

Communauté d'agglomération Porte de l'Isère

17 juin 2011

Permettre et favoriser l'usage quotidien du vélo
➡ Pouvoir garer son vélo en tout lieu

Hubert PEIGNE
Coordonnateur Interministériel
Pour le vélo

Vélo : le sécuriser est indispensable

Voiture : « no parking = no business » ?

Vélo : pas de garage sûr
= pas de bicyclette
= pas de pratique quotidienne

L'insécurité du stationnement est un frein considérable

- À l'achat d'un (bon) vélo
- À la pratique quotidienne

que desserre très faiblement le recours -quand il est possible- à la location (classique, vélo en libre service, longue durée...).

Quelques chiffres...

- 25 M de vélos en France (4 pour 10 habitants – 3 fois plus aux Pays Bas)
- 400 000 vols par an. 1 « volé » sur 5 renonce à racheter un vélo...
- 9 vols sur 10 seraient très facilement évitables (étude FUB) : bon antivol + bon accrochage

Que faire ?

1er Domaine d'Action des Collectivités Locales

Le stationnement des vélos dans les

- Rues et Espaces publics
- Parcs de stationnement publics
- Transports publics

Rue et espaces publics

- Réaliser beaucoup d'emplacements
- Simples et pas chers (arceaux)
- Partout (interdistances maximales de 50 à 100 mètres – Nantes, Strasbourg...)
dans nos villes, bourgs et villages



Stationnement public pour usage mixte

Parcs de stationnement publics en ouvrage

Offres des sociétés EFFIA, Vinci-Park, Lyon Parc Auto...

Souvent accompagnées de services (gonflage, réparation...) et location

Transports Publics (I)

Offre nécessairement abondante dans les gares, stations et arrêts des transports publics ferroviaires, routiers, urbains...

Offre diversifiée : arceaux simples ; toits et auvents ; boxes ; locaux grillagés...

Accompagnée de services et location (vélo station de Chambéry...)

Transports Publics (II)

Sans atteindre les sommets hollandais, scandinaves, germaniques ou belges, les bons exemples français se multiplient dans les gares, notamment :

Strasbourg (1 700 places...), Lille (600 à Lille-Flandres), Tours (200 sur les quais), Nantes (bientôt 1 000)... et le programme Rhône-Alpes



Combinaison abris bus - vélos en périphérie



Aix en Provence & Ferrare

*140 000 habitants
chacune*

LA GARE

Gilbert LIEUTIER



Transport Public (III)

- Vélo et TER : 30 à 40 voyageurs sur 100 en Hollande,
10 à 15 sur 100 en Allemagne,
10 sur 100 à Strasbourg,
1 à 3 sur 100 en France «de l'intérieur »
- Parcs-Relais : pas ou très peu pour les voitures au Japon,
aux Pays Bas, en Allemagne (espace
précieux à urbaniser... avec peu de parkings
voiture !) mais beaucoup pour les vélos.
- Rabatement : Rabatement vélo bien sûr, vers les lignes de
TP structurantes, les gares, les centres
secondaires... Les itinéraires peuvent être
longs (5 km ou plus) mais doivent être sûrs,
fluides, prioritaires, attractifs pour tous (peu
ou pas de bandes cyclables)

Transports public (IV)

L'Etat s'est engagé dans la voie de l'alliance TP/vélo en 2010.

L'Appel à Projets TCSP (Trams, Bus à Haut Niveau de Service...) ouvrait la possibilité de financer les investissements vélo d'accompagnement (stationnement + rabattement de proximité).

45 dossiers sur 78 y ont eu recours. L'Etat apportera environ 10 M Euros (sur une aide totale de 600 M Euros).

Que faire ?

2^{ème} Domaine d'action des Collectivités Locales :

A) Prescrire les objectifs et obligations en matière de stationnement lié à la construction de logements (collectifs...) et équipements.

Ouverture au vélo d'une possibilité comparable à celle ouverte de longue date aux voitures :

- dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme)
- mais aussi dans d'autres documents de planification (SCOT, PLH, PDU...)

3 chapitres : réglementer, autoriser, contrôler.

Loi Grenelle II – Engagement National pour l'Environnement – 12 juillet 2010 - Article 57

Articles L111-5-2 et 3 du Code de la Construction et de l'Habitation

1er janvier 2012 : Obligation de stationnement sécurisé pour les vélos dans l'habitat neuf et dans les bâtiments tertiaires neufs « constituant principalement un lieu de travail ».

1er janvier 2015 : même obligation pour les bâtiments tertiaires existants.

Décret imminent (précisera les principes)

Arrêté pour l'été 2011 (précisera les chiffres)

Eléments disponibles

- Fiche Certu « Stationnement des vélos dans les espaces privés » (Décembre 2006)
- Fiches M. Vélo « le vélo dans l'habitat collectif » et « Stationnement des vélos : esthétique et mixité ».
- Fiches de cas (fiches Vélo du Certu 13 et suivantes)
- ...

Sites :

www.monsieurvelo.developpement-durable.gouv.fr

www.velo-et-logement.info



Quelques idées (I)

Toujours anticiper comment réaliser une extension qui s'avérerait utile ou nécessaire, quelle que soit l'offre fixée initialement.

Illustration : croissance par étape du parc à vélos du Collège de JACOU (Montpellier)

Visibilité et accessibilité du local

Petites unités proches des entrées

Sécurisation du local et de l'accrochage des vélos

Casiers (pour casques et petit matériel)

Emplacements pour les visiteurs

Cohabitation facile avec les poussettes...

Cas des VAE – Vélos à Assistance Electrique.



Source : CETE Normandie Centre

L'immeuble est composé de 14 logements de type T3, actuellement occupés par 19 locataires, dont peu de jeunes.

Les meilleures solutions sont celles qui permettent de garer les vélos hors des immeubles



Photos J.C. Poutchey-Tixier

Véloparc dans un ensemble locatif



Véloparc en courette de copropriété

Quelques idées (II)

Un vélo occupe de 1,2 à 1,5 m², 3 m² avec le dégagement.

Exemples de capacités en 1ère approche

- Bureaux : 1 place pour 5 emplois (3 m² pour 100 m² de SHON)
- Habitat étudiant : 1 place par chambre
- Habitat familial : 4 % de la SHON
- ...

Créer des parkings pour vélo et réduire les parkings pour voiture sur rues ou en ouvrages (attention, ne pas laisser les voitures envahir les rues).

Une préoccupation : l'habitat existant, en particulier (mais pas seulement) les copropriétés.

Que faire ?

2^{ème} Domaine d'action des Collectivités locales :

B) Agir

Comptant parmi les opérateurs de l'aménagement et de la construction, les collectivités locales disposent :

- De leurs propres projets (acteur « exemplaire ») ;
- De la maîtrise de l'espace public, par exemple en le mettant à disposition de locaux desservant l'habitat existant ;
- De la « tutelle d'organismes HLM, de la participation aux CA, des financements qu'elles apportent ;
- Des sociétés et établissements d'aménagement et de construction qui leur sont liées.



Abri ajouré près de porte d'entrée collective

Merci de votre attention !

Hubert PEIGNE

Coordonnateur Interministériel pour le
développement de l'usage du vélo

Tel : 01 40 81 68 52

hubert.peigne@developpement-durable.gouv.fr