

4€

n° 21

dossier > pages 6 à 15

mai/juin 2006



stationnement > place au vélo!

> acteurs, difficultés et bonnes pratiques...



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 45 pays et 3 400 villes de plus de 10 000 habitants, les mobiliers JCDecaux sont une référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité. Cyclocity, dernière innovation du Groupe, est un concept novateur de déplacement en ville qui a déjà séduit la Communauté Urbaine de Lyon en France, de Vienne en Autriche, de Cordoue et de Gijon en Espagne.

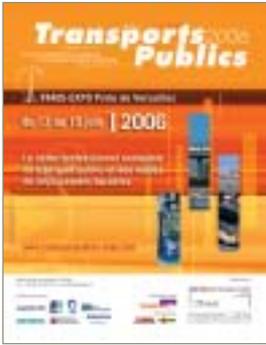
Savoir-faire, innovation, entretien, chaque jour nos 7 900 collaborateurs mettent leurs compétences au service des villes.

www.jcdecaux.com



JCDecaux

agenda



Transports Publics 2006
Salon européen
de la mobilité
13 > 15 juin 2006
Paris - Porte de Versailles
www.transportspublics-expo.com



**10^e Rencontres
des départements
cyclables
en Seine-Saint-Denis**
28 et 29 septembre 2006
Programme et inscriptions :
www.departements-cyclables.org



Velo-City 2007
From vision to reality
Munich
12 > 15 juin 2007
Appel à contributions
www.velo-city2007.com



Approche système

C
édito

irculer à vélo, c'est bien. Pouvoir stationner aux deux bouts de son trajet, c'est encore mieux. Belle évidence dira-t-on... Oui mais voilà, dans les années 60-70, le vélo a vu son territoire régresser, ses itinéraires perdre leur continuité et leur cohérence, ses possibilités de parkings disparaître ou dans le meilleur des cas devenir portion congrue, notamment dans les lieux d'habitation.

Il est intéressant et pédagogique d'appliquer au vélo la liste des besoins de l'automobile : espace, continuité et services. Ce qui a fait le succès de l'une a fait cruellement défaut à l'autre. Nous avons mis en place un vrai système automobile et perdu en route le système vélo. Quasi-disparition des réparateurs et autres détaillants, des espaces de stationnement, des continuités d'itinéraires.

Or le vélo, comme la voiture, est fortement dépendant de l'offre de stationnement. Développer l'usage du vélo, c'est offrir du stationnement vélo !

Le stationnement dans les lieux d'habitation, notamment dans l'habitat collectif, n'est pas la partie la plus simple à jouer dans une politique cyclable volontariste.

On se trouve à l'interface entre urbanisme, logement et transports. Et la concurrence joue à plein dans l'occupation des rares espaces, sans compter les contraintes esthétiques, pratiques, économiques et le poids des habitudes.

C'est pourtant une absolue nécessité si on veut répondre à la demande actuelle et potentielle et offrir à nos concitoyens une solution vélo qui s'intègre à un système global de mobilité attractif, simple et efficace. Au Club des villes cyclables, nous avons décidé de faire du développement du stationnement vélo dans les lieux d'habitation une des priorités de nos réflexions et propositions dans l'accompagnement des efforts de nos collectivités adhérentes. Il y a de toute évidence des simplifications possibles dans le cadre réglementaire qui faciliteraient la tâche des collectivités et de l'ensemble des acteurs. Si la modification des PLU et de leur article 12 est une occasion à saisir pour introduire des normes favorables au stationnement vélo, cet outil ne concerne que le logement neuf, or le parc existant, notamment ancien, doit être largement pris en compte. L'identification de l'urgence à trouver des solutions nouvelles par notre nouveau "monsieur Vélo" national nous encourage dans cette voie et nous avons déjà répondu positivement à son invitation à travailler ensemble sur ce dossier. Ce numéro de *Ville & Vélo* entièrement consacré à cette thématique est une première traduction de cet engagement.

Ensemble, nous devons aujourd'hui produire un système vélo complet, accueillant et donc hospitalier !

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

Généralisation radicale des contresens

Lors de la deuxième édition du festival photo et vidéo de Biarritz (13-21 mai), les festivaliers ont notamment pu découvrir lors de l'exposition "Passages en ville" quelques-unes des vidéos de Rainer Ganahl.

↳ Né en 1961 à Bludenz (Autriche), l'artiste Rainer Ganahl vit et travaille à New York. Depuis quelques années, il réalise des vidéos à vélo dont le concept consiste à prendre en contresens – sans y être autorisé – de grandes ou de petites artères de villes telles que New York (2006), Hong Kong (2005), Damas (2004), Tirana (2003)... Il n'est pas recommandé de reproduire toutes les expériences artistiques du vidéaste. Mais on pourra les visionner.

<http://www.biarritzphoto.org>

<http://www.ganahl.info>

Tests antivols

On ne le dira jamais assez, un bon antivol est une bonne protection contre le vol.

↳ La FUBicy a testé 22 nouveaux modèles qui portent à 54 le nombre d'antivols testés depuis trois ans dont 12 de niveau 2 (le meilleur) et 14 de niveau 1.

Voir le cahier central de *Vélocité*, n° 85 et

www.fubicy.org

Écoquartier

Chalon-sur-Saône a créé un écoquartier de 200 logements.

↳ Conçu pour limiter l'usage de la voiture et répondant aux critères de la haute qualité environnementale, Saint-Jean-des-Jardins mixe maisons individuelles et petit collectif qui jouissent d'espaces publics, piétons et cyclables, de qualité.

Guidon d'or...

La FUBicy a remis son guidon d'or 2006 au service aménagement du domaine universitaire de l'université de Grenoble pour sa politique déterminée en faveur des circulations à vélo.

↳ Parmi les 65 000 personnes qui fréquentent ce campus, 11 % des étudiants et 20 % des salariés se déplacent à vélo.

Professions du cycle

Le Conseil national des professions du cycle (CNPC) a élu son nouveau comité directeur et désigné Vincent Mathieu, directeur général de Cycleurope France, président, en remplacement d'Alain Goetzmann, qui ne se représentait pas.

Changeons !

Dans un sondage de la Commission européenne intitulé "Attitudes au sujet de l'énergie", 59 % des Français se déclarent prêts à utiliser moins souvent leur voiture si le prix du carburant augmente.

↳ Le vélo est cité par 20 % d'entre eux comme moyen de substitution. Ce taux est de 66 % aux Pays-Bas et... de 2 % en Espagne.

Source : *Vélocité*, n° 85, avril 2006

Retrouvez-moi sur le Salon Transports Publics!



Tous à vélo, à pied, en TC, à Toulouse !

Toulouse va bientôt lancer un concours international d'urbanisme sur l'aménagement du centre-ville avec l'ouverture de la deuxième ligne de métro en 2007 et l'arrivée du TGV en gare de Matabiau.

LA FLOTTE DE VELOS ELECTRIQUES LA PLUS MOBILE DE FRANCE
(PDE, Démonstrations, Evénementiels...)

Grenoble, Montluçon, Amiens, Dôle, Nancy, Tulle, Baie de Somme, Paris, Annecy, Lyon

www.zonecyclable.fr



● ● ● La ville veut développer la place réservée aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun au détriment de l'automobile.

Bravo!

À la ville d'Illkirch-Graffenstaden (25 000 habitants) dans l'agglomération de Strasbourg qui a généralisé les contresens cyclables il y a un an et qui tire un bilan très positif de cette décision.

Vélo²V

Les chiffres rendus publics le 3 mai par le Grand Lyon montrent que le nombre d'accidents de cyclistes à

Lyon et Villeurbanne est resté stable entre 2004 et 2005 tandis que la pratique du vélo augmentait de 33 % !

... clou rouillé

Le Clou rouillé 2006 a été décerné par la FUBicy à l'agglomération de Rouen pour ses "promesses non tenues". 18 km de pistes cyclables supprimées, 85 % des itinéraires prévus dans le schéma structurant non réalisés. Tramway et bus en site propre n'accueillant pas les vélos.

Code de la rue

La première réunion du Comité technique sur l'élaboration d'un Code de

la rue s'est tenue au Certu, à Lyon, le 19 mai. Prochain rendez-vous, un comité de pilotage au ministère des Transports fin juin. À suivre...

