût d'une place de parking en sous-terrain: 50'000.-
- Renchérissement du coût de construction
- La construction d'un nombre trop élevé de places de stationnement risque de mettre en péril le plan financier et la viabilité de l'opération



Des nouvelles habitudes de mobilité

- Vers une diminution du nombre de déplacements en TIM
 - De 52% en 2000 à 41% en 2010 (40% à 29% en VdG)
- Mais aussi une diminution du nombre de voitures par ménage
 - De 1.2 en 2000 à 1.01 en 2010 (0.92 à 0.71 en Ville de Genève)
 - De plus en plus de ménages n'ont pas de voiture
- Et une augmentation des abonnés Mobility
 - Trois fois plus entre 2005 et 2013

Un règlement qui ne répond pas toujours aux besoins



- Ratio de places de stationnement pour 100m² SBP: entre 0 et 1.6 suivant les secteurs
- Les coopératives d'habitation: ont plutôt tendance à avoir besoin d'un ratio de 0.5
- Or: projets de logements coopératifs à venir: Grands-Esserts, Communaux d'Ambilly (S5 = 1.0), Vieusseux, Vergers (S4 = 0.8)

Les opportunités du processus participatif



- Logements, espaces collectifs, infrastructures et insertion du bâti dans le tissu urbain est déterminé par les besoins et orienté vers les intérêts des futur-e-s habitant-e-s
 - Recherche de qualité urbanistique
 - Recherche de maximisation de la qualité de vie
 - Recherche de limitation des coûts de construction
- Tendance à favoriser les solutions partagées, notamment dans le domaine de la mobilité.
 - Appel à un service de mobilité partagée: ex. Mobility
 - Mise à disposition d'un parc de véhicules partagés pour les habitant-e-s (voitures, vélos)
 - Tentative de partenariat avec les TPG pour l'achat d'abonnements
 - Réflexion sur les places de stationnement sécurisées et accessibles notamment pour les vélos

L'exemple du Forum Grosselin



- Expérience d'urbanisme participatif dans le secteur du PAV
- Participation active des coopératives fortement implantées sur la zone
- Divers ateliers de réflexion dont un sur la thématique « Espace public et mobilité »
 - Ratio de places de stationnement
 - Construire moins de places qu'exigé par le ratio en gardant une réserve d'espace
 - Permettre aux opérateurs de choisir de ne pas construire de place de stationnement
 - Accès facilité aux infrastructures de transports publics par des itinéraires de mobilité douce et un système de desserte locale pour les personnes à mobilité réduite
 - Accès au quartier par poches pour éviter le trafic de transit
 - Limiter le nombre de poids lourds dans le quartier en concentrant les activités qui nécessitent des livraisons dans un secteur proche de l'autoroute