

L'OFFRE ET LA QUALITE DES PARKINGS VELOS - AMOUNT AND QUALITY OF CYCLE PARKING FACILITIES

Annie-Claude SEBBAN, Institut d'Aménagement Régional, Aix-en-Provence - France.

La version anglaise de cet article a remporté le 3^{ème} prix du concours international FALCO LECTURE PRIZE, Congrès International Velo Mondial 2000, Amsterdam, juin 2000.

« Sujet : L'offre et la qualité des parkings vélos ont-elles une quelconque influence sur le taux d'utilisation de la bicyclette ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure est-ce vrai ? Plus précisément, comment le choix d'utiliser le vélo est-il influencé selon que la mise à disposition d'aménagements de parkings vélos existe au départ du trajet, en cas d'arrêts intermédiaire en cours de route, ou lors de l'arrivée à destination finale ? »

Résumé :

La popularité du vélo, en France, s'est considérablement accrue, en France. Ce renouveau est dû à divers facteurs : grève du transport public parisien (1995), Loi sur l'Air (1996), Plan de Déplacements urbains, et plus généralement, chômage, problème de crise économique, changement d'image du vélo, pollution atmosphérique, congestion routière, le bruit et les problèmes d'urbanisme. de plus, nombreux sont les aménagements cyclables qui ont été réalisés à travers la France : pistes et bandes cyclables, couloirs bus ouverts aux vélos, avenues vertes et parcs de stationnements.

Généralement, mesurer l'impact de tels aménagements sur l'augmentation de la pratique du vélo est une tâche difficile. Et connaître quels sont les taux d'utilisation de ces aménagements est un argument tellement stratégique pour toute collectivité locale qui souhaite développer l'usage du vélo sur son territoire. Cela prouve d'abord « qu'investir dans le vélo » peut être rentable, et ensuite, un aménagement cyclable amplement utilisé permet de justifier le renforcement d'une politique vélo pour une autorité locale.

Ainsi, nous pouvons nous interroger sur un aménagement précis : le parking vélo. Qu'est-ce qu'un bon parking vélo ? Quels sont les critères à retenir ? Et surtout, peut-on affirmer qu'une bonne offre de stationnement va garantir une augmentation de la pratique du vélo ? Enfin, quels outils méthodologiques créer afin de mesurer la potentielle influence du stationnement vélo sur la pratique de celui-ci ?

Pour répondre à ces questions, nous avons choisis d'utiliser une approche composée de plusieurs méthodes. Dans la première partie de notre article, nous définirons avec précision ce qu'est un parking vélo de qualité. Ensuite, dans une deuxième période, nous aborderons plusieurs possibilités méthodologiques afin d'évaluer, en des sites précis, une éventuelle augmentation de la pratique du vélo depuis la mise en place de parkings vélos.

Pour nous permettre de définir précisément ce qu'est un parking vélo de bonne qualité, nous nous sommes appuyés sur de nombreuses enquêtes françaises réalisées dans les départements de l'Isère (Grenoble), l'Hérault (Montpellier), la Savoie (Chambéry) et Paris. Réalisées par des sociétés privées ou publiques, ces enquêtes font référence à divers emplacements de parkings vélos : devant des établissements scolaires et universitaires, des établissements publics et des arrêts de stations centrales de transport public.

Une étude complémentaire a été menée pour interroger les cyclistes sur leurs préférences en matière de stationnement vélo (Sebban, A-C., Brève étude qualitative sur le stationnement

vélo, Paris, 1999 ; échantillon de 37 individus). Ces expériences nous ont permises de définir un parking vélo selon différents critères d'appréciation (par ordre d'importance décroissant) :

