

Stationnement sécurisé des vélos

Quel diagnostic ?

Une grande partie des immeubles de Lyon ne disposent pas de parking permettant de laisser son vélo la nuit. Différents cas doivent être distingués :

1. Le cas où l'immeuble ne possède aucune partie commune susceptible d'accueillir des vélos.
2. Le cas où l'immeuble possède une cour qui pourrait accueillir des vélos, mais où le règlement de copropriété l'interdit.
3. Le cas où un local vélo existe, mais où celui-ci est mal conçu, dans son aménagement (pas d'arceau ni de point fixe pour attacher un vélo) ou dans ses accès (au sous-sol, avec plusieurs portes à franchir, souvent fermées à clef, etc.) et potentiellement mal sécurisé : de nombreux cas de vols ont été recensés dans ce genre de local vélo.

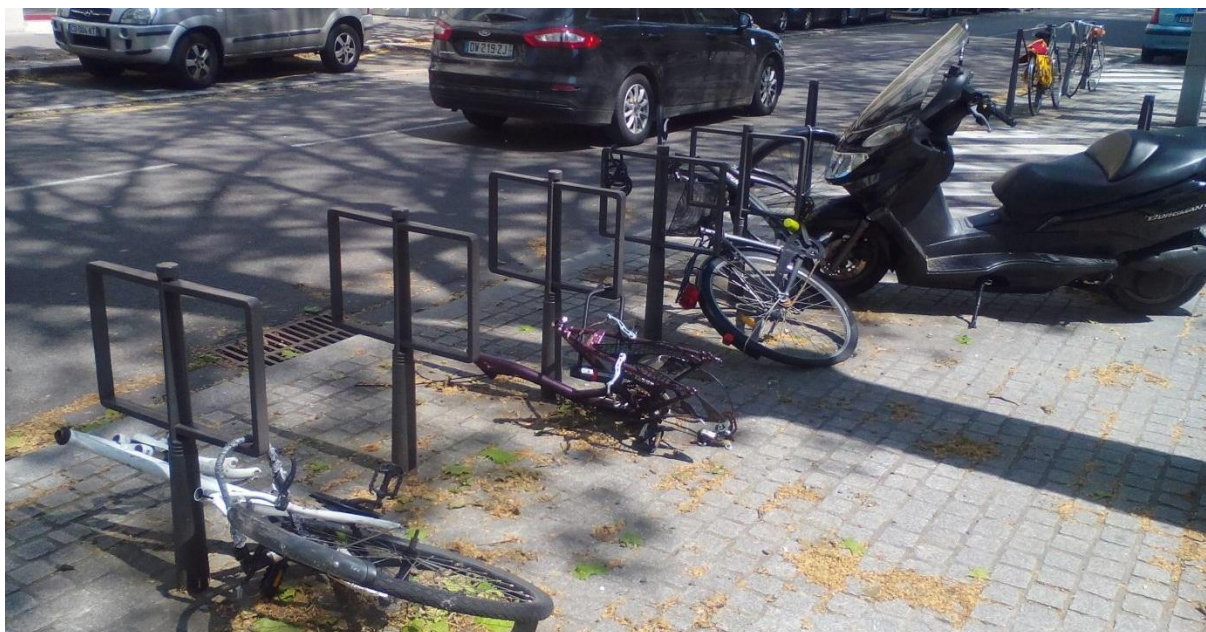
Dans ces trois cas, les personnes qui utilisent un vélo le rangent dans leur appartement (ou sur le balcon, ou au grenier, ou à la cave, selon les situations). Utiliser le vélo requiert donc d'abord de le porter péniblement dans un escalier ou dans un ascenseur exigu qui n'a pas été conçu pour cela : de quoi décourager les meilleures volontés.

Ceux qui ne sont pas prêts à faire cela renoncent tout simplement au vélo. Dans certains cas cela signifie l'utilisation de la voiture ou de la moto, au détriment de la qualité de vie dans l'arrondissement.



Exemple de « parkings verticaux » décourageant efficacement l'usage du vélo.

Certes, laisser le vélo dehors est possible depuis que des arceaux ont été déployés par le Grand Lyon, mais les chances de passer l'année sans vol où vandalisme sont quasiment nulles. Selon le commissariat du 1^{er} arrondissement, il n'y a rien à faire car « les voleurs sont très organisés » (sic).



Vandalisme dans le quartier Part-Dieu, 02/05/2016.

Dans ces conditions, il nous semble déjà étonnant, à La Ville à Vélo, de voir autant de cyclistes dans les rues de Lyon. Ce constat particulièrement encourageant témoigne du potentiel de progression de la part modale du vélo si des conditions encore plus favorables étaient réunies, notamment en termes de stationnement sécurisé.



Rue de la Part-Dieu, un matin de septembre 2015

Par ailleurs, la municipalité subventionne le stationnement automobile « résidentiel » et dédie presque la moitié de l'espace public à cet usage. Bien que la compétence stationnement soit plutôt du ressort du Grand Lyon, le rôle des mairies d'arrondissement est déterminant dans l'affectation de l'espace public.

C'est pourquoi votre engagement nous paraît essentiel pour rééquilibrer le partage des espaces et fonds publics entre les différents modes de transport.



Rue du général Plessier, 2^{ème} arrondissement, mai 2015

Quelles solutions ?

Solution 1 : Rééquilibrer l'offre des parkings LPA

Une bonne solution déjà mise en œuvre à Lyon consiste à créer des espaces vélo dépendant des parkings LPA existants, soit sur de l'espace précédemment affecté au stationnement automobile, soit sur de nouveaux espaces. Ainsi les 16 parkings LPA existant à Lyon offrent 905 places de stationnement vélo, disponibles sur abonnement à l'année, ce qui est **très positif et très apprécié**. L'abonnement coûte 35€/an/vélo +5€ de frais de dossier par personne.

Étant donné que les parkings ne sont pas à l'origine conçus pour les vélos, ils ne sont en général accessibles qu'à pied (escaliers, ascenseurs) ou en voitures (rampes très pentues, barrières automobiles...). C'est pourquoi les parkings qui nous paraissent les plus pratiques sont ceux construits au niveau du sol comme le parking vélo Saint-Jean (40 places). Le système d'accès par carte à puce est **très pratique**.



Parking vélo sécurisé Saint-Jean (Lyon 5). Capacité 40 places

Dans le 2ème arrondissement les 6 parkings LPA offrent 3789 places de voitures et 148 places de vélo (soit 0.4% de la superficie totale des parkings). Il nous paraît donc important de progresser dans le **rééquilibrage** de l'offre de stationnement dans les parkings LPA entre les vélos et les véhicules motorisés.

Un rééquilibrage significatif n'exige aucun effort important: Puisqu'**un vélo prend 10 à 12 fois moins de place d'une voiture, il est possible de passer** de la situation actuelle (50 fois plus de voitures que de vélos) **à une situation future « idéale »** (autant de vélos que de voitures), à surface de parking égale, **en diminuant de manière quasiment insensible le nombre de places pour les voitures** (-8%).

Dit autrement, une **amélioration énorme** des conditions de stationnement du vélo ne génère qu'une **très faible dégradation** des conditions de stationnement des véhicules motorisés. Cette conclusion s'applique aussi bien aux parkings LPA qu'au stationnement sur voirie.

A noter que dans de nombreux cas la création de parkings vélos peut s'effectuer sur des espaces inutilisés : c'est par exemple le cas au parking LPA des halles, dans le 3^{ème} arrondissement, où 80 places vélo sont créées sans supprimer une seule place de stationnement automobile.

Solution 2 : Mettre en place des vélobox « mini collectifs »

Etant donné la difficulté prévisible à modifier les habitudes, culturelles aussi bien que financières, des parkings LPA, nous avons pensé que d'autres solutions seraient tout aussi appropriées, sinon plus.

Aux Pays-Bas, pays de référence sur les questions cyclables, on trouve dans la rue beaucoup de **mini parkings vélos collectifs sécurisés, là-bas appelés « fietshangar »**. Ils se présentent sous la forme de petits hangars pouvant accueillir 5 à 10 vélos, hauts d'1,3m et occupant autant d'espace au sol qu'une petite place de parking. Ces hangars sont fermés grâce à une clef ou un système électronique.

Utilisé depuis des décennies, ce système a largement fait la preuve de sa pertinence. **Le principe du « mini collectif » est moins coûteux que des installations « individuelles » tout en étant plus sûr que des parkings collectifs.**

La Métropole de Grenoble a lancé début 2016 sa phase test d'implantation de tels box à vélo « mini collectifs » (en complément des consignes à vélo qui y existent depuis 2010). Deux modèles sont testés jusqu'à l'automne par des volontaires afin d'évaluer celui le plus adapté aux besoins de la population (accessibilité, facilité d'utilisation, possibilité de garer son vélo avec un siège enfant...). La Métropole de Grenoble prévoit un coût de location de 30€ par an et par usager, mais dans le contexte lyonnais ce prix pourrait facilement être plus élevé.



Consigne collective pour 6 vélos, Grenoble

L'implantation de ces modèles s'effectue directement sur un emplacement de stationnement « voiture » et ne nécessitent ni travaux de génie civil ni raccordement au réseau. Le prix d'achat+installation d'un de ces modules est de 5000€ pour les « prototypes » mais il est significativement plus bas dans le cas d'installation en quantité, comme c'est le cas en Hollande.

Ces modules peuvent également très bien répondre à un besoin de stationnement sécurisé en journée pour les bureaux, sociétés, sans avoir à effectuer de travaux à l'intérieur de leurs locaux.

La Ville à Vélo a contacté les services techniques de la Métro Grenoble qui se tiennent à notre disposition pour une visite sur place avec les élus lyonnais pour échanger sur ces modules leur système de gestion.

Alternative aux garages à vélos

D'autres solutions existent, alternatives aux "Fietshangar":

- Box individuels (comme à Chambéry, Paris, etc..)
- Systèmes automatiques enterrés comme en Espagne ou au Japon,
- Consignes collectives comme les gares SNCF,
- etc.

Ces solutions sont tout à fait envisageables mais nous semblent plus coûteuses que les *fietshangar*, sans offrir plus d'avantages.

A noter que la métropole de Grenoble a déjà mis en place 260 places en consigne individuelle avec le système Métrovélobox, en complément des 830 places existantes en consigne collective.



Métrovélobox (consigne individuelle), Grenoble



Comparaison de prix effectuée par Mon Cher Vélo, source : <http://monchervelo.fr/velostation-et-box-a-velo-a-bourges/>

En pratique

Installer un fietshangar suppose 3 choses de la part de la mairie d'arrondissement :

1. Affecter à ce mini-hangar l'espace occupé par une voiture, ou simplement optimiser la disposition des voitures garées ;
2. Payer 2700€ à 5000€ l'acquisition du mini-hangar ainsi que sa mise en place ;
3. Organiser le système de paiement et remise des titres d'accès.

La Ville à Vélo recommande l'usage d'un système d'ouverture RFID compatible avec les cartes OURA ou vélo'v ou LPA ou TCL (à Grenoble les cartes TAG et OURA font office de carte d'accès aux consignes vélo, la faisabilité est donc prouvée). Nous conseillons de fixer un tarif compris entre 35€/an/place, comme pour les places dans les parkings LPA.

La Ville à Vélo préconise dans un premier temps de placer une dizaine de ces mini-hangars dans les secteurs les plus denses de cet arrondissement. Si le test est concluant, la solution pourra être généralisée dans l'arrondissement et dans les autres arrondissements de la ville.

La Ville à Vélo se propose d'aider dans la réalisation et la promotion de ce projet :

1. Rencontrer les conseils de quartier pour proposer cette idée et argumenter en sa faveur ;
2. Trouver des utilisateurs pour ces box dès leur mise en service ;
3. Communiquer positivement autour de cette idée sur notre site internet, dans les événements que nous organisons, dans la presse, en insistant sur le rôle phare de la mairie d'arrondissement.

3^{ème} solution : Faciliter l'équipement des copropriétés

Une autre mesure qui serait très efficace et qui ne consomme pas d'espace public serait d'aider les copropriétés qui en font la demande à améliorer les conditions de stationnement des vélos.

Il s'agit d'un procédé tout à fait classique. Ainsi de très nombreuses communes en France, ayant compris les bénéfices du compostage pour leur système de gestion des déchets, offrent les composteurs aux résidents qui en font la demande. De la même manière, la mairie d'arrondissement ayant pris conscience des bénéfices que lui apporterait un usage accru du vélo, pourrait **offrir des arceaux vélo aux copropriétés qui en font la demande.**

Installer de simples arceaux dans une cour ou un local vélo/poussettes/poubelles ne coûte pas cher, mais permet de sécuriser les vélos, d'officialiser la présence de « places » où les vélos sont « garés ». Sans ces places, les vélos sont par terre, ils finissent par être délaissés puis sont interdits pour des raisons d'encombrement et d'esthétique.

Enfin, acheter des arceaux de qualité n'est pas assez « important » aux yeux d'une partie des propriétaires pour que ces investissements soient votés facilement en réunion de copropriété. **L'aide de la mairie d'arrondissement serait donc un vecteur de changement très efficace.**

Pour la mairie d'arrondissement, les avantages sont nombreux : les places créées sont moins coûteuses que celles en parkings publics sécurisés et l'entretien des places est **délégué aux privés.**

A noter que **l'Agence National de l'habitat** (Anah) propose déjà une prise en charge de **20% du montant des travaux** pour la mise en place d'un local vélo dans une copropriété.

Conclusion

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de lire notre note sur le stationnement cyclable. Nous espérons que celle-ci vous aura été utile et que nous aurons l'occasion d'en rediscuter lors d'une prochaine concertation ou rencontre.

Florence Delaunay

Co-Présidente de l'association « La Ville à Vélo »

<http://lavilleavevelo.org>

fd.delaunay@gmail.com

Annexes : exemples de consignes individuelles



Box Altinova, Chambéry



Box pour 12 vélos rangés verticalement, Chambéry



Vel'box, à Paris