

## La mobilité douce

# DEPLACEMENTS

### Objet

**Pour toute construction nouvelle, un emplacement aisément accessible d'une surface d'au moins un mètre carré par vélo, doit être aménagée pour permettre le stationnement des deux roues**



### Enjeux à la Réunion et plus globalement

#### Exemples à la Réunion

Sainte-Anne - ZAC : entrée de ville (SIDR)

Pour toute construction nouvelle, un emplacement aisément accessible d'une surface d'au moins un mètre carré par vélo, doit être aménagée pour permettre le stationnement des deux roues selon les dispositions suivantes :

- pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins 5 logements : 1 emplacement par logement ;
- pour les constructions à destination d'activités : 1 emplacement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de SHON ;
- pour les constructions à destination d'enseignement : 2 emplacements par classe pour les écoles maternelles ou primaires, 10 emplacements par classe pour les collèges ou lycée, 7 emplacements par tranche de 100 m<sup>2</sup> de SHON pour les autres établissements ;
- pour les autres destinations : le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés.

#### Exemples ailleurs

##### Autriche - Bregenz (Wonhpark Sandgrubenweg)

De nombreux services sont proposés dans l'optique du vieillissement de la population : le bâtiment est accessible aux handicapés, des casiers individuels situés dans le parking permettent la livraison de courses et de pressing à domicile. Plusieurs mesures encouragent les moyens de déplacements doux : la résidence est implantée à proximité d'arrêts de bus et de pistes cyclables ; le grand garage à vélos, à l'entrée du parking souterrain est facilement accessible, comprend un établi équipé des outils nécessaires aux réparations ; deux voitures en autopartage sont à disposition dans le parking. Les acteurs du projet ont réfléchi aux moyens d'encourager une vie communautaire et des échanges de voisinage. Plusieurs soirées ont été organisées par des spécialistes des relations sociales pour favoriser les rencontres entre les habitants, repérer les compétences et les bonnes volontés et encourager les initiatives : qui aurait envie de participer à l'entretien du jardin ? Qui peut accompagner des activités sportives ou artistiques dans la salle commune ?

Sources : Livre « L'architecture écologique du Vorarlberg »

### Le PLU imprègne le territoire

« La ville ne réalise pas des écoquartiers pour faire joli. Assurer un logement pour tous, tout en minimisant l'impact environnemental du bâtiment et des transports, est une politique de fond, inscrite dans le plan local d'urbanisme (PLU) adopté fin 2005. Le stationnement automobile est ainsi restreint pour les activités économiques et chaque logement neuf dispose d'un mètre carré de stationnement vélo. Le PLU impose de 20 à 30% de logement social aux promoteurs privés et 35% aux acteurs publics. Sous son influence, 56% des permis de construire prévoient aujourd'hui le recours à l'énergie solaire et 75% à des toitures végétalisées. Il s'agit là d'une lame de fond, portée certes par les écoquartiers, mais dont la marque s'étend à la ville entière ».

Sources : CONFERENCE ECO QUARTIER – Revue de presse (Laurent Gaillard, directeur de l'urbanisme de la ville de Grenoble)

### Allemagne – Fribourg (Vauban)

- Vivre sans voiture

L'association "Car Frei" ("sans voiture"), qui rassemble 1 500 adhérents, gère un système d'auto-partage entre résidents. Elle achète une voiture pour 20 adhérents, ce qui représente environ 63 voitures. Ces véhicules sont garés dans un des parkings communautaires.

- Vélos et piétons plus proches

La ville a adopté une politique globale de "quartier à courtes distances" qui permet aux habitants de rejoindre à pied ou à bicyclette les commerces, services, écoles, jardins d'enfants situés à proximité des logements. Les urbanistes du projet considèrent comme "courte" une distance de moins de 700 m. La distance retenue, et la plus agréable, est de 300 m.

- Le sacre de la petite reine

À Fribourg, la part des déplacements assurée par les transports en commun est passée de 22% en 1976 à 28,5% en 1996. Dans le même temps, celle du vélo s'est envolée de 18% à 29% alors que celle des voitures particulières a chuté de 60% à 43%.



## Voies et voirie

L'allée Vauban, axe central, traverse le quartier du nord-ouest au sud-est et le relie aux communes voisines. De chaque côté de cette allée, majoritairement plantée, une bande de 6 mètres destinée à l'usage des piétons et des vélos, sépare l'axe central des parcelles des immeubles. Dans le sud du quartier, les trottoirs ont une largeur de 1,5 mètre et quelques places de stationnement sont aménagées pour les clients des espaces d'activités situés en rez-de-chaussée des immeubles : café, commerce, cabinets médicaux, services... La vitesse de circulation sur cette allée est fixée à 30 km/h.