Contact :

vmichaud@villes-cyclables.org

Vitesse abusive

L'Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides (APIVIR), soutenue par le professeur Claude Got, a soumis au Conseil d'État une demande de limitation de la vitesse des voitures à la construction.

www.apivir.org

vite dit

// Regardez la cigarette, on a mis du temps à ne plus fumer dans les réunions. C'est la même chose pour le vélo. Demain, plus personne ne trouvera incongru de l'utiliser en ville **//**

Pierre Toulouse, président de Mieux se déplacer à bicyclette (*Challenge*, 9 mars 2006)

// Sans tomber dans une attitude idéologique, la restriction physique de la place de l'automobile donne l'occasion de rendre l'espace public plus humain **//**

Jean-Marie Bocket, sénateur-maire de Mulhouse) à l'occasion de la mise en service du tram-train de Mulhouse (*Le Moniteur* du 12 mai).

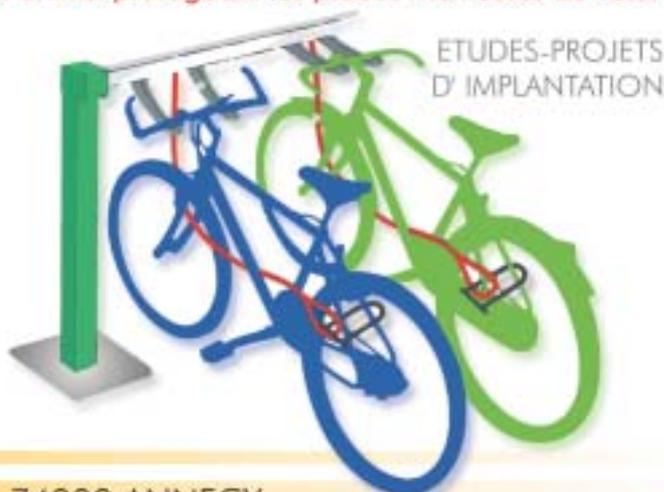
Osez la ville ... ou comment redécouvrir le vélo !



Nombreuses références en France

CONTROLE
SOLIDITE
SECURITE
VITAZ

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**
le seul antivol protégeant les pièces maîtresses du vélo.



ETUDES-PROJETS
D'IMPLANTATION

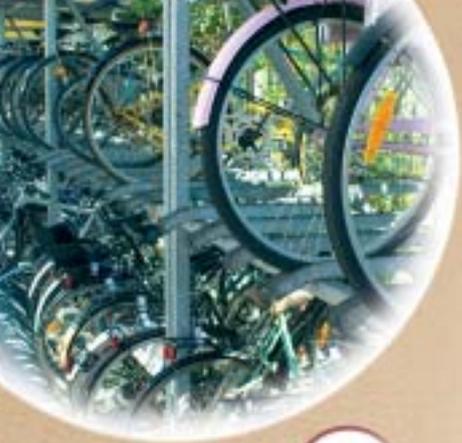
CYCLOGARD

FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
tél. (33) 045 045 1345

www.cyclogard.com

Modèles déposés / systèmes brevetés



u fil des années, les politiques cyclables d'un certain nombre d'agglomérations commencent à porter leurs fruits – et à se voir. Les itinéraires, les bandes et les pistes se développent, les arceaux apparaissent en centre-ville. Mais il y a un aspect qu'il s'agit de ne pas sous-estimer : c'est que tout itinéraire de cycliste commence et finit... chez soi. Que l'on prenne son vélo pour aller travailler ou pour ses loisirs, on part de chez soi, et on y retourne tôt ou tard. Et là, que faire de son vélo ? Dès que l'on veut sortir des solutions improvisées ou individuelles, la question devient beaucoup plus compliquée qu'il n'y paraît. En consacrant un numéro entier à cette problématique du stationnement des vélos sur les lieux d'habitation, *Ville & Vélo* veut tenter d'apporter sinon des solutions toutes faites, du moins les éclairages les plus divers. Usagers, associations, élus, bailleurs, promoteurs, tous nous ont donné leur avis sur la question... Tentative de synthèse.

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger




2 vélos côte à côte




1 vélo




2 vélos face à face

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
 Tél/Fax : 01 45 19 01 90 ou : 05 55 31 91 66
 Mobile : 06 12 66 08 14

Modèles démontés



stationnement > place au vélo !

Le stationnement vélo dans les lieux d'habitation
> problématiques et pistes de réflexion



*t toi, ton
vélo, tu le
gares où, la
nuit ?*

Lorsque l'on pose la question à n'importe quel cycliste régulier, on est surpris de la variété des réponses. Dans ce domaine, il semble bien que neuf fois sur dix, ce soit le fameux système D qui prévale.

Petit panel : Amélie, en banlieue parisienne, a un petit pavillon muni d'une véranda ; c'est la véranda qui accueille le vélo. Jérôme, qui habite dans une cité à Lyon, utilise la solution la plus fréquente dans son quartier : vélo dans l'ascenseur, puis sur le balcon. Ali, qui vit dans une cité du Val-de-Marne, monte également son vélo dans les étages, mais il l'attache dans le couloir, aux barreaux de l'escalier... tant que personne ne lui dit rien. Chez Colette, dans un quartier plus chic du centre de Paris, les vélos sont dans le hall de l'immeuble, attachés à l'escalier eux aussi, et mélangés avec les poussettes. Jean, à Aubervilliers, range son vélo dans sa cave. Et la palme de notre petit micro-trottoir revient à Patrick, salarié parisien, qui nous raconte : *"Dans mon immeuble du 18^e arrondissement, au dernier étage, il y a des toilettes dans le couloir, qui ne sont plus utilisées puisque les locataires ont des sanitaires dans les appartements. Alors, j'ai annexé les toilettes pour y ranger mon vélo !"* Le vélo dans les toilettes... pas forcément l'idéal.

Et point n'est besoin de préciser que si tous ces cyclistes ont besoin de développer de tels trésors d'inventivité, c'est parce que, après un ou deux vélos volés dans la rue, il faut bien trouver autre chose.

Alors, quelle solution pour le stationnement des vélos à domicile ?

Comment faire pour éviter aux usagers de devoir transporter leur vélo dans les étages – quand leur âge et leur condition physique le permettent, d'ailleurs ? Ce qui est possible pour les voitures – voies réservées, parkings, box, etc. – ne l'est-il pas pour les vélos ? Et, incidemment, est-il utile de développer une politique cyclable, dans une commune, sans l'accompagner d'une réflexion sur le stationnement à domicile ? Voici quelques-unes des questions qui ont guidé la réalisation de ce dossier.

Unanimité

"Cette problématique est évidemment une question fondamentale", explique Pierre Toulouse, président de Mieux se déplacer à bicyclette (MDB). *"En ville, et particulièrement dans les centres urbains denses, la question de savoir ce que l'on fera de son vélo en rentrant chez soi, si elle n'est pas résolue, peut être un vrai obstacle à la pratique de la bicyclette."* Monique Giroud, à la Fubicy, ne dit pas autre chose : *"C'est évidemment une excellente chose que de faire des aménagements, mais est-ce que l'on pense suffisamment à ce qu'il y a aux deux bouts ? Je connais, comme tout le monde, des gens qui ont renoncé au vélo parce qu'ils ne supportaient plus de devoir le monter au quatrième étage."*



Plus jamais
ça !



Photos > Club des villes cyclables / Denis Desailly

● ● ● Toutes les personnes que nous avons interrogées, usagers du vélo ou spécialistes à un degré ou un autre, vont dans le même sens : la fréquence du vol de vélo étant ce qu'elle est, il est impossible d'ignorer le problème. Et les plus beaux aménagements cyclables du monde ne permettront pas de développer réellement la pratique si la question du stationnement n'est pas réglée. Comme le dit le nouveau "monsieur Vélo", Hubert Peigné : *"La chaîne du déplacement commence par là : le vélo doit être pris et rangé quelque part."*

Il n'est pas facile, évidemment, de mesurer la demande et l'impact que de meilleures conditions de rangement des vélos pourraient avoir sur l'usage. Quelques éléments existent pourtant : l'enquête nationale

"La chaîne du déplacement commence par là : le vélo doit être pris et rangé quelque part."

Hubert Peigné

menée par le journal *De particulier à particulier* sur "le logement idéal des Français¹" montre que parmi les personnes en situation d'acheter un logement "44% souhaitent pouvoir disposer d'un local vélo". Quant au développement de l'usage, on ne peut que spéculer : mais tout concourt à penser que si la question du stationnement était réglée cela

ne pourrait qu'encourager des usagers occasionnels à devenir cyclistes réguliers – on y reviendra. Alors, comment régler le problème ? Si aucune réponse simple ne peut être donnée, il semble que l'on puisse décomposer la question en plusieurs cas : nous ne parlerons évidemment pas des endroits où le problème ne se pose pas, parce que la place est abondante – à savoir les pavillons, maisons individuelles et les zones rurales. Reste le grand habitat collectif d'une part – résidences et cités ; et les immeubles de centre-ville.

