

L'ACCUEIL DES VELOS

DANS LES PARCS DE STATIONNEMENT

1. CARACTERISTIQUES DE BASE

Les utilisateurs de vélos sont particulièrement sensibles :

- à la proximité de leur stationnement par rapport à leur destination :
 - * proximité de l'entrée vélos,
 - * proximité des sorties piétons ;
- à la protection contre le vol (qualité du système d'accrochage) ;
- à la qualité de l'aération si leur stationnement se fait en sous-sol ;
- à la protection des intempéries si leur stationnement se fait en extérieur ;
- à l'éclairage dans les locaux fermés ou la nuit ;
- aux dénivelés.

1.1. L'implantation

Les lieux de stationnement offerts devront donc être au contact des accès, de plain-pied avec l'itinéraire cyclable, abrités et éclairés.

En ouvrage, et encore plus en sous-sol, la proximité du local gardien sera toujours intéressante à rechercher.

Les aménagements réalisés ne devraient pas permettre le stationnement des motos dont la problématique est différente : on trouvera avantage à leur prévoir une aire de stationnement distincte.

1.2. Les accès

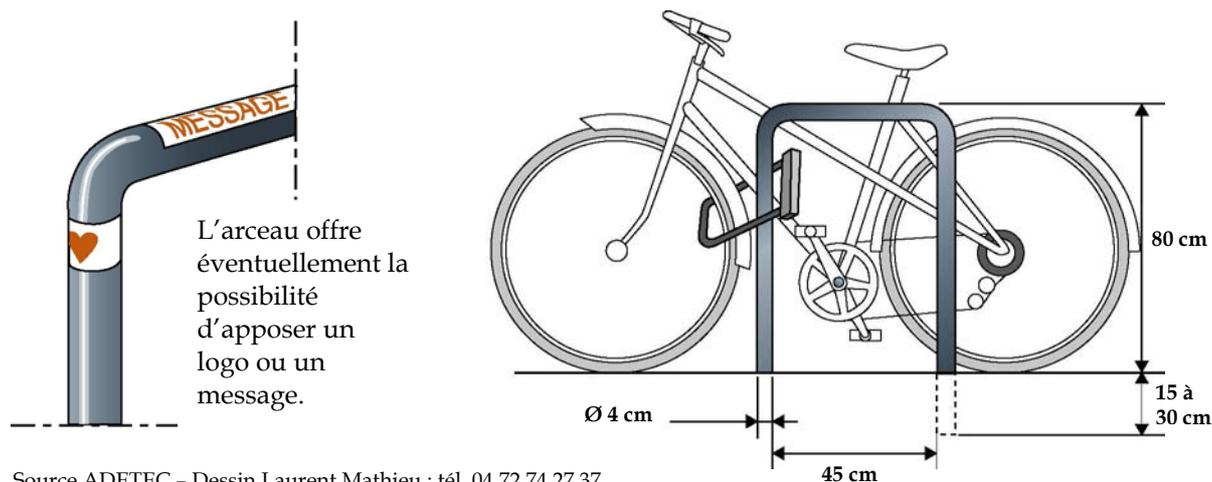
L'accès peut se faire :

- par les rampes véhicules, si les pentes le permettent,
- par les ascenseurs, depuis l'espace piétons,
- par les escaliers depuis l'espace piétons. *On équipe alors les escaliers d'une goulotte réalisée en inox, en forme de U et avec un rebord d'un centimètre de chaque côté. La goulotte est posée sur l'escalier par des pattes fixées dans la contre-marche. Elle est installée le plus près possible du garde-corps, en fonction de l'espace disponible. Exemple : Strasbourg.*

Les rampes piétons ne sont pas a priori pas destinées aux vélos (*le signaler en entrée de rampe*).

1.3. Les équipements

Les dispositifs d'accrochages (arceaux) doivent être hauts pour permettre l'appui du vélo et la pose d'un ou deux antivols prenant à la fois une roue et le cadre (cf. illustration de principe ci-dessous). *Autres exemples : arceaux à Strasbourg, arceaux utilisés par la RATP.*



Les dispositifs qui ne maintiennent le vélo que par une roue (pincés-roues) sont fortement déconseillés.

Il est préférable que le dispositif adopté ne permette pas le stationnement des motos.