N°	CRITERES	DEFINITIONS	EXEMPLES
1	Le parking vélo doit être situé dans un lieu de surveillance du public, que celle-ci soit active ou passive.	A proximité des places publiques, au moins près des flux de piétons, de circulation des cyclistes et des véhicules motorisés, près des pistes et bandes cyclables, devant les commerces, bureaux, administrations.	Rue piétonnes, espace public, collège, université, entrée d'entreprises.
2	Le parking vélo doit être situé le plus près possible de la destination du cycliste.	A quelques mètres de la destination finale du cyclistes, afin d'éviter toute perte de temps à marcher ou à rechercher un espace de stationnement vélo illégal.	Devant une bibliothèque, un magasin, un cinéma.
3	Le parking vélo doit proposer un système d'attache sécurisé.	Le parking vélo doit proposer au moins trois points d'attache pour les roues avant et arrière, et pour le cadre qui doit être attaché à un point fixe.	
4	Le parking vélo doit être bien éclairé	Située au-dessus ou sur les côtés, la lumière doit être rapprochée du parking vélo (10 m au maximum).	Entrée de gare, mairie.
5	Le parking vélo doit avoir un toit.	Le toit protège les vélos des intempéries comme du soleil.	Tôle ondulée, bois etc.
6	Le parking vélo doit prendre en compte des critères de design et de « beauté ».	Le design, la couleur, la propreté rendent les parkings vélos plus attrayants pour les cyclistes.	Voir politique de stationnement vélo de la RATP, Paris, France.
7	Le parking vélo doit être signalé efficacement par des panneaux indicateurs routiers.	Au plus un parking vélo est bien signalé dans une ville, au plus son accès est facilité. Cela aide aussi au bon remplissage des parkings vélos.	
8	Le parking vélo doit faire partie d'un schéma directeur vélo.	Une ville dotée d'un bon schéma directeur vélo possède généralement une bonne pratique du vélo.	Exemples de Montpellier, Lille.
9	Les parkings vélos doivent être réalisés dans une ville, en accord avec le réseau de stationnement vélo prévu dans un schéma directeur vélo.	L'offre de stationnement vélo doit être présente à travers toute la ville : gare, hôpital, poste, ANPE (bureau du chômage), mairie, commissariat, stade, piscine, gymnase, bibliothèque, théâtre, cinéma, centre de conférence, galerie d'art, office du tourisme, musée, centre commercial, marché, rue piétonne, bar-tabac, café, établissement scolaire etc.	Exemples de réseaux de stationnements vélos : Paris, Chambéry, Strasbourg. :
10	Une cartographie du réseau de parkings vélos doit être disponible.	Pour pouvoir localiser systématiquement le parking vélo le plus proche de sa destination.	Exemple de carte à Grenoble.
11	Le parking vélo doit proposer un nombre optimal de stationnement sécurisés.	Un parking vélo peut proposer de 2 à des douzaines de places, prenant en considération le nombre de vélos en « stationnement sauvage » (ou illégal), le nombre de cyclistes en présence dans la ville, leurs pratiques cyclables, ainsi que l'évolution du schéma directeur cyclables.	

Proposition de critères à respecter pour réaliser une bonne offre de parkings vélos, SEBBAN, A-C., Aix, 2000.

On remarquera que tous ces critères de qualité ont un thème en commun : le risque de vol des vélos. Hors, il faut savoir qu'en France, avec le risque d'accident, c'est le frein psychosociologique majeur à la pratique du vélo. Ainsi, optimiser les précédents critères de qualité pour un parking vélos signifie non seulement proposer de bons aménagements, mais aussi et surtout, cela représente d'importants moyens mis en place pour lutter contre le vol des vélos. Mais pouvons-nous conclure pour autant que la mise en place de bons parkings vélos a quelqu'incidence sur la pratique du vélo dans un site donné ?

Nous allons à présent, dans cette seconde partie, nous focaliser sur ce point précis afin de savoir si oui ou non le nombre et la qualité des parkings vélos influencent le taux d'utilisation du vélo ?

Une série d'outils méthodologiques ont été créés afin de pouvoir mesurer cette influence potentielle sur la pratique du vélo, dans la mesure où les approches traditionnelles sur ce sujet (statistiques nationale, enquêtes ménage...) demeurent de notre point de vue inadéquates.

Mais que signifie donc l'expression « avoir une influence sur le taux d'utilisation du vélo » ?

Tout d'abord, nous définissons celle-ci comme une augmentation du souhait de faire du vélo exprimée par une partie de la population d'un territoire. L'action de choisir est ici déterminante car le choix du vélo se fait parmi de nombreux autres modes de transport. Et nous considérons qu'il s'agit aussi, pour un citoyen, de faire le choix de contribuer ou pas à la promotion de sa ville. Si ce choix peut être réalisé quelquefois inconsciemment dans l'esprit d'une population, nous pouvons espérer que le concept du choix du mode de transport est toujours conscient dans l'esprit d'une autorité locale. On peut penser qu'il est du ressort d'une autorité locale d'influencer le choix du mode vélo plutôt qu'un autre. N'est-ce pas là un bon début pour créer une certaine « influence cyclable » ?

A présent, prenons comme hypothèse le fait que les parkings vélos influencent réellement l'augmentation de la pratique du vélo. Pour tester cette hypothèse, nous allons utiliser les exemples théoriques suivants qui font appel à des méthodes quantitatives et qualitatives. La méthode quantitative représente un outil assez simple pour calculer l'impact de nouveaux parkings vélos ? nous allons proposer quatre phases de comptage, et une phase de questionnaire (N°5) ce qui nous permettra d'avoir assez de données chiffrées pour évaluer cette éventuelle influence d'un parking vélo sur la pratique de celui-ci : le nombre de vélos dans le trafic quotidien d'une ville avant (N°1) et après (N°2) l'aménagement du/des parkings vélo(s) ; les taux d'occupation (N°3) et de rotation (N°4) du/des parking(s) vélos. Notons ici, d'un point de vue opérationnel, qu'un seul enquêteur pour l'observation, les comptages et le questionnaire peut suffire dans ce type d'enquête quantitative et qualitative. Cela signifie un coût de main d'œuvre assez faible pour un volume d'information optimal.

N°	METHODES	OPERATIONS
1	Quantitative : compter le nombre de vélos dans le trafic quotidien d'un territoire donné (quartier, ville...) avant l'aménagement d'un parking vélos.	Réalisée en des lieux (rues principales, carrefours...) et à des heures spécifiques (jours de semaine, week-ends, heures de pointe), cette méthode consiste à compter les flux de vélos, et à repérer les origine/destination de tous les cyclistes observés.
2	Quantitative : compter le	Réalisée exactement aux mêmes lieux et heures spécifiques qu'auparavant, la méthode est

	nombre de vélos dans le trafic quotidien d'un territoire donné (quartier, ville...) après l'aménagement d'un parking vélos.	strictement identique : compter les flux de vélos, et repérer leurs origine/destination. Tout l'intérêt de cette méthode réside dans la comparaison des données recueillies avant et après. Enfin, cette méthode N°2 est d'autant plus intéressante qu'elle peut être répétée tous les mois (8 à 12 mois minimum) qui suivent la création de l'aménagement, cela afin de proposer un maximum de données comparatives sur l'évolution de la fréquentation éventuelle par les cyclistes de certains territoires de la ville.
3	Quantitative : calcul du taux d'occupation du parking vélos.	Ce type d'étude doit être menée en des territoires toujours dotés de parkings vélos : rue piétonnières et commerçantes, gares, universités... les comptages doivent être réalisés à certains moments de la journée : heures de pointe, jour de marché... le taux d'occupation du parking vélos peut être exprimé en pourcentage, et la formule est : nombre de vélos garés/nombre d'accroches proposées X 100. Cette méthode peut être affinée en analysant les types de vélos garés (%) afin de pouvoir déterminer les motifs de stationnement (ex : un vélo de ville = un cycliste ayant effectué un trajet domicile/travail).
4	Quantitative : calcul du taux de rotation du parking vélos.	Réalisé toujours dans les mêmes conditions spatiales et temporelles, cette méthode prend surtout en considération l'offre de stationnement vélos sécurisés : elle consiste en un comptage du nombre de vélos successivement garés à une accroche précise N°1 à N° x). la durée du stationnement et le type de vélo garé peuvent être analysés aussi. On peut par exemple exprimer ce taux de la façon suivante : de l'heure T à l'heure T', l'accroche N°x = y vélo(s) garés, dont z % de vélos de ville.

Méthodes quantitatives d'évaluation de l'éventuelle influence d'un parking vélos, SEBBAN, A-C., Aix, 2000.

Ces quatre approches combinées peuvent affiner considérablement une enquête relative aux parcs de stationnements vélos. Mais cela demeure inefficace dans la mesure où il manque certaines informations d'ordre psychosociologiques. La méthode qualitative suivante représente un important complément à notre approche :

METHODE	OPERATIONS
Qualitative : proposition de questionnaire auprès des cyclistes.	Cette méthode peut être proposée aux cyclistes (échantillon : 20<400 individus) partout à travers une ville : lorsqu'ils garent leurs vélos, ou même au cours du déplacement. L'expérience prouve que les cyclistes adorent être questionnés sur leur pratique du vélo, dans la mesure où cela leur arrive très rarement dans leur vie. L'essentiel des questions à poser sont les suivantes : depuis combien d'années faites-vous du vélo ? où garez-vous votre vélo habituellement ? que pensez-vous du parking vélo x, y et z ? combien de temps stationnez-vous généralement votre vélo ? pour quelles raisons faites-vous du vélo ? êtes vous obligé de prendre le vélo pour vos déplacements ? où préférez-vous garer votre vélo ? Age, sexe, profession etc.