Les problèmes se posent tellement différemment dans ces deux cas que nous les traiterons de façon distincte. ■

¹ En 2003, à l'occasion du Salon de l'immobilier.



velo.sncf.com

Train + Vélo

utilisez velo.sncf.com pour découvrir nos derniers évolutions.

LOCACYCLES

Pour en savoir plus: velo.sncf.com

donner au train des idées d'avance

résidences et cités

> problèmes techniques et problèmes sociaux



Dans ce que l'on appellera par raccourci "les cités", c'est-à-dire l'habitat collectif de banlieue ou des quartiers populaires des villes, la question du rangement des vélos est plus sociologique que technique : en effet, bien souvent, ce n'est pas l'espace qui manque. Aménager des locaux à vélos, à l'intérieur des immeubles quand c'est possible, ou à l'extérieur – comme il existe des box extérieurs pour les voitures –, ne pose pas de problème insurmontable.

Photo > Denis Desailly



Dans le neuf, modification des PLU

De plus en plus souvent, l'aménagement de tels locaux est rendu obligatoire par les collectivités. Nombreuses sont les villes qui ont choisi, comme la loi le permet, de modifier l'article 12 du PLU (plan local d'urbanisme) pour y intégrer l'obligation, pour toute construction de logement neuf, de construire un local à vélos. C'est le cas au Grand Dijon, par exemple, où les 21 PLU des 21 communes de l'agglomération ont intégré un article obligeant les promoteurs à construire un local de "1 m² minimum par logement" (voir tableau pour d'autres exemples). Ce n'est pas énorme, mais c'est déjà un geste, et à l'agglomération on assure que "les PLU vont être révisés dans l'année à venir, avec des mesures plus contraignantes".

À Paris, le "monsieur Vélo" de la Ville, Didier Couval, reconnaît que

si l'on est parti "de zéro ou presque" les choses changent : "Le PLU qui va être adopté prévoit d'adopter des dispositions en faveur de l'obligation d'espace, avec des normes très précises. Ce sera sans doute fait avant la fin de l'année." En espérant, d'ailleurs, que les "normes précises" seront plus ambitieuses que celles généralement en vigueur dans les agglomérations. Car les associations, si elles sont satisfaites de la décision de principe, trouvent toutes que 1 m² par logement, c'est "un peu peu"! La plupart des PLU stipulent en effet qu'un emplacement par logement doit être prévu. Pierre Toulouse, de MDB, suggère que l'on passe à un emplacement par personne. Car si une famille compte trois ou quatre cyclistes, que faire dans 1 m²?

«Et pourquoi pas mutualiser les places de stationnement lors de la construction ou de la réhabilitation d'un immeuble en centre-ville dense? ajoute le responsable francilien. En d'autres

Locaux "échelonnés"

Que les choses soient bien claires : construire des locaux vélos dans des immeubles neufs ne pénalise nullement le promoteur, puisque ces locaux sont "échelonnés" – autrement dit, ils ne sont pas comptabilisés dans la surface constructible. Précisions d'Emmanuel Tual :

"Si vous avez un terrain de 1000 m² sur lequel le coefficient d'occupation des sols est de 2, vous pouvez construire 2000 m² – c'est ce que l'on appelle la SHON (surface hors œuvre nette). Ni les balcons, ni les parkings, ni les locaux à vélos ne sont comptabilisés dans la SHON." Un argument qui est loin d'être indifférent quand on connaît le prix actuel du foncier...

Zoom

Une initiative dans une petite commune : Longperrier

Pas besoin d'être dans une grande agglomération pour agir en matière de rangement des vélos : à Longperrier, une commune de 2 000 habitants en Seine-et-Marne, il y a une cité de 96 logements gérés par la société les Foyers de Seine-et-Marne. C'est la volonté du gérant de ce lotissement, M. Prieur, qui a permis d'avancer. Comme il le raconte lui-même : "Ce sont de petits immeubles assez récents, où des locaux existaient. Mais nous avons dû les fermer, pour cause de squat." >>>

● ● ● *termes, si on construit un immeuble de dix logements et qu'on prévoit un local permettant d'accueillir vingt vélos, pourquoi ne pas passer à trente et proposer un accès aux voisins comme on le fait couramment pour les voitures?»*

Certes, la solution de modifier les PLU est, évidemment, très attirante. Mais il reste à savoir dans quelle mesure elle peut se concrétiser. Autrement dit, comme le reconnaît avec lucidité un responsable de la politique vélo à Dijon : *"Y a-t-il une véritable possibilité d'application? Sur le papier, c'est une belle décision, mais comment vérifier qu'elle devient réalité? Sur une agglomération comme Dijon, on construit beaucoup... sommes-nous en capacité de vérifier tous les permis de construire? Et que les décisions de la collectivité sont bien respectées? Cela demande, en plus des décisions sur le papier, de véritables moyens humains."* Sous-entendu : que les services n'ont pas.

Promoteurs volontaires... mais sceptiques

Serait-ce à dire que l'on ne peut pas faire confiance aux promoteurs immobiliers privés? Personne ne l'exprime aussi crûment, même si plusieurs élus disent par antiphrase que *"lorsque l'on est dans le domaine du parc public en général, au moins, on est sûr que les décisions sont appliquées"*. Et quand on n'y est pas?... Eh bien, contrairement à ce que l'on pourrait croire, il semble que bien des promoteurs soient tout à fait ouverts à cette question. Témoin Marc Pigeon, président de la Fédération des promoteurs-construc-teurs de France. *"Bien des PLU nous imposent la réalisation de locaux pour les vélos, et, très franchement, c'est une obligation à laquelle nous nous plions très volontiers. Ne serait-ce que pour lutter contre le fléau esthétique que représentent les vélos sur*

les balcons." En revanche, M. Pigeon doute fortement de l'efficacité de tels locaux... en raison des vols. *"J'ai en tête l'exemple d'une résidence dans laquelle nous avons créé, en tout, près de 150 m² de locaux vélos. Eh bien, ces locaux restent vides! Tout simplement parce que, les gens ayant*

Pierre Toulouse, de MDB, suggère que l'on passe à un emplacement par personne. Car si une famille compte trois ou quatre cyclistes, que faire dans 1 m²?

peur de se faire voler leur vélo, ils le montent tout de même sur leur balcon." Cette constatation étonnante est confirmée par le témoignage de Michel Bonetti, chercheur au laboratoire de sociologie urbaine du Centre technique et scientifique du bâtiment (CSTB) : *"Dans de nombreuses cités non seulement il y a des vols dans les locaux vélos, mais en plus ceux-ci servent parfois à entreposer un certain nombre de marchandises illégales. D'où le fait que les cyclistes continuent de remonter leurs vélos dans les appartements... et que les locaux finissent par être condamnés."* Même constat enfin à l'Union sociale pour l'habitat (USH), qui nous dit : *"Dans nombre de cas (notamment dans le parc d'avant 1995), les locaux annexes pouvant être utilisés pour les vélos existent. Mais les locataires, sur certains quartiers, ne les utilisent plus car les risques de vol ou de dégradation sont trop importants."*

Des solutions? Il y en a un certain nombre, mais toutes ont un prix. D'abord, la présence humaine, celle d'un gardien qui inspecte les lieux, les nettoie, les contrôle. Puis, naturellement, des points fixes pour

attacher le vélo, le renforcement des portes et des serrures. Certains conseillent également – mais c'est encore plus cher – de préférer à la solution de la clé unique (et aisément duplicable) un système de carte à puce pour ouvrir le local, distribuée seulement aux utilisateurs de vélos. Mais *"le fait de limiter l'accès des locaux vélos aux seuls propriétaires de vélo peut poser des problèmes, dans une copropriété, explique M. Pigeon, car les copropriétaires, même ceux qui n'ont pas de vélo, estimeront que ce local leur appartient aussi."*

Marc Pigeon invite donc à réfléchir sur le fait *"qu'on nous impose de réaliser des locaux très importants, que nous le faisons, ce qui n'est pas sans répercussion sur le prix de vente... Et que trop souvent, ils restent vides. Il ne faudrait pas que cela devienne du gaspillage"*. Il craint en réalité que la seule solution soit non pas des locaux collectifs mais des locaux individuels, pour chaque propriétaire ou locataire – *"ce qui est dommage, parce que cela prouve le manque de civisme qui existe dans nos sociétés"*.