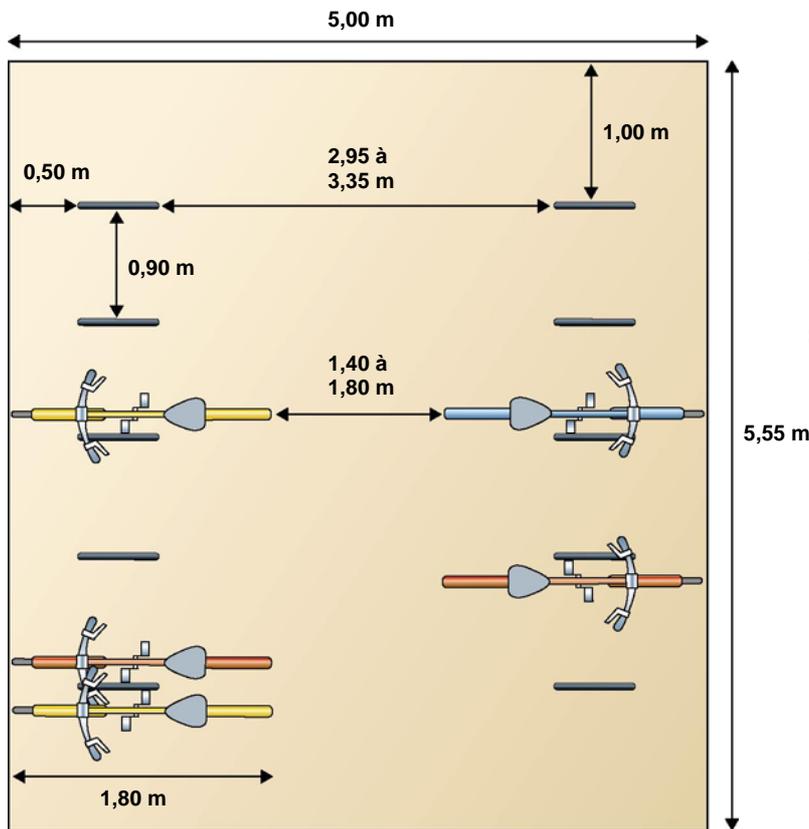
Des zones réservées peuvent être mises à leur disposition, et éventuellement fermées (consignes à vélos). *Exemple : parc de la Place du Commerce à Nantes ou Véloparcs à Strasbourg.*

1.4. La dimension

La taille de la zone ou du local de stationnement des vélos sera estimée sur la base d'un ratio de 1,25 m² à 1,75 m² par vélo, à partir d'une douzaine de vélos. (prévoir près de 2 m² par vélo en deçà)

Le ratio de 1,5 m² par vélo est un compromis acceptable pour une pré-étude.

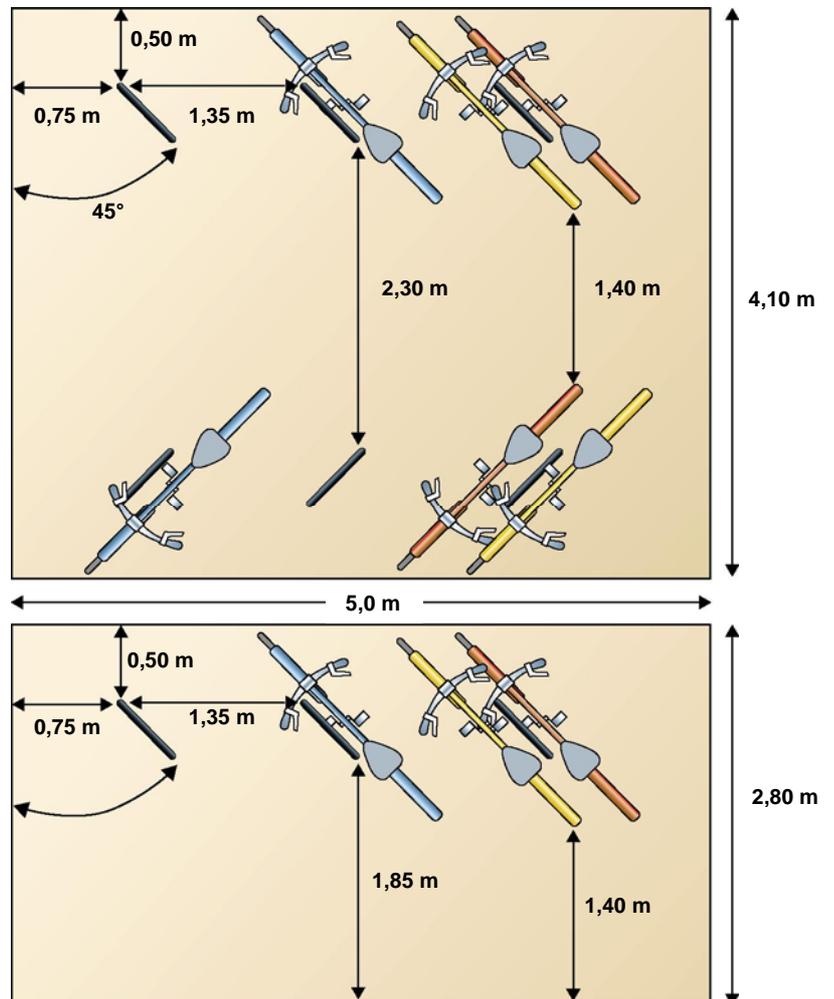
Les schémas ci-dessous présentent des exemples de disposition des arceaux d'accrochage, calés sur la longueur standard d'une place de stationnement : 5 m.



La configuration ci-contre accepte 20 vélos pour 27,75 m², soit 1,4 m² par vélo.

Source ADETEC - Dessin Laurent Mathieu : tél. 04.72.74.27.37

La version double ci-contre accepte 12 vélos sur 20,50 m², soit 1,7 m² par vélo. La version simple est bien sûr moins performante en termes de densité.



Source ADETEC - Dessin Laurent Mathieu : tél. 04.72.74.27.37

2. AMENAGEMENTS COMPLEMENTAIRES

Des consignes à bagages peuvent être mises à la disposition des petits et grands randonneurs. Les plus grandes consignes doivent être de taille suffisante pour pouvoir accueillir de gros sacs à dos.

Une signalétique appropriée et une fréquentation suffisante de la zone de stationnement vélos sont les meilleurs moyens pour lutter contre les vols, les éventuels voleurs n'étant alors que rarement seuls dans la zone.

Des activités complémentaires comme locations ou atelier de réparation peuvent être pertinents.