

Plan Climat Nord Pas de Calais

Fiche “Le stationnement vélo”

Date prise en compte pour la description de l'état d'avancement de l'action: juin 2010

Partie 0 : Résumé

Actuellement, le vélo représente entre 1% et 3% des déplacements de moins de 5 km au sein de la Région Nord Pas de Calais. L'augmentation de l'utilisation du vélo passe également par une meilleure sécurisation contre le vol et les détériorations. En tenant compte de ce constat, l'ADAV (Association du Droit Au Vélo) a développé un guide visant à accompagner les collectivités mais également les entreprises dans la mise en place de parkings vélo pour les citoyens ou à destination des employés.

Le déploiement des stationnements pour vélos en ville vise à augmenter l'utilisation de ce dernier pour les courtes distances et également comme jonction entre les lieux de vie ou de travail et les transports en commun.

En augmentant l'utilisation du vélo via la sécurisation de son stationnement, l'objectif est de réduire l'utilisation des voitures en ville en offrant un meilleur confort d'utilisation aux cyclistes.

Cette action peut être reprise par les collectivités territoriales désireuses d'améliorer la sécurité liée à l'utilisation du vélo ou encore, par des entreprises, des associations, des écoles voulant proposer ce service aux employés, visiteurs ou étudiants.

Slogan de l'action

Partie 1: Présentation qualitative de l'action

1. Description et champ d'application

Le vol (ou le sentiment d'insécurité lié au vol) est un frein important au développement de l'usage du vélo, en raison de mobiliers absents ou souvent mal adaptés.

Sur base de ce constat, l'ADAV (Association du Droit Au Vélo) a développé un guide des bonnes pratiques sur le stationnement des vélos, et ce en partenariat avec l'ADEME, LMCU et la Région.

Ce guide a pour objectif d'accompagner les collectivités, les entreprises, les maîtres d'ouvrage dans leur choix d'installation de stationnements pour vélos sur leur territoire. Sur base de la prise en compte de certaines conditions liées à l'emplacement prévu pour mettre le parking vélos, le guide permet de définir la meilleure structure de parking en fonction des besoins de stationnement à court et à long terme.

2. Objectifs poursuivis

L'objectif de la diffusion du guide est de pouvoir mieux localiser les équipements de stationnement, de proposer un mobilier efficace, simple d'utilisation et pratique.

Le déploiement des stationnements pour vélos favorise également le report modal.

De plus, ce guide permettra de généraliser l'aménagement de matériels qui rendent leur usage plus lisible et qui sont facilement adaptables à l'échelle régionale.

En plaçant les infrastructures à proximité des gares, l'objectif de l'action est également de réduire l'encombrement des vélos dans les trains, permettant ainsi de laisser le vélo dans des parkings de nuit sécurisés.

L'objectif de l'ADAV dans le cadre de cette action est d'accompagner les personnes dans la mise en place des stationnements de vélos en estimant les besoins, les infrastructures nécessaires et les bonnes localisations.

3. Etat d'avancement

Aujourd'hui, le guide de stationnement pour vélo (sous la forme d'un document .pdf) a été mis à la disposition de l'ensemble des acteurs publics et privés désirant installer ces parkings vélo.

Des actions sont en cours de développement, notamment au niveau de la gare de Lille Flandre où la Ville de Lille va installer 550 emplacements de stationnement pour vélos, dont 400 sont destinés aux abonnés du TER et de Transpole et 150 aux particuliers.

Une école supérieure et une entreprise sont également sur le point de se lancer dans la démarche.

4. Porteur

L'ADAV pour le travail de conseil et d'expertise à l'attention des maîtres d'ouvrage. Ensuite, l'action est reprise par tout organisme public ou privé désirant mettre en place ce type d'infrastructure sur son territoire ou dans sa structure. Le déploiement et la mise en place des structures sont donc prises en charge directement par le maître d'ouvrage et l'ADAV n'intervient que comme conseiller sur la mise en œuvre.

5. Partenaire(s)

Aujourd'hui, l'ADEME et la Région soutiennent les initiatives de l'ADAV par rapport à la réalisation et la diffusion du guide.

D'autres partenariats sont envisagés en fonction de la demande, qu'il s'agisse d'entreprises, de collectivité, d'associations ou autres. C'est actuellement le cas avec LMCU dans le projet de mise en place de stationnements pour vélos à proximité de la gare de Lille Flandre.

6. Bénéficiaires

L'action de l'ADAV est actuellement en lancement et la concrétisation de la mise en place de parkings vélos n'a pas encore eu lieu. Dès lors, il est difficile d'évaluer précisément le nombre de personnes qui pourront bénéficier de ce service, ne connaissant pas encore le potentiel de développement

Cependant, si l'on se base sur l'étude prospective sur la mise en œuvre du « Facteur 4 » en Nord Pas de Calais, on considère que sur la Région, entre 1% et 3% des déplacements de moins de 5 km sont aujourd'hui effectués en vélo, ce qui correspond à plus ou moins 7 millions de passager.km¹ par an (comparé à 6.690 millions de passagers.km en voiture aujourd'hui).

Si l'on se réfère à une ville comme Copenhague où le vélo est utilisé pour plus de 50 % des trajets de moins de 5 km, on peut reporter le même scénario pour la Région Nord Pas de Calais, ce qui reviendrait à avoir plus de 360 millions de passagers.km en vélo.

Les collectivités vont également bénéficier de cette action via une amélioration des conditions de vie en ville et une réduction des congestions en heure de pointe.

7. Ressources

Les ressources mobilisés pour la mise en place des stationnements vélo dépend fortement des situations (en raison du foncier) et des infrastructures nécessaires (types de stationnement, gardiennage,...). Il est également important de prendre en compte le personnel d'entretien en cas de nécessité.

Les ressources nécessaires vont également dépendre de la taille du projet ainsi que des porteurs qui vont le financer : collectivités, institutions, Communautés d'Agglomération, ...

Aujourd'hui, l'ADAV bénéficie de subsides de fonctionnement de la part des différents partenaires régionaux. Une convention a notamment été signée avec les deux Conseils Généraux qui versent annuellement une subvention de 20.000 € (convention portant jusqu'en 2020).

8. Principales leçons

a) principales réussites

- La mise en place à la gare de Lille-Flandres de 550 places gardiennées qui ont été proposées dès la rentrée scolaire (400 places pour les abonnés du TER et 150 places pour les particuliers)
- La Ville de Lille qui a dans son plan d'actions la mise en place de 400 arceaux à vélo à destination des habitants

¹ Un passager.km est une personne qui se déplace sur une distance d'1 km. Ainsi 10 passagers.km peuvent représenter soit 10 personnes qui font chacun 1km ou alors, une personne qui parcourt 10 km

- Egalement un programme, par la Ville de Lille, de déclassement de stationnements pour voitures pour en faire des stationnements sécurisés pour les vélos (5 à 6 vélos par emplacement voiture).

b) obstacles à surmonter

- Présence et besoin important des stationnements pour voitures en ville
- Une tendance à sous-estimer les besoins de stationnement vélo du fait de l'absence actuelle d'une offre pertinente
- Coût du foncier qui est important à proximité des gares ou des lieux de vie locale

c) facteurs-clés de succès

- Volonté des pouvoirs publics d'investir dans ces infrastructures et de rendre au vélo sa place au cœur des villes
- Disposition des stationnements vélos à proximité des plate-forme de transports en commun, afin de faciliter les liaisons et d'augmenter les distances parcourues sans utilisation de la voiture.

9. Autres impacts éventuels

L'utilisation du vélo présente aussi des intérêts sociaux et sur la santé par la réalisation d'activité physique au quotidien.

Il s'agit également d'un mode de transport sans émissions de polluants atmosphériques.

10. Autres infos pertinentes

Des études sont actuellement réalisées sur la mise en place de locaux sécurisés pour le stationnement de vélos dans les zones résidentielles avec un accès personnalisé.

Partie 2: Pour en savoir plus...

1. Contact chez le porteur de l'action

Sébastien Torro-Tokodi, conseiller du Pôle Info-Déplacements de l'ADAV

Info-deplacements@droitauvelo.org

0320529758

2. Références utiles

- « Guide du stationnement des vélos » réalisé par l'ADAV en partenariat avec la Région, l'ADEME et LMCU et réédité en 2009

<http://www.droitauvelo.org/EID/PDE-PDA/ADAVguideStationnement.pdf>

- fiche 6 ADAV « Vous tenez à votre vélo ? »

- étude SNCF/TER Nord-Pas de Calais « La pratique du vélo en rabattement / diffusion d'un trajet TER » par le bureau d'étude LH2 (à l'état d'ébauche)

Partie 3: Transférabilité de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Pourquoi démultiplier cette action en NPDC ?

Il y a une nécessité d'offrir un service généralisé à l'ensemble du territoire en matière de stationnement pour vélos en permettant également une visibilité et une reconnaissance à l'échelle de la Région.

Le déploiement à l'échelle régionale permettra également une meilleure complémentarité des offres. Ainsi, une personne pourra à la fois déposer un vélo en gare d'arrivée et de départ en évitant de le transporter dans les trains, et ce en sachant que le vélo ne sera ni volé ni détérioré.

D'autre part, comme nous l'avons indiqué plus haut, l'utilisation du vélo pour les distances de moins de 5 km ne représente que 1% à 3% des déplacements alors que dans d'autres grandes villes d'Europe, on retrouve des taux d'utilisation de plus de 50%. Il existe donc un grand potentiel de déploiement de l'utilisation du vélo en ville, nécessitant des aménagements spécifiques et sécurisants.

2. Qui pourrait être intéressé à déployer une action similaire ?

Cette action peut être reprise par tout gestionnaire de territoire ou de transport désireux d'offrir ce service aux citoyens, ou encore par des entreprises publiques ou privées désireuses de mettre en place ce type de stationnement pour accueillir les employés et visiteurs.

3. Conditions de transférabilité

L'une des conditions de réussite liée au transfert de cette action est de trouver un porteur qui pourra prendre en charge les installations et le coût des opérations.

Dès que la structure porteuse se montre désireuse de mettre en place des stationnements pour vélos, il convient de réaliser une étude de terrain permettant d'identifier au préalable les besoins en terme de stationnement (court, moyen et/ou long terme), d'identifier la meilleure localisation pour mettre en place le parking, pour identifier le public cible et pour vérifier l'accessibilité au vélo (éviter les voiries trop fréquentées par les voitures, les sorties de parking voiture, etc.).

Ensuite, il convient d'analyser les liaisons avec les autres types de transport ou encore avec les zones d'activité tertiaire, commerciale ou résidentielle denses, c'est-à-dire où les personnes sont susceptibles de passer quelques temps sur le site.

4. Indicateur(s) de suivi et de résultats

- Taux d'occupation des parkings vélo
- Nombre d'emplacements de différents types (surveillés, couverts, non-couverts,...)
- Carte de localisation des emplacements de stationnement
- Nombre d'abonnements combinés avec l'utilisation du TER ou autre

5. Autres commentaires

La pérennisation est possible car il y a prévision d'un renchérissement du prix des énergies fossiles ainsi que d'une augmentation de l'encombrement des villes. Donc, on envisage une augmentation de l'utilisation du vélo en centre urbain qui doit être combiné avec la jonction en périphérie.

Partie 4: Quantification de l'impact environnemental (GES et pollution de l'air) de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Scénarios de quantification

En l'état actuel du début du déploiement de l'action, une quantification précise de la réduction des émissions de GES induite n'est pas possible. De plus, il convient, pour comprendre le report modal qui aura été réalisé, d'interroger les différents utilisateurs pour mieux comprendre les changements de comportement opérés.

Cependant, nous pouvons estimer ci-dessous en ordre de grandeur la réduction des émissions de GES liée à l'utilisation du vélo sur base d'une hypothèse de report modal par rapport à l'utilisation de la voiture.

2. Réduction nette des émissions de GES

Si l'on considère que l'on peut transférer au vélo l'utilisation de la voiture sur une distance de 3 km, le gain d'émission de GES réalisé s'élève à 1 kg CO₂eq (hypothèse du facteur d'émission pour la circulation d'une voiture en centre ville).

Ainsi, si on estime qu'aujourd'hui, en Région Nord Pas de Calais, 7 millions de passagers.km sont réalisés en vélo plutôt qu'en voiture, cela correspond à un gain carbone de près de 2.500 TeqCO₂.

3. Impact sur les émissions atmosphériques

Pour le calcul de l'impact sur les émissions atmosphériques, nous reprenons les données suivantes concernant les consommations de véhicules de marque Renault (mix 30% essence et 70% Diesel). Données en g/100km

	CO	HC	Nox	HC+Nox
Clio	0,2546	0,0198	0,1627	0,2021
Twingo	0,3067	0,0174	0,1622	0,1929
Kangoo	0,236	0,054	0,059	0,113

En faisant la moyenne des émissions des différents polluants entre ces 3 types de véhicules, nous obtenons les résultats suivants liés aux émissions évitées par les 7 millions de passagers.km en vélo plutôt qu'en voiture sur la Région Nord Pas de Calais.

	CO	HC	Nox	HC+Nox
En g/100km	0,266	0,030	0,128	0,169
Pour 7M passager.km	18.604	2.128	8.958	11.853

4. Scénario de démultiplication d'ici 2020

Comme scénario de démultiplication, nous pouvons considérer une utilisation du vélo dans 50% des cas pour les trajets de moins de 5 km comme identifié dans l'Etude prospective sur la mise en œuvre du « Facteur 4 » en Nord Pas de Calais (cfr. situation actuel dans la ville de Copenhague). Ces calculs ont été faits pour une projection à 2050.

A l'horizon 2020, nous faisons l'hypothèse d'une utilisation du vélo pour 25% des trajets de moins de 5 km. Cela reviendrait à 180 millions de passagers.km au total en vélo, soit une augmentation d'utilisation de 173 millions de passagers.km.

5. Quantification de la réduction potentielle des GES en 2020

En considérant une réduction de 1 kgCO₂eq pour 3 km parcourus en vélo plutôt qu'en voiture, et en posant comme hypothèse une réduction constante de l'utilisation de la voiture de 2,8% par an pour atteindre 25% en 2020, la réduction obtenue en 2020 serait de l'ordre de 57.000 TeqCO₂ par an.

Le gain carbone cumulé est estimé à plus de 300.000 TeqCO₂.

Lien avec le Facteur 4 :

En comparaison avec les émissions de l'ensemble du secteur du transport (passagers + marchandises) qui représentent 17% des émissions en Nord Pas de Calais (soit 7 650 000 Teq CO₂), la réduction des émissions de 57 000 TeqCO₂ pour l'année 2020 représente 0,7 %, à mettre en relation avec une réduction de 41 % requise d'ici 2020 si l'on veut suivre une tendance correspondant au Facteur 4 d'ici 2050.