Du côté des bailleurs

Les bailleurs sociaux, qu'ils soient privés ou publics, font également montre d'une grande ouverture sur le sujet. Immobilière 3F par exemple, société privée qui opère notamment à Paris, Lille, Lyon, Orléans, etc., a intégré la question des locaux vélos dans son cahier des charges. Michel Boulart, chef du département Études, contrôle et qualité, explique : *"Notre cahier des charges vient d'être reconfiguré. Il contient maintenant l'obligation d'un local spécifique d'un minimum de 0,50 m² par logement, et avec un local par cage d'escalier au minimum toujours. Nous exigeons que ce local soit ventilé, avec un sol en ciment, une*

>>> Depuis, les vélos envahissent les halls d'entrée, ce qui, en plus du désordre, *"pose des problèmes de sécurité en cas d'évacuation"*. M. Prieur a donc proposé de modifier les locaux, de façon que leur entrée soit visible de tous, et de contrôler leur accès par un badge. *"Le badge n'est pas attribué à tout le monde, seulement à ceux qui le demandent. Mais il est gratuit."*

Le gérant a présenté son projet au comité de direction et, ayant eu un accord de principe, il espère voir très rapidement les locaux à vélos rouvrir.

L'ingénieur et le local à vélo

par François Perrier

« Il faut se méfier des réactions spontanées : l'annonce de la nomination d'un "Monsieur vélo" a d'abord, c'est vrai, de quoi déclencher quelques sarcasmes sur le thème : "Un de plus!". En France, la commission, le rapport et le missionné servent de remèdes à bien des maux. Sous leur couvert, il n'existe pas de problème pour lequel l'absence d'une solution n'en devient pas une.

Monsieur Hubert Peigné, alias "Monsieur vélo", est donc nommé pour faire sauter un certain nombre de verrous mis à l'usage de la bicyclette et doit coordonner, pour ce faire, six ministères, pas moins! M. Peigné est heureusement ingénieur général des Ponts et Chaussées, expérience qui lui sera utile pour un pareil itinéraire.

Mais c'est de ses premières déclarations que naissent les plus vifs espoirs des pratiquants: plutôt que d'évoquer, d'emblée, le développement de pistes cyclables, exutoires logiques d'un CV de bâtisseur qui seraient autant de mirages dans l'état actuel des finances publiques, "Monsieur vélo" a placé parmi ses priorités le rangement du dit véhicule. Preuve d'un sens aigu du marketing ou, plus probablement, de l'irremplaçable expérience: aux cyclistes, le vélo pose surtout problème quand il ne roule pas! Pour avoir osé évoquer le local à vélo devant la docte assemblée qui l'intronisait, "Monsieur vélo" mérite l'estime des adeptes pour lesquels il va réfléchir. »

François Perrier est rédacteur en chef du "Moniteur", cycliste du dimanche. LeMoniteur-expert.com, 19 avril 2006.



● ● ● porte métallique, bien éclairé, et muni d'accrochages avec des fixations antivol."

Chez certains bailleurs publics, la réflexion va encore plus loin. C'est le cas à l'Opac (Office public d'aménagement et de construction) de Paris, qui a souhaité que les initiatives prises ne touchent pas que le neuf, mais également les opérations de réhabilitation. Signe fort de l'engagement de l'Opac de Paris, l'office a nommé un "monsieur Développement durable" – Emmanuel Tual – chargé de réfléchir à ces questions, et de mettre en œuvre des solutions. M. Tual explique qu'en 2005 l'Opac a adopté une charte du développement durable, dont les axes vont "du général au particulier : la planète, la ville, les bâtiments, les hommes". "Ce qui concerne le vélo est dans le deuxième axe, poursuit M. Tual, celui de la ville. Car nous sommes convaincus que tout est lié : ce n'est pas le tout, en ville, de créer des liaisons et des itinéraires pour les vélos : il faut aussi réfléchir aux points de départ et d'arrivée." Alors, quelle solution l'Opac prône-t-elle ? Construire de "vrais locaux", "d'au moins 1,50 à 2 m² par logement – après tout, une place de voiture, cela représente 30 m²". Faut-il des box individuels, ou des locaux collectifs, avec un système de marquage individuel ? L'Opac n'a pas encore de réponse, et M. Tual explique que la "phase de réflexion n'est pas terminée : on est encore dans une étape d'ébauche. On ne sait donc pas encore exactement ce que l'on va mettre dans le cahier des charges. Mais si l'on veut que les gens utilisent réellement leur vélo, il faut admettre l'idée que dans un logement de trois pièces, il peut y avoir trois utilisateurs de vélo... Donc, ne pas s'en tenir à un par logement". Et Emmanuel Tual de poursuivre pour expliquer les réflexions de l'Opac : "Nous partons donc du

principe qu'il faut un espace pour les vélos. Mais où ? L'idéal semble être le rez-de-chaussée, bien sûr, mais ce rez-de-chaussée peut aussi servir pour construire des appartements de plain-pied, avec un petit jardin. Dans ce cas, pourquoi pas les locaux vélos en sous-sol... ou en étages, s'il y a un ascenseur ou un monte-charge adapté ? Peut-être que la meilleure solution dans certains cas, contre les problèmes de vol, sera d'annexer un local individuel au logement – et dans ce cas aussi, les ascenseurs devront être adaptés." Et tout cela, rappelle enfin M. Tual, n'est pas pénalisant en termes de surface constructible (voir encadré).

Habitat collectif ancien

Il est évidemment plus compliqué de concevoir des locaux vélos dans des immeubles déjà bâtis – en raison, souvent, de problèmes de place. Mais il faut rappeler ici que l'Anah (l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat) subventionne des opérations de réhabilitation et que parmi les travaux "recevables" – c'est-à-dire sujets à subvention – on trouve "la création de locaux annexes liés aux parties communes tels que locaux vélos ou poussettes". (Source : brochure de l'Anah, Conditions d'attribution des subventions pour l'amélioration des logements privés, janvier 2006.) Mais qu'est-il possible de réaliser en la matière ? Évidemment, tout dépend du type de logement à réhabiliter. À l'Opac de Paris, par exemple, les configurations sont très diverses et elles vont du possible à l'impossible... "Nous avons cent ans de patrimoine, explique M. Tual, ce qui signifie des immeubles très différents. Dans certaines configurations, il y a de la place au sol qui permet de réaliser des locaux à l'extérieur des bâti-

ments – quand les halls sont trop petits pour permettre d'intégrer les locaux à l'intérieur. Par ailleurs, quand nous le pouvons, nous installons un local à vélos au rez-de-chaussée, au détriment d'un local commercial – c'est ce que nous faisons par exemple dans la tour Bois-le-Prêtre, dans le 17^e arrondissement de Paris, dans le cadre d'un GPRU (grand projet de rénovation urbaine)."

On s'en rend compte, la question – dans le neuf comme dans l'ancien – n'est pas simple, et ne peut être traitée de façon dogmatique. De l'avis de tous nos interlocuteurs, toute décision de prendre des mesures normatives sans discussion préalable peut même être contre-productive. "Pas de ratio intellectuel ! s'écrie-t-on à l'agglomération de Dijon. Soyons toujours pragmatiques, voyons avant tout s'il y a un besoin, des demandes, et quelles sont-elles. Il faut agir au cas par cas, en allant sur le terrain. Parce que même si l'on fait de grandes études préliminaires, on trouvera toujours sur le terrain 1000 cas différents, 1000 embûches qui n'étaient pas prévues."

Hubert Peigné, le Monsieur Vélo national, ne dit pas autre chose et va même plus loin : "Avant de mettre en place un dispositif, il faut avoir tout étudié avant : dans l'immeuble ou le groupe d'immeubles concerné, y a-t-il des usagers cyclistes ? Des jeunes ? Vont-ils aller au collège à vélo ? Va-t-il falloir que la ville sécurise leur parcours, etc. ? Après, on essaie, on traite même une partie seulement du problème, progressivement, cité par cité s'il le faut, en vérifiant toujours que la réponse donnée corresponde à une demande."

C'est bien ainsi, en effet, avec une démarche pragmatique et prudente, que l'on évitera sans doute les "locaux vides" que dénonce Marc Pigeon. ■

Un peu de technique...