Méthode qualitative d'évaluation de l'éventuelle influence d'un parking vélos, A-C. Sebban, Aix, 2000.

Avant de conclure, il paraît essentiel de souligner les quelques points suivants : tout d'abord, le croisement de méthodes qualitatives et quantitatives est toujours une bonne façon de faire la promotion d'un parking vélos, et en particulier le questionnaire. Ensuite, cela force les autorités locales à s'interroger sur leur politique de stationnements vélos, voire sur leur schéma directeur cyclable. Enfin, il est très important de savoir qu'il peut y avoir un laps de temps assez long entre la création d'un parking vélos et son utilisation par les cyclistes. Dans ces moments d'attente de l'impact d'un aménagement sur la pratique du vélo, les études peuvent alors s'avérer très utiles pour une autorité locale. Elles permettent d'abord de patienter. Mais aussi, les nouveaux stationnements vélos sont un excellent prétexte pour communiquer, c'est à dire faire de la promotion pour la pratique du vélo plus généralement. Ceci permet en général de lancer, voire d'intensifier l'utilisation des parkings vélos mis en

place récemment. C'est un autre outil méthodologique généralement efficace qui permet de prendre toute la mesure de l'influence (ici indirecte) de la création de parkings vélos.

Nous venons de voir que cette approche composée de plusieurs méthodes peut apporter une vision extrêmement fine de l'éventuel impact d'un parking vélos sur le taux d'utilisation de celui-ci. Notre approche demeure ici théorique. Mais nous avons de sérieuses raisons de penser que, grâce à ces méthodes déjà testées (en tant que chercheur puis consultant) pour évaluer l'impact d'autres aménagements cyclables, il sera tout à fait cohérent d'espérer recueillir des chiffres et des informations d'ordre psychosociologiques permettant l'évaluation de l'impact positif des parkings vélos sur les pratiques cyclables.

En conclusion, nous pouvons dire qu'il est généralement difficile d'évaluer l'impact d'un parking vélos sur l'augmentation de la pratique du vélo. Mais cette évaluation n'en demeure pas moins indispensable, voire stratégique, en particulier pour toute autorité locale souhaitant faire la promotion de l'usage du vélo sur son territoire. En effet, il est nécessaire de prouver que le vélo est un investissement rentable, et également de justifier, grâce à des chiffres et des approches psychosociologiques, que les parkings vélos sont appréciés des cyclistes.

Afin de proposer une bonne offre de parkings vélos, divers critères doivent être respectés : une bonne localisation, une surveillance publique, un système d'accroche sécurisé, un bon éclairage, un toit, un soin porté sur l'esthétique, une signalétique efficace, une cohérence avec le réseau de parkings vélos et le schéma directeur en présence, une carte de localisation et enfin un nombre d'accroche correspondant à la demande en stationnement vélos.

C'est seulement après avoir respecté ces multiples critères, qu'une autorité locale peut espérer avoir une certaine influence sur le choix du mode de déplacement vélo. Alors tôt ou tard, ces parkings vélos pourront augmenter la pratique du vélo. mais cette influence doit presque toujours être prouvée. De simples approches théoriques quantitative et qualitatives, ou une approche composée de plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour calculer cette éventuelle augmentation de la pratique du vélo : ces méthodes consistent à compter le nombre de vélos dans le trafic quotidien d'une ville avant qu'après la mise en place de parkings vélos, calculer les taux d'occupation et de rotation des parkings vélos, proposer des questionnaires aux cyclistes.

Avec des chiffres et des données d'ordre psychosociologiques sur l'impact d'un parking vélos, une autorité locale est en mesure de prouver si oui ou non son aménagement est un bon investissement. Mais celle-ci doit demeurer patiente car son retour sur investissement peut être lent à venir, et parfois malheureusement, certaines influences du parking vélos ne viennent jamais, la pratique du vélo n'augmentant pas...

Mais alors, pour être sûr d'avoir une influence certaine sur le choix d'utiliser le vélo, qu'est-ce qu'une autorité locale peut donc faire ? Est-ce que construire des parkings vélos et calculer leurs impacts sur la pratique du vélo suffisent ? Certainement pas. Cela doit être systématiquement lié à la création d'autres aménagements comme des pistes ou des bandes cyclables, des couloirs bus ouverts aux vélos, des quartiers à vitesse limitée à 30 km/h par exemple.

Quoi qu'il en soit, mettre en place des parkings vélos est toujours un très bon début pour commencer un politique cyclable.