## Danemark - Copenhague (Vesterbro)

La ville de Copenhague soutient fortement l'utilisation de la bicyclette en zone urbaine. Elle entretient un réseau de pistes et de routes cyclables qui est un modèle en Europe, et poursuit ses efforts par des mesures pratiques : développement de location gratuite de vélos dans plusieurs endroits de la ville (système de consigne), construction d'abris... Démarche couronnée de succès puisque l'usage du vélo a augmenté de 40% depuis 1995. Il représente 32% des choix de déplacement pour se rendre au travail, en centre ville, alors que, dans le même temps, l'usage de la voiture ne progressait que de 16%. En 2003, les citoyens de Copenhague ont ainsi parcouru quotidiennement à vélo plus d'un million de kilomètres !



## Coûts

Grande Bretagne - Beddington (BedZed)

Les tableaux suivants donnent une estimation approximative des coûts et des économies offertes par les différents moyens de déplacement utilisés à BedZed

Sources : Guide Arène – Quelques expériences européennes

Bilan financier	
mode alternatif	coût sur l'année(€)
<b>Utilisation du vélo</b>	
- dépréciation du vélo sur 3 ans (valeur 430 €)	144
- lubrifiant, câble de freinage...	29
- révision annuelle	72
5 trajets locaux en bus/train par semaine (2,88 €/trajet)	749
2 trajets en taxi par semaine (7,2 €/trajet)	749
Location d'une voiture tous les 15 jours (41,7 €)	1 084
<b>Total - coût annuel</b>	<b>2 827</b>
<b>voiture privée</b>	
Dépréciation	987
Taxes (routières + test pollution)	256
Service de sécurité routière	101
Assurance	360
Redevance annuelle pour le droit de parking de BedZed	132
Perte nette des intérêts sur l'achat au comptant d'une voiture	150
Essence	1 033
Pneus, révisions et entretiens	360
<b>Total - coût annuel</b>	<b>3 379</b>

## Précautions d'usage, difficultés, réglementation

### Plus de détails

Sources : Guide Arène – Zones d'activités

Optimiser les déplacements et favoriser les transports moins polluants

#### 1. Solutions techniques

Pour promouvoir l'usage des deux roues par les salariés, les aires de stationnement doivent satisfaire à certaines exigences. Le stationnement deux roues doit être accessible, situé à proximité du lieu de travail, visible, simple d'usage et d'esthétique. Il doit être situé dans un lieu de passage afin d'éviter les vols et les dégradations. Les stationnements moyenne et longue durées, utilisés par les salariés, doivent être réalisés avec des structures sûres, robustes, éclairées et protégées contre les intempéries.

#### 2. Dimensionnement

Le nombre de stationnement deux roues à prévoir est d'environ 1 emplacement pour 5 salariés. Une place de stationnement automobile, soit environ 25 m<sup>2</sup> peut être équipées de 6 à 7 arceaux et héberger 14 deux roues. Il faut compter un encombrement de 0,7 par 2 mètres par arceau pouvant accueillir deux vélos.

#### 3. Entretien, maintenance, durée de vie

Les supports métalliques ou bétons demandent peu d'entretien et leur durabilité est d'au moins 10 ans.

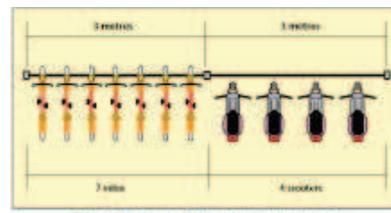
#### 4. A savoir

Des douches et des casiers peuvent être prévus pour les salariés se déplaçant par ce mode de transport.

Le type de stationnement choisi doit être équipé d'un système antivols.

Indicateurs pour l'évaluation des thématiques :

- Espace à vélo couvert par habitation : 1,42 m<sup>2</sup>
- Nbre de bornes de chargement pour les véhicules électriques : 26



## Stationnement aux pôles d'échanges

L'organisation du stationnement vélo aux pôles d'échanges est un élément essentiel de l'intermodalité transport public/vélo. L'offre de stationnement doit être adaptée aux besoins présents mais surtout futurs si la collectivité territoriale souhaite favoriser le passage des cyclistes au transport public.

Conditions requises pour le stationnement dans les gares :

- proximité et visibilité vis-à-vis de l'accès à la gare et de la voirie ;
- dispositif d'éclairage à moins de 5 m ;
- surveillance directe ou indirecte ;
- être à l'abri des intempéries ;
- comporter un dispositif d'attache (cadre et roue) ;
- être modulable pour tenir compte de l'évolution de la demande.

Les parcs vélos fermés installés dans les gares, de préférence de plein pied avec la voirie et le plus proche possible des trains, bus et trams qu'ils desservent, en minimisant les trajets à pied, sont les plus efficaces en termes d'incitation à l'usage... et les plus utilisés là où ils existent. Gardés, ils sont généralement payants et peuvent alors offrir des services autour du vélo. Les consignes vélo, elles aussi payantes, sont utiles, mais posent souvent des problèmes d'encombrement de l'espace public et ne peuvent offrir que peu de places.