Le Certu a publié en mai 2003 une fiche pour donner un certain nombre de conseils techniques aux décideurs. Il y est par exemple rappelé des vérités toutes simples, telles que l'obligation de rester au plus près des entrées d'immeuble et de bien réfléchir aux questions d'accès – si un local en rez-de-chaussée est impossible à concevoir, il est toujours possible d'utiliser un étage ou un sous-sol, mais en s'interdisant des pentes supérieures à 6%. Il est également conseillé de ne pas prévoir moins de 1 m de largeur par emplacement, pour "pouvoir accueillir les vélos avec sacoches ou porte-bébé".

Le Certu donne également des chiffres indicatifs en matière de coûts – mais "ne prenant en compte ni le prix du terrain ni celui de l'installation" :
 box individuel : 300 à 900 euros par vélo ;
 box collectif : 150 à 600 euros par vélo.
 Enfin : "Un local en dur a un prix de revient de 1300 à 1600 euros par vélo. À titre de comparaison, une place de stationnement automobile en ouvrage coûte 10 à 20000 euros."

La fiche du Certu, "Le stationnement des vélos sur les espaces privés", est téléchargeable sur son site.

Enfin, signalons qu'un certain nombre d'industriels proposent des solutions innovantes pour faciliter le rangement dans des garages collectifs. Par exemple, la société Aguidon Plus commercialise le système Lift, un crochet hydraulique qui évite de fournir un effort lorsque l'on accroche le vélo verticalement, ou un tourniquet de 12 places permettant de réduire la place de rangement – ne nécessitant que 2 m de dégagement.

RENSEIGNEMENTS :
www.aguidonplus.fr



● ● ● sociales. *"Force est de constater, explique Didier Couval, que pour l'instant aucune collectivité ne s'est précipitée dans cette voie."* En revanche, certaines collectivités se sont lancées dans le rachat de locaux en pied d'immeuble, en général d'anciennes boutiques désaffectées, pour les transformer en lieux de stationnement pour les cyclistes du quartier. Le succès de la Maison roue libre du boulevard Bourdon, à Paris, près de la Bastille, et qui assure en plus de la location des possibilités de gardiennage, semble être encourageant. Ici et là, les initiatives se multiplient. Par exemple à Grenoble, où, explique Monique Giroud, *"la ville a racheté une ancienne arrière-boutique et y a aménagé une trentaine d'arceaux. Les habitants du coin louent les places en longue durée et ont une clé du local – qui est plein depuis son ouverture"*. Du côté de la ville, on reconnaît que ce local reste pour l'instant seul dans son genre, *"compte tenu des prix de l'immobilier dans l'agglomération"*. En fait, d'après Didier Couval à Paris, ce n'est que dans les quartiers où le commerce n'arrive de toute façon pas à se maintenir que ces solutions sont envisageables par les collectivités.

En outre, si une commune ou une agglomération veut se lancer dans ce type de projet, elle doit pouvoir le faire avec une certaine réactivité... et des procédures simplifiées. Ce qui n'est pas toujours le cas.

Quelles possibilités sur la voirie ?

Deuxième solution : si l'on ne peut rien faire dans les immeubles, il y a la voirie. Monique Giroud, à la

Fubicy, ne voit pas pourquoi les voitures devraient être les seules à pouvoir se garer dans la rue – ce qui, après tout, est frappé au coin du bon sens. *"Il y a tout de même un bon nombre d'endroits où les voitures peuvent stationner gratuitement, et les vélos ne le pourraient pas? Nous demandons depuis longtemps qu'il soit instauré un quota de places de stationnement sur voirie, en sachant que l'on peut mettre 8 places de stationnement vélo sur un emplacement de voiture."*

Et il est vrai, comme le dit Didier Couval, que *"contrairement au domaine privatif dans lequel la collectivité ne peut pas faire grand-chose, au moins la voirie est du domaine public, et la ville y fait ce qu'elle veut"*.

Certains diront que l'on fait déjà bien assez avec les arceaux à vélo. Sauf que cette solution, bien adaptée au stationnement temporaire en journée l'est moins pour le stationnement résidentiel, la nuit.

En fait, si l'on veut pouvoir faire stationner des vélos sur la voie publique en toute sécurité, cela suppose de sécuriser les emplacements, c'est-à-dire les fermer voire, éventuellement, les gardiennage.

"Il y aurait la possibilité de créer des enclos couverts, ou grillagés, sur la voie publique, explique Didier Couval, qui seraient de véritables parkings à vélos sécurisés. Pour cela, à Paris, il pourrait par exemple s'envisager d'utiliser l'espace qui se trouve sous les lignes de métro aérien." Certains de ces espaces sont dévolus à des parkings autos, d'autres sont vides. L'idée paraît en effet très séduisante.

Et sinon... il reste la solution des box, ou des "consignes vélo", c'est-

à-dire des enclos grillagés qui peuvent occuper l'espace d'une place de stationnement, ou de véritables boîtes fermées, organisées par rack – comme on en trouve dans bien des pays étrangers, Europe du Nord, Allemagne ou États-Unis. À vrai dire, cette idée soulève en général plus d'indignation que d'intérêt : *"Vous n'y pensez pas, s'écrie par exemple un élu d'une grande agglomération du sud de la France, déjà que nous essayons d'enlever les publicités du centre-ville, si c'est pour y mettre des machins grillagés!"* À Paris, Didier Couval, plus nuancé, se dit *"mesuré"*, car ces box *"prennent une place énorme, et il n'est pas sûr, en plus, que les architectes des Bâtiments de France trouvent ça très heureux. Les fabricants de ces dispositifs ne pensent pas toujours au design. Il y a des endroits, comme en Allemagne ou aux Pays-Bas, où l'on ne se pose pas la question... Ici, ce n'est pas le cas"*. Monique Giroud elle-même reconnaît que c'est une solution qui marche... mais *"qui est évidemment inesthétique. Déjà, quand on veut aménager une bande cyclable, les architectes et les urbanistes nous disent que ce n'est pas beau de laniérer la chaussée... alors si l'on propose des box, ils vont hurler!"*. Dans ce domaine, on lira avec intérêt le témoignage de Johanna Bougon (voir Zoom sur Amiens), qui a réussi à vaincre les réticences, en utilisant là encore un argument simple et de très bon sens : En quoi un box est-il plus désagréable à regarder... qu'une voiture garée ?

À Dijon, notre interlocuteur à l'agglomération met en garde contre un autre risque, celui ● ● ●

>>> L'aménagement de ces parkings a évidemment un coût. Les parkings sont gérés par une SEM, et c'est la communauté urbaine qui a pris en charge les travaux – par exemple, les deux aménagements réalisés en 2004 ont coûté 28 000 et 50 000 euros. *"Comme le service est entièrement gratuit, il n'y aura pas de retour en termes financiers. C'est un geste politique, impulsé par une volonté forte de Fabienne Keller, notre maire. Une façon de montrer que nous sommes convaincus de l'utilité du vélo."*

Une preuve supplémentaire que quand la volonté politique est au rendez-vous... les difficultés peuvent être vaincues.

Zoom

Des box à la gare d'Amiens

Face à tous ceux qui vitupèrent contre le caractère inesthétique des "consignes" vélos, le combat mené par Johanna Bougon, vice-présidente d'Amiens Métropole, a permis de faire tomber quelques idées reçues.

Bien sûr, à Amiens comme dans bien d'autres collectivités, le PLU a été modifié pour imposer des locaux à vélos. Mais, comme le dit Mme Bougon, *"cela ne concerne que les nouveaux logements, donc une minorité. Pour l'existant, surtout en centre-ville, il faudra trouver autre chose"*.

Devant la gare d'Amiens, il a été décidé d'installer – dans le cadre de l'association Vélostation – une trentaine de consignes, des box dont les usagers ont la clé, et qu'ils gèrent eux-mêmes. Les cyclistes s'abonnent auprès de l'association, et, dès lors, disposent de "leur" box. >>>

● ● ● de sortir de la légalité : "Je crains que, légalement, la solution des box soit presque impossible. L'espace sur la place publique appartient à tous. Si vous installez des box, vous le privatisez, en partie du moins. Je suis sûr que vous allez avoir dès lors des avocats qui vont vous tomber dessus ! C'est pourquoi j'ai du mal à envisager cette solution en dehors des gares." Voilà une problématique sur laquelle pourraient "plancher" quelques juristes amoureux du vélo...

Des places dans les parkings

S'il n'y a pas de place dans l'immeuble, ni de possibilité de s'installer sur la voirie, il ne reste plus qu'une solution : les parkings publics. Beaucoup d'élus travaillent en ce moment à l'installation de places réservées au vélo, et protégées, dans les parkings à voitures. Mais, évidemment, cela ne va pas sans problèmes nouveaux : d'abord, le niveau de sécurité dans les parkings, pas seulement pour les vélos mais pour les usagers eux-mêmes – car les parkings véhiculent une réelle image d'insécurité. Comme le dit une usagère membre du Club des villes cyclables : "Je ne suis pas sûre que j'aurais envie d'aller chercher mon vélo dans un parking à minuit..." Deuxième problème : l'accès. S'il faut en passer par les rampes hyper-raides et en colimaçon qu'utilisent (déjà non sans mal!) les voitures, ce sera parfaitement rédhibitoire. Troisième problème : le maillage. Dans quelle ville y a-t-il suffisamment de parkings publics pour que tout cycliste trouve une place à une distance de moins de 100 m de chez lui ? Autrement dit, la solution parking

n'enthousiasme guère les cyclistes. Et, en plus, d'autres questions, plus économiques celles-là, se posent. Car autant dans les parkings gérés en régie, ou par une SEM², les problèmes financiers sont assumés par la collectivité – on le verra à Strasbourg, par exemple – autant, dans les parkings concédés, il faut en passer par un intermédiaire supplémentaire. Chez Vinci Park par exemple, on se préoccupe des questions de vélo, mais... cela coûte cher et rapporte peu. Raphaël Murat, chef de produit Deux roues chez Vinci, l'explique en toute franchise : "Un problème économique se posera si l'on doit prendre 3, 4 ou 5 places de voitures pour le stationnement vélo", qui rapporte à la place quatre fois

moins. "Nous sommes tout à fait disposés à amorcer la pompe, mais il faudra ensuite trouver un équilibre économique." Une façon de dire que les collectivités devront compenser le manque à gagner – sauf à faire payer la différence aux cyclistes eux-mêmes, ce qui paraît insupportable.

Cela dit, des solutions consistant à utiliser les parkings pour stationner des vélos fonctionnent plutôt bien, par exemple à Grenoble, Rennes et Strasbourg. Ou Bordeaux, où Michel Duchène, maire adjoint chargé des transports, se félicite du succès rencontré par les box fermés installés dans les parcs de Parcub (géré par la communauté urbaine). "Il s'agit de box grillagés, accessibles grâce à une carte fournie par la

>>> "À l'origine, raconte Johana Bougon, la cible n'était pas le stationnement résidentiel, mais les voyageurs. Mais des habitants ont commencé à s'en servir, et l'offre a créé la demande. Maintenant, la demande explose !" Du coup, la collectivité étudie la possibilité d'étendre le système à d'autres quartiers.

Quant aux questions esthétiques... Mme Bougon reconnaît que "le projet n'est pas passé comme une lettre à la poste. J'ai dû batailler au bureau de la métropole, et démontrer, grâce à des photomontages, que ce n'était pas gênant. Évidemment, je ne vais pas demander d'installer des box sur le parvis de la cathédrale ! Mais je propose d'en mettre là où on accepte les voitures – dont personne ne dit qu'elles représentent une nuisance visuelle".

quelques modifications de PLU

Les obligations de locaux vélos en logement neuf

Dijon.....	1 m ² par logement
Grenoble.....	1 m ² par logement
Tours.....	Local imposé*
*mais sans normes obligatoires	
Nantes.....	1 m ² pour 50 m ² de SHON ⁴
Bordeaux.....	1,50 m ² par logement
Lille.....	2 m ² pour 3 logements
Paris (en cours).....	1,5 % de la SHON
Rennes.....	1,50 m ² par logement



● ● ● *régie. Presque tous les parkings en sont équipés, sauf ceux dont les rampes d'accès sont trop pentues – auquel cas des ascenseurs vont être installés. On est aujourd'hui à peu près sûr de trouver une place près de chez soi dans un de ces parkings.* L'accès à ces parkings est fort peu coûteux, puisque la carte, valable "à vie", coûte en tout et pour tout 15 euros. À Rennes, Carherine Joly, conseillère municipale déléguée aux déplacements alternatifs, cherche également toutes les solutions envisageables. Un essai de box a été fait, mais a échoué. *"Il est encore, culturellement, un peu tôt pour cette solution",* estime l'élue bretonne. En revanche, le système qui se met en place dans les parkings semble convaincre : *"Il s'agit de trois parcs en DSP³, et la mise en place de ces places vélos est prévue dans la convention avec le délégataire. Les travaux seront pris en charge par la ville, mais c'est le délégataire qui va gérer, assurer le gardiennage et la délivrance des cartes."* La ville va verser une redevance au délégataire, mais, affirme Mme Joly, la négociation *"n'a pas été trop difficile, dans la mesure où la mise en place du VAL a amené une réelle baisse de la fréquentation des parkings voitures."* *"Je suis convaincue que cela va marcher,* conclut Mme Joly. *Si le délégataire n'y perd pas des plumes, il continuera avec nous; et nous développerons le dispositif ailleurs."*

Transversalité

On voit que la plupart de ces solutions peuvent être efficaces, mais qu'elles restent toutes coûteuses. Alors, qui va payer ? La collectivité, pour faire un geste poli-

tique ? ou l'utilisateur cycliste ? Raphaël Murat, chez Vinci, est persuadé que tôt ou tard la deuxième solution deviendra inévitable : *"Aujourd'hui, les gens sont prêts à mettre 1000 euros par mois dans une voiture, mais pas à payer pour leur vélo. Il faut donc encore une période de maturation. Mais il faut être conscient que le fait de mettre son vélo à l'abri, et d'être sûr de le retrouver, c'est un service. Et, donc, ça a un prix."* Voilà qui est clair... mais reste tout de même un point de vue strictement économique. Et un certain nombre de collectivités – et d'élus – ne voient pas les choses de cette manière : le développement des modes doux étant une nécessité environnementale, il faudra le promouvoir sans forcément assommer les usagers. L'une des forces du vélo, encore une fois, est son caractère peu onéreux, et même *"démocratique"*, comme le dit Hubert Peigné, qui insiste sur *"la dimension sociale"* de ce mode de transport. Et il paraît important qu'il le reste. Il existe, on le voit, un certain nombre de solutions et de pistes. Mais il ne faudra pas oublier, en plus, ou peut-être même en premier lieu, la communication et l'incitation. Car on sait bien que la situation évoluera au fur et à mesure que le nombre de cyclistes augmentera, et atteindra un seuil critique. Comme le dit Pierre Toulouse, *"dans les immeubles par exemple, comme les cyclistes sont encore peu nombreux, les copropriétaires ne se rendent pas forcément compte qu'il y a un vrai besoin"*. Ce sera donc, comme souvent, l'usage qui développera la demande – et

donc, on peut l'espérer, l'offre.

Il est enfin une évidence qui se dégage de cette enquête : c'est que le stationnement vélo est une question extrêmement transversale. Si elle rencontre parfois des difficultés de traitement, c'est parce qu'elle est au croisement de multiples compétences dans les collectivités : déplacements, voirie, logement, urbanisme commercial, action sociale... C'est un sujet qui, de plus, oblige à faire se rencontrer des gens qui n'ont pas forcément l'habitude de travailler ensemble, y compris au sein des services municipaux et communautaires. C'est pourquoi il peut arriver, dans certaines grandes agglomérations où les lourdeurs administratives sont fortes, que le dossier ait du mal à avancer. Dans ce cas, comment accélérer les choses ? Peut-être qu'une décision forte de l'État, une loi, pourrait jouer un rôle d'accélérateur et aider à mobiliser les énergies. Mais on sortirait alors du *"pragmatisme"*, de *"l'approche de terrain"* prônés par les spécialistes. Sans doute que le mieux placé, dans une collectivité, pour prendre les choses en main et les faire avancer rapidement, c'est, pour reprendre l'expression de Pierre Toulouse, *"le seul élu qui ait une vision réellement horizontale: le maire"*. Et le responsable associatif d'imaginer que le service en charge du vélo soit rattaché au maire. À défaut, que celui-ci inscrive à l'agenda des mesures prioritaires et urgentes, traductions concrètes de l'importance donnée à ce mode. C'est peut-être une nouvelle mission... mais, en tous cas, un formidable défi ! ■

Zoom

Bordeaux subventionne la réalisation de travaux dans les immeubles

On connaît le dynamisme de la métropole girondine en matière de vélo depuis 1995, avec notamment la mise en place du libre-service. Mais, initiative plus rare et originale, la commune a instauré un système d'aide à la réalisation de locaux vélos dans le centre-ville historique, de manière, comme le dit le maire adjoint Michel Duchêne, *"à donner un signal aux habitants qui ont envie de s'y mettre"*.

Catherine Chimits, chef du projet Centre historique de la ville de Bordeaux, explique qu'il a été mis en place une opération de réhabilitation des logements du centre-ville historique, avec *"une action spécifique pour la réalisation de locaux annexes dits de confort de vie urbaine"*. Tout propriétaire qui, dans le cadre de la réhabilitation d'un immeuble, réalise un local à vélos, touche une prime forfaitaire de 1 000 euros de la mairie et de 1 000 euros de la communauté urbaine.

Une cinquantaine de ces locaux ont d'ores et déjà été réalisés.

assises du stationnement vélo

> Hôtel de Ville de Paris, vendredi 23 mai 2003

Organisées par l'association de cyclistes parisiens MDB (Mouvement de défense de la bicyclette, aujourd'hui Mieux se déplacer à bicyclette 2004) avec l'appui de la Ville de Paris, en collaboration avec le Certu et le Club des villes cyclables, les premières assises du stationnement vélo ont su poser des ponts entre trois "mondes" qui souvent s'ignorent : le logement, l'urbanisme et les déplacements. De plus, la force et l'originalité de cette journée parisienne furent de polariser la réflexion interprofessionnelle sur l'épineuse question du stationnement des vélos dans l'habitat collectif.

Retour en quatre points sur une journée d'études et de débats dont on peut penser qu'elle a posé questions et jalons au sujet du travail qu'il reste encore à accomplir en matière de stationnement vélo résidentiel.

Photo > Denis Desailly



Gent, abord de la bibliothèque (Belgique)

Impulser plutôt qu'interroger

Le début de la journée fut marqué par la présentation des résultats d'une enquête réalisée auprès de 488 cyclistes par le bureau d'études BVA/MV2 pour le compte de la Ville de Paris. L'enquête aborde notamment la question du stationnement vélo sur voirie (les modalités d'utilisation ou de non-utilisation des systèmes d'accrochage) mais aussi sur les lieux d'habitation. Pour ces derniers, les cyclistes interrogés par le bureau d'études souhaitent à 94% leur voir adjoints ou intégrés des locaux dédiés au stationnement des vélos. Parce que le panel était composé de cyclistes pratiquants, rien d'étonnant à voir cette unanimité des avis en matière de stationnement. Mais pour les occasionnels voire les non-utilisateurs de vélo, la présence de locaux à vélos fait-elle partie de leurs préoccupations? Quelle part joue ce point noir dans leur choix du mode de déplacements quotidien? A-t-on en définitive une idée plus fine (voire localisée) de la demande? Cette question revint lors du débat avec le public. Les uns évoquant une question préalable à des actions publiques ou privées à ce sujet. À l'inverse, d'autres participants expliquèrent pourquoi à

leurs yeux la question primordiale n'était pas tant de connaître la demande mais plutôt de savoir comment sensibiliser au mieux les acteurs en présence : locataires, propriétaires, syndicats de copropriétés, collectivités locales, bailleurs sociaux et promoteurs immobiliers. En somme, impulser plutôt qu'interroger. Et ce, afin de faire émerger une offre. Les partisans de cette option apprécièrent la présentation qui fut faite par une représentante de la DGUHC⁵ de la première fiche de sensibilisation réalisée sur la question du stationnement vélo. Toujours librement téléchargeable sur le site Internet du Certu, cette fiche s'intitule "Le stationnement des vélos sur les espaces privés". Elle s'adresse aux "décideurs, instructeurs de permis de construire, promoteurs, bailleurs, architectes..."

Le parc privé, un chantier interdit au public ?

En ouverture des assises, Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, rappela que la Ville de Paris ne pouvait pas intervenir directement dans le parc privé - qui représente la plus grande part du parc de logements, à Paris ● ● ●

Les intervenants des 1^{res} assises du stationnement des vélos à Paris

- **Denis Baupin**, adjoint au maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie
- **Jean-Claude Berardo**, RATP
- **M. Bourrelis**, Chambre syndicale des administrateurs de biens
- **Jean-Pierre Caffet**, adjoint au maire de Paris, chargé de l'urbanisme
- **Françoise Clause**, MDB
- **Jean-François Collin**, directeur général de la Saemes
- **Didier Couval**, Région Ile-de-France
- **Jérôme Dauchez**, Chambre nationale des administrateurs de biens
- **Jean-Claude Didier**, MDB
- **Abel Guggenheim**, MDB
- **Geneviève Laferrère**, Certu
- **M. Lance**, SGIM Paris
- **Laurent Lopez**, MDB
- **M. de la Hauteière**, Anah
- **Hubert Peigné**, président du comité de suivi de la politique du vélo
- **François Prochasson**, Ville de Paris
- **Magali Pinon-Leconte**, DGUHC - ministère de l'Équipement
- **Yvette Ranc**, Ville de Paris.

Le présent texte est une synthèse réalisée à partir du compte-rendu des assises du stationnement vélo rédigé par Françoise Clause. Les lecteurs de *Ville & Vélo* sont cordialement invités à consulter ce compte rendu ainsi que les autres articles et contributions qui composent le dossier stationnement mis en ligne sur le site Internet de MDB, Mieux se déplacer à bicyclette, en cliquant :

<http://www.mdb-idf.org/dossiers/stationnement-velo/index.html>



● ● ● comme ailleurs. Une ingénierie directe de la puissance publique n'est, en ce cas, pas réellement possible ni admise. Pour l'habitat existant, seule une politique municipale de persuasion et surtout d'incitation peut être envisagée. Un seul autre acteur public peut dès lors entrer en jeu : l'ANAH. Un représentant de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat expliqua à un auditoire très largement étonné de l'apprendre que l'ANAH dispose d'outils pour subventionner des créations de locaux destinés aux vélos. Quasi inconnue, cette aide financière (20 % à 35 % du montant des travaux) n'a, jusqu'alors, pas été utilisée à Paris.

L'assistance témoigna son vif regret quant à l'absence de publicité faite par l'institution au sujet de cette ligne budgétaire pro-vélo. Concernant les constructions neuves, la Ville de Paris dispose d'une marge de manœuvre en l'instrument d'action publique qu'est l'article 12 du PLU (plan local d'urbanisme). Cet article permet aux communes qui le souhaitent d'inscrire des normes de stationnement vélo (1,5 % de la surface hors œuvre nette) adaptées aux différents types de logements, d'entreprises et aux commerces... Les projets de dispositions relatives au stationnement vélo comprises dans l'article 12 du document d'urba-

nisme parisien en cours d'élaboration furent présentés à l'auditoire.

Bicicletta non grata

Ces premières assises du stationnement furent aussi l'occasion de donner à entendre les nombreuses difficultés, déceptions et mésaventures rencontrées "sur le terrain" par des personnes désireuses de garer leur vélo dans de bonnes conditions. Pour ce faire, quelques cyclistes adhérents de MDB furent mis à contribution en témoignant de leurs déboires respectifs. Conflits d'intérêts ou d'usages entre locataires à ce sujet et surtout entre propriétaires au sein des syndicats de copro- ● ● ●

MDB communiqué

Les Assises du stationnement qui se sont tenues à notre initiative ont donné lieu à des échanges très riches. Des pistes de travail y ont été dégagées telles que la mise en place de commissions tripartites regroupant associations, bailleurs et Ville, création d'un partenariat Ville Anah...

Celles-ci n'ont malheureusement jamais connu de suite. Pour MDB, le principal frein à ce développement d'une politique de stationnement au sein des immeubles est lié aux limites de la compétence de l'élu en charge du sujet "vélo". En l'absence d'une mission de coordination placée près du maire, toute politique de développement de la bicyclette restera incomplète. ■

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
 Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
 Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr

www.abri-plus.com



● ● ● priétés rendent au quotidien cette demande souvent peu audible voire inacceptable. L'auditoire fut mis au fait de – presque – tous les cas de figure où l'aménagement d'un espace dédié au stationnement des vélos dans les parties communes d'une copropriété pose problème. Dans un contexte où le phénomène NIMBY ("not in my backyard", pas dans mon jardin) se développe allégrement en France, rien d'étonnant à ce que le stationnement résidentiel des vélos soit perçu par le voisinage comme une source de nuisances, esthétiques ou sonores. Face à ces difficultés rencontrées, les représentants des administrateurs de biens (CNAB et CSAB) exposèrent la complexité d'intervention dans des lieux souvent physiquement très contraints. Pragmatiques, les administrateurs de biens laissèrent entrevoir des aménagements possibles au coup par coup en saisissant les opportunités (telle la réaffectation d'une loge de gardien). À leur tour, ils insistèrent sur la nécessité d'un vrai déblocage culturel et psychologique en la matière. Deux intervenants relevèrent que la mise en place du tri sélectif généralisé et les travaux engagés pour accueillir les nouvelles poubelles constituaient certainement une occasion ratée de traiter le problème du stationnement des vélos.

Vers un stationnement résidentiel hors-les-murs

Dans les zones urbaines denses voire hyperdenses, ce dont relève bon nombre des arrondissements de Paris, l'habitat ancien privé ne permet dans certains cas aucune solution d'aménagement ou d'édification d'un local ou abri à vélos. Dans les faits, certains résidents cyclistes sont donc contraints de stationner leur vélo dans la rue (le printemps et l'été) et de le monter dans l'appartement (l'automne et l'hiver). Représentées lors des assises, la RATP et la Saemes exposèrent expérimentations et projets visant à proposer et organiser des solutions alternatives de stationnement résidentiel: hors-les-murs. La RATP présenta le plan d'une vélostation contenant un espace de stationnement à aménager sous le métro aérien et accessible 24 h/24 (au moyen d'un pass Navigo spécial). La Société anonyme d'économie mixte d'exploitation du stationnement (Sem de la Ville de Paris) exposa quant à elle sa politique de location de vélos (en partenariat avec Roue libre). Furent également présentés les premières expérimentations et les projets

concernant l'intégration au sein des parkings de la société d'espaces dédiés au stationnement vélo, à l'intention des riverains. Il est possible de relever un heureux hasard de calendrier. Ces premières assises du stationnement vélo furent présidées et animées par Hubert Peigné – alors président du comité de suivi de la politique du vélo. Trois ans plus tard, presque jour pour jour, sa récente nomination au poste de coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo réactualise en quelque sorte cette journée d'échanges parisienne. Hubert Peigné a en effet annoncé trois grands axes pour son action parmi lesquels le stationnement vélo dans les lieux d'habitation. Acteurs publics locaux ou nationaux, association d'usagers de la bicyclette mais aussi citoyens (propriétaires ou locataires) et promoteurs immobiliers, tous sont invités à s'inscrire dans la dynamique que souhaite lancer le nouveau "monsieur Vélo" concernant ce dossier primordial. Pour cette nouvelle étape qui s'ouvre, la question que l'on peut d'ores et déjà se poser est : faut-il souhaiter de nouvelles assises du stationnement vélo, cette fois-ci nationales? ■

Éditeur:
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication:
Denis Baupin

Rédactrice en chef:
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page:
Édouard de Ferrières,
Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro:
Franck Lemarck
Véronique Cézard

Rédaction / Abonnements:
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos:



Club des villes cyclables,
Denis Desailly,

Publicité:
IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture:
Studio Desailly
Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler:
Isabelle Duval
Thibault Even

Photogravure et impression:
LVRI
44 avenue
de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal :
juin 2006

N° CPPAP:
0108 K 81197
Ville & Vélo
est membre
du SPEJP.

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

- > Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
- > Tarif adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

Collectivité, société, association.....
Nom..... Prénom.....
Fonction.....
Adresse.....
Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
 - > Je paierai à réception de facture
 - > Je souhaite recevoir une facture acquittée
- Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528





LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES CYCLABLES
 V i l l e & v é l o

Avancez avec lui...

6 numéros par an. 100% villes et vélos.

info@villes-cyclables.org

Vous cherchez des solutions techniques et un exploitant pour vos services vélos ?



Movimento est un opérateur de **vélo-station** et propose des systèmes humanisés ou automatisés, intégrés aux transports publics, pour la location et le gardiennage de vélos.



5 port Saint Sauveur 31000 Toulouse
 Contacts : William Perucca - Sylvain Boux
 Tél. 05.34.300.300 - www.movimento.coop

Vélo-station est un service



Siret : 442 700 977 000 22





Hubert Peigné, coordonnateur interministériel vélo

1) En tant que tout nouveau coordonnateur interministériel vélo, vous avez inscrit la question du stationnement vélo parmi vos dossiers prioritaires. Quelles vont être vos pistes de réflexion ?

HP : D'abord, aller voir ce qui se fait ailleurs. Dans les pays étrangers, où le vélo est bien plus pratiqué que chez nous, le sujet est naturellement traité. Je tiens donc à identifier des interlocuteurs et à profiter de toutes les occasions pour aller voir ce qui se fait, en Suisse, en Hollande, en Scandinavie. Il faudra s'appuyer sur ce que font les autres.

Ensuite, je voudrais chercher à identifier, ici, les interlocuteurs *ad hoc*, et pouvoir les faire discuter avec les usagers. Je dois savoir comment les propriétaires voient les choses, ainsi que les organismes de logement social. Sans oublier les interlocuteurs essentiels que sont les villes, dans la mesure où ce sont elles qui prennent les décisions d'urbanisme.

Il faudra ensuite réfléchir aux questions réglementaires. Il faut savoir quand et comment inciter, et à partir de quel moment l'on peut dire – dans une opération de réhabilitation par exemple : Vous ne ferez ces travaux que si vous y incluez un local à vélos. Par la suite, il faudra aussi savoir comment contrôler – car une réglementation ne peut fonctionner que s'il y a contrôle.

2) Comment trouver les financements nécessaires à ces opérations ?

HP : Je rappelle que l'Anah est susceptible de délivrer des aides – il faut voir dans quelles conditions. Mais l'État peut aussi jouer un rôle moteur. J'espère que le Club des villes cyclables va saisir les ministres concernés – MM. Borloo et Perben – pour demander que leurs services accompagnent financièrement les villes qui souhaitent s'engager. Comment peuvent-elles s'engager ? Par exemple, en essayant de récupérer des locaux peu ou pas utilisés – magasins abandonnés ou locaux en transition. Mais ce n'est qu'un exemple.

En ce qui concerne l'État, il faudrait aussi qu'il montre l'exemple, qu'il soit "État exemplaire" dans son domaine : c'est par exemple lui qui gère le logement universitaire. Il pourrait commencer par traiter la question dans ce cadre. Cela aurait valeur d'exemple, surtout si les initiatives prises permettent de gagner des points.

Je crois réellement qu'il est indispensable de mobiliser les énergies. Il faut multiplier les initiatives telles que les colloques, les journées techniques, échanges d'expérience, etc. Et mobiliser le réseau Certu, à la fois pour appuyer les initiatives et publier de la documentation technique.

Et il ne faut surtout pas perdre de vue l'aspect transversal de la question du stationnement dans les lieux d'habitation. Ce n'est pas un problème qui peut être traité indépen-

damment du reste : la sécurité des chemine-ments, les trajets, les vols, le marquage, etc.

3) Cette question est-elle une réelle urgence ? Ne craignez-vous pas que d'aucuns considèrent qu'il y a d'autres priorités autour des problèmes de logement ?

HP : Je crois qu'il faut, justement, commencer par identifier les besoins. Il faut aller dans les quartiers, et rencontrer les habitants pour comprendre quelles sont leurs attentes et leurs pratiques – depuis "l'aval-leur de kilomètres" jusqu'à la personne âgée qui fait ses courses à vélo. Et puis il faut, en effet, définir des priorités, et ne pas se montrer injurieux : c'est-à-dire aller installer des garages à vélos alors que les boîtes aux lettres sont cassées.

Je plaide absolument pour une approche de terrain, au cas par cas. Il ne faut pas que ces questions soient traitées de façon trop idéologique. Mais n'oublions pas non plus la dimension sociale du vélo, qui est un moyen de déplacement peu coûteux. Encourager son usage, c'est aussi avoir une politique sociale.

4) Finalement, n'y a-t-il pas un risque que, une fois de plus, ce soient les collectivités locales qui pallient ce que ne feront ni l'État ni les bailleurs privés ?

HP : Peut-être. Mais de toute façon, dans ce domaine, il n'y a que deux attitudes possibles : attendre que ce soient les autres qui s'y mettent... ou choisir d'être volontariste ■

quelques dates

1994 : Président du Comité de suivi de la politique du vélo

Mars 2004 : Remise du rapport Le Brethon sur le développement du vélo au Premier Ministre

14 Avril 2006 : Décret n° 2006-444. Art. 1 « Il est institué, auprès du ministre chargé des transports, un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo »