

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO OUEST CORNOUAILLE

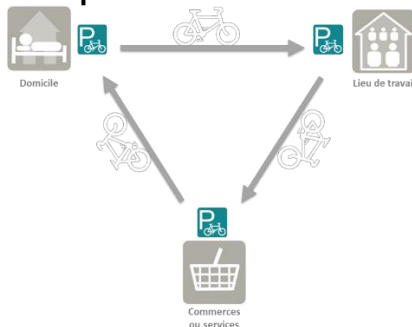
STATIONNEMENT VÉLO ELEMENTS PRATIQUES

Le stationnement vélo, un élément important dans chaque déplacement

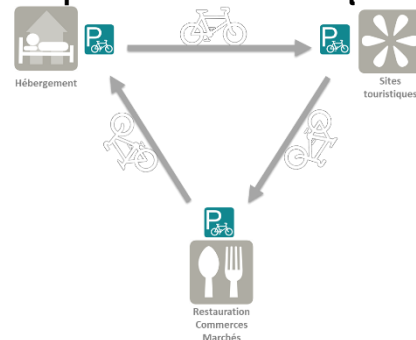
Le stationnement fait partie intégrante d'un déplacement à vélo.

Sa qualité influence directement l'appréciation globale du déplacement par le cycliste. Elle peut l'amener à renoncer à son déplacement ou à choisir un autre mode de transport. Si une chaîne de déplacements comporte plusieurs destinations un défaut sur une seule destination peut induire la perte de tous les déplacements à vélo.

Exemple d'une chaîne de déplacements utilitaires



Exemple d'une chaîne de déplacements touristiques



Cette fiche donne des clés de réussite sur le volet stationnement vélo et une aide au choix du mobilier.

Les parkings à vélo, un enjeu grandissant

Bien que les vols de vélo ne soient pas la préoccupation principale des cyclistes en Ouest Cornouaille,¹ plusieurs évolutions font émerger un intérêt grandissant pour le stationnement vélo.

Les parkings à vélos de bonne qualité permettent de **lutter efficacement contre le vol**. Ceci est important, car dans un quart des cas, la victime d'un vol de vélo n'en rachète pas. Ce qui diminue directement le nombre de cyclistes sur un territoire.²

La démocratisation des vélos à assistance électrique et le développement de l'itinérance à vélo avec des vélos de qualité fait augmenter la **valeur moyenne des bicyclettes**. Cela explique une plus grande exigence des utilisateurs par rapport au stationnement sécurisé.

L'augmentation de la circulation (tout type confondu) entraîne des répercussions sur le stationnement existant. **Le report d'une partie de la demande en stationnement automobile vers du stationnement vélo permet de réduire considérablement le besoin en superficie.**

De plus, l'organisation du stationnement en général (voiture, vélo, ...) ouvre la possibilité d'améliorer les conditions de circulation de tous les piétons (cf. ci-dessous).

Version du 27/11/2018

Page 1

¹ Enquête parlons-vélo, FUB 2018 : Résultats de Pont-l'Abbé et de Plobannalec-Lesconil

² Département du Finistère, 2015 : Guide départemental des aménagements cyclables

Clés de réussite

Ce graphique résume les éléments essentiels à prendre en compte. Les aspects seront détaillés sur les pages suivantes.

1 > Localisation

Le positionnement à proximité immédiate de la destination (entrée du bâtiment, arrêt de car etc.) est primordial. Des supports peu visibles ou atypiques sont indiqués par des panneaux. Le choix de l'emplacement prend en compte les autres usages à proximité.

2 > Choix du mobilier

Un bon parking à vélo permet d'attacher le cadre du vélo et au moins une roue. Ainsi il n'abime pas le vélo (roues voilées) et permet d'éviter des vols.

Il est solide et, lui-même, difficile à voler et démonter (matériaux, pose, fixations).

3 > Accès au stationnement

Un bon emplacement est accessible en roulant depuis l'aