

sareco
l'ingénierie du stationnement

Journée technique interrégionale

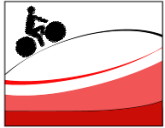
5 octobre 2010

Le stationnement VELO : chaînon manquant de la politique cyclable ?

Le vélo dans les PLU

Les normes PLU et leur application : exemples de villes françaises

Thierry Delvaux
sareco Pôle Vélo



Pourquoi parler des PLU ?

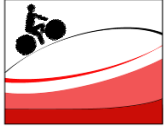
- Le PLU concerne la propriété privée :
 - hors de vue du public,
 - en limite de l'action publique.

- Ainsi, les personnes ressources vélos dans les collectivités traitent de tous les problèmes de voirie (itinéraire, jalonnement, aménagements, stationnement ouvert ou en enclos) mais souvent peu du PLU.

- Et pourtant, le PLU impacte la vie de tous les jours :
 - Chez soi, **la possibilité de posséder** un véhicule
 - Au travail, **la possibilité d'utiliser** ce véhicule pour y venir.

Exemples :

EMD	Part des déplacements	ayant pour origine ou destination
Rennes 2000	93%	le domicile ou le lieu d'emploi ou d'étude
LMCU 2006	79%	le domicile



Illustration



bougezautrementsablois2.over-blog.com

L'avenir du vélo selon Philippe Starck (Cyc'lab 2010 à Bordeaux)

Le mot vélo peut être un mot valise incluant tous les systèmes qui y ressemble, de la trottinette au tricycle. L'engin existera dans une version de plus en plus discrète : **léger, pliable, etc.** Il ne posera plus de problème de stationnement puisqu'on l'emmènera partout avec soi : dans le tramway, **dans un placard à la maison...**



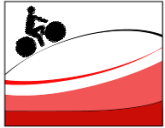
Provélo.org

Extrait d'une petite annonce immobilière

Appartement moderne et confortable ... salle de bains avec grande baignoire, TV, ... ascenseur, **cave à vélos**, ... balcon côté soleil. Prix selon la période



farm3.static.flickr.com



Sommaire

- Une observation des articles 12 :
 - du quantitatif
 - du qualitatif

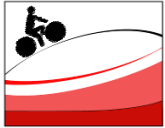
- Une analyse de leur signification :
 - Surfaces par vélo stationné
 - Nombre de places par logement ou par emploi
 - Effet de la banalisation des places pour les emplois

- Une mise en perspective par rapport au vécu actuel
 - Les ratios de nombre de vélos possédés
 - L'usage des « locaux » à vélos
 - L'influence déclarée du stationnement sur l'usage

- Des pistes de réflexion pour l'avenir :
 - Quel impact le PLU a sur la mobilité ?
 - Quels objectifs pour les articles 12 ?
 - Pour l'établissement d'un référentiel national

Un tour d'horizon sans
prétention statistique :
15 villes d'Ile-de-France
17 villes de province





Une grande diversité d'écriture

Quantitative

L'unité de comptage :

- Une majorité de communes s'exprime en part de la SHON
- Mais on trouve aussi des formulations en :
 - m² / logement
 - places / logement
 - places / nombre de pièces
 - places / nombre de chambres

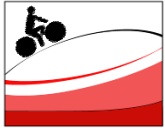
Des seuils d'application :

- En nombre de logements ou en SHON
- Les contraintes ne s'appliquent alors souvent qu'aux immeubles collectifs.

Minima et maxima

- Assez souvent (~1/3) une taille minimale du local (5 à 10 m²)
- Parfois (~1/15) une surface maximale par local (ex: 30 m²)
- Voire des plages de valeurs (ex: 30 à 60 m² /100 élèves)

Des places visiteurs : parfois (~1/15)



Une grande diversité d'écriture

Qualitative

Accessibilité :

- Souvent (~2/5) : « aisément accessible » ou assimilé
- Parfois (~1/8) : Imposition d'être de plain-pied, totalement ou en partie

Places abritées et/ou dispositifs d'accrochage :

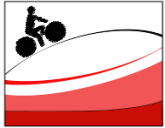
- 1/4 des PLU cite les deux
- 1/4 des PLU n'aborde pas la question

En Ile-de-France, par rapport à la province :

- Distinction vélo / 2RM est beaucoup moins fréquente (/1,6)
- Normes logement plus faibles : en moyenne 2 pl./ 3 logt, contre 1 pl./logt en régions
- Spécifications pour les équipements moins fréquentes
- Précision sur la toiture ou l'accrochage un peu plus rare

Globalement :

- Pas d'influence évidente de l'âge du PLU (mais l'essentiel des PLU vus datent de moins de 6 ans)
- Les grandes villes ne font pas forcément mieux que les petites
- Pas ou peu de distinctions entre les zonages



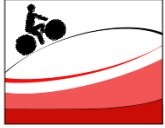
Une grande dispersion des valeurs

Surface pour stationner un vélo : de 0,75 m² à 1,5 m²

Synthèse des nombres de places à réaliser :

En harmonisant les normes sur la base arbitraire de 80 m² SHON /logement, 20 m² SHON/bureau et 1,5 m²/vélo

Sur l'échantillon		Régions	Ile-de-France
Logement (pl./logt)	Min.	0,44	0,2
	Moyenne	1	0,7
	Max	2	1,2
Bureaux (pl./emploi)	Min	0,04	0,03
	Moyenne	0,31	0,14
	Max	0,8	0,3



La signification des normes actuelles

- De **quels vélos et de quels stationnements** parle-t-on ?
 - Préférer « cycles » à « vélos » ou « deux-roues non motorisés »
 - Les « cycles » sont polymorphes, du vélo d'enfant au triporteur
 - Les ratios m²/cycle sont très variables selon la taille du local, sa configuration et la disposition du rangement des vélos
 - Inclure les circulations pour les grands garages, pas pour les petits

- Pour **l'habitat**

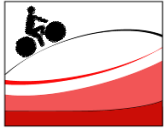
Des valeurs sans doute souvent en dessous du nombre de vélos déjà possédés

- Pour **l'emploi**

Avec l'hypothèse d'un taux de foisonnement de 75%, les parts modales vélos sont ambitieuses : elles dépassent parfois les 100% !

- **Point de repère** : 2% SHON signifie :
 - 1 pl./log.
 - une part modale de 33%

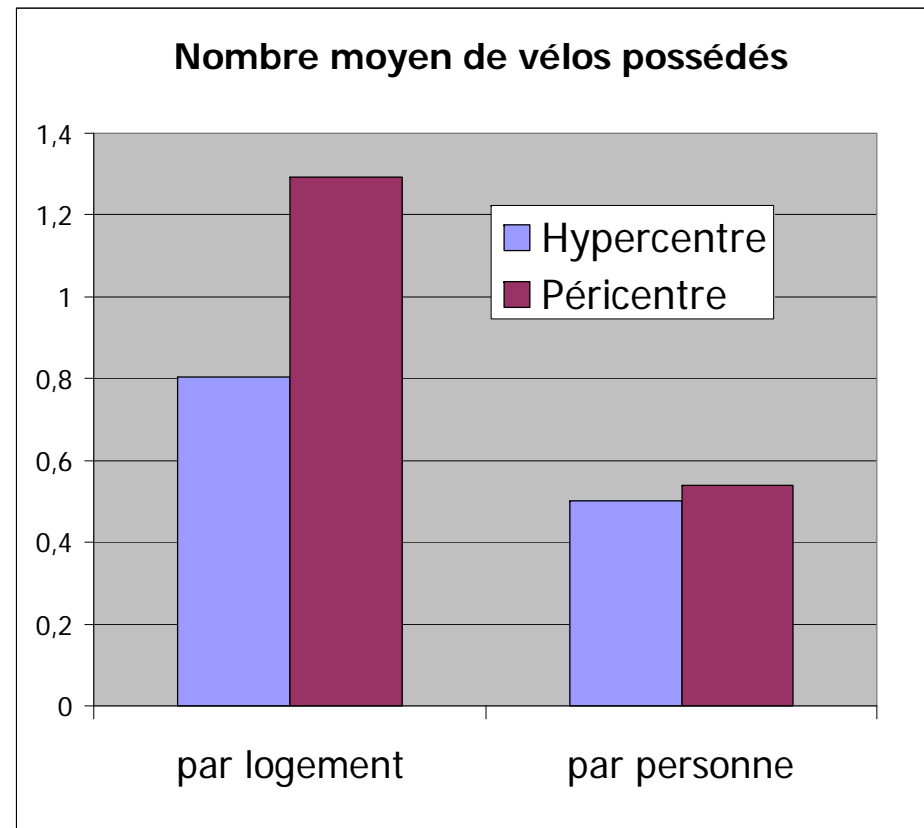
Hypothèses: 1,5 m²/vélo ; 80 m² SHON /logement ; 20 m² SHON/bureau ; *foisonnement de 80%*.

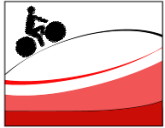


Le nombre de vélos possédés

Les ratios par personnes sont moins dépendants de la localisation urbaine

Si des résidents de Strasbourg (en 2010) sont moins équipés en hypercentre qu'en périphérie, c'est au moins en partie en raison de la variation de la taille des ménages : respectivement 1,6 et 2,4 personnes par foyer dans l'échantillon.





Qu'est-ce qu'un « local » à vélos ?

Ne pas confondre « local à vélos » fourre-tout et garage sécurisé.

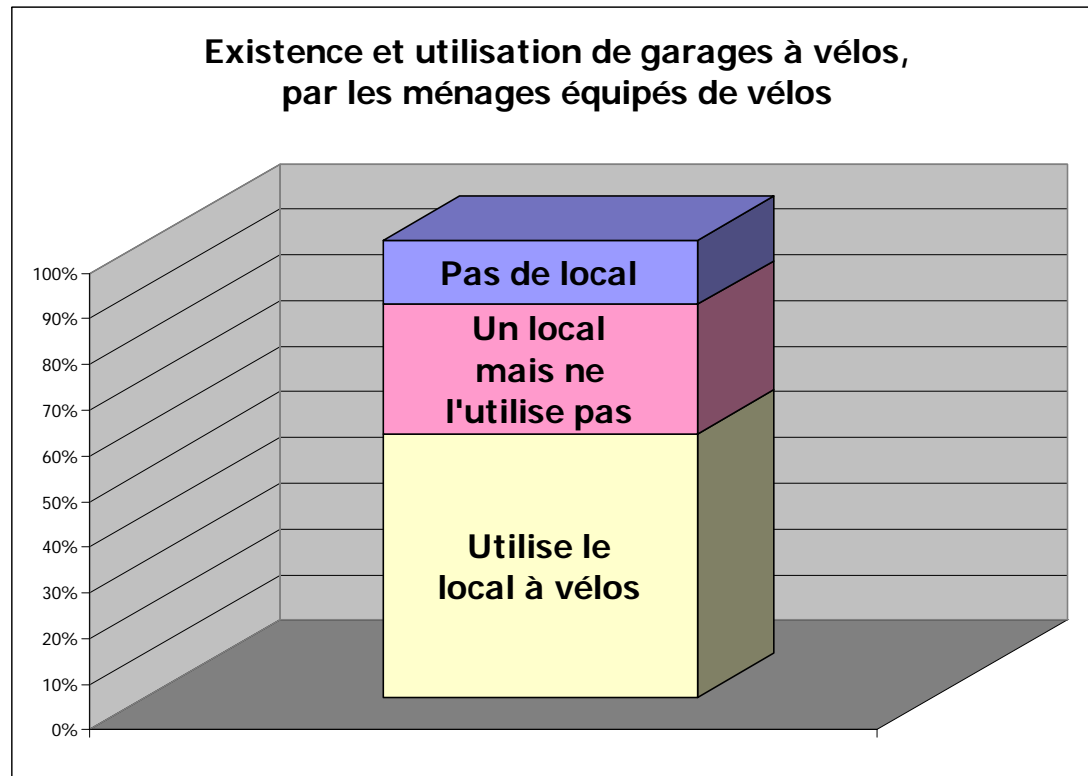
Exemple sur l'étude Toulouse Borderouge en 2009

Les propriétaires de vélos disposent d'un local de stationnement dans 86% des cas.

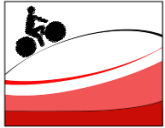
Peut-on avoir un vélo sans local à vélo ?

Pourtant 1/3 des cyclistes disposant d'un local ne l'utilisent pas !

Motif principal : absence d'équipement pour attacher les vélos.



Remarque : jusqu'à présent dans le collectif, les locaux à vélos sont plutôt des parties communes alors que les places de parking voiture sont plutôt des lots privatifs.

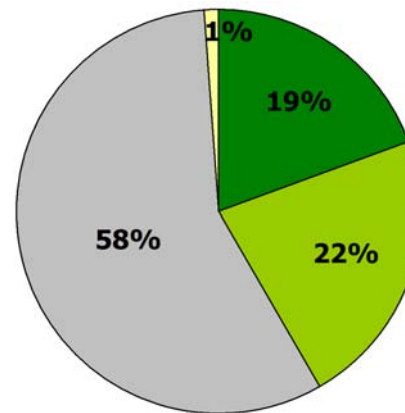


Influence du stationnement sur l'usage

« Si les conditions de stockage des vélos ...

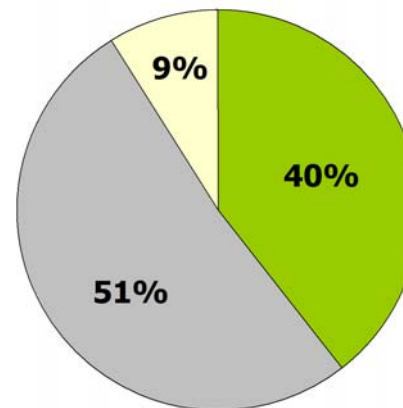
... dans votre résidence
étaient plus satisfaisantes,
vous **posséderiez** un vélo.»
*Selon cette enquête,
il y aurait alors 4 fois plus de
vélos, donc 4 fois plus de
besoins de stationnement !*

... à votre domicile étaient
plus satisfaisantes, vous
utiliseriez davantage le vélo
dans vos déplacements
quotidiens.»
Cercle vertueux...



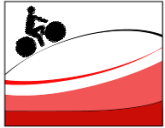
- oui, très probablement
- oui, peut-être
- non, je ne pense pas
- non réponse

À Nanterre,
auprès d'étudiants



- Oui, probablement
- Non, ne pense pas
- Peut-être / Ne sait pas

À Strasbourg



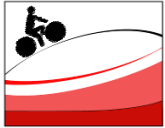
Préparer l'avenir

- L'impact sur l'économie de la construction (et le coût d'usage)
 - 2% à 3% de la SHON = moins de 2% à 3% de surcoût
 - La baisse des exigences voiture peut compenser les nouvelles exigences vélo

- Le PLU a-t-il le même impact sur le taux de motorisation et sur le taux de « cyclation » :
 - Le rôle de la voirie et des parkings publics pour la voiture /vélo
 - Comment mesurer l'impact du PLU ? (possession et usage)

- Quelles ambitions pour quelles échéances ?
 - Le PLU influence les décennies à venir
 - Penser à trouver aussi des solutions pour les réhabilitations et les mutations





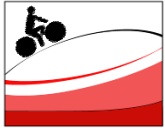
Pour un référentiel national

Un document national de référence permettrait de :

- Préciser les objectifs du PLU en matière de vélo :
 - Le niveau de pari sur les besoins futurs
 - Les cycles cible : loisir, sport, utilitaire, remorque, tandem, triporteur...
 - La relation avec les autres fonctionnalités : poussettes/landaus, 2RM...

- Préciser les besoins, dont :
 - Estimer la surface par cycle et les paramètres qui l'influencent
 - Connaître les valeurs courantes du foisonnement des vélos en entreprise
 - Prévoir les besoins des établissements recevant du public

- Préciser les formulations :
 - Exprimer les quantités en places ou en surface ?
 - Expliciter les demandes d'accessibilité, de sécurité et d'ergonomie
 - Envisager les stationnements en étage, par ex. pour les très grands équipements

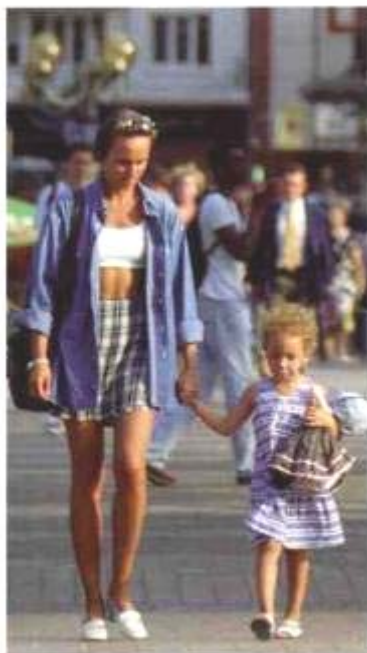


Une question de philosophie...

Dans le Règlement régional d'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale (2006), les impositions relatives au vélo :

ne sont pas au Titre VIII - LES NORMES DE **STATIONNEMENT**,
avec les voitures,

mais au Titre II - NORMES D'**HABITABILITE** DES LOGEMENTS,
avec les voitures d'enfants.



Nous vous remercions
pour votre attention



sareco Pôle Vélo
tdelvaux@sareco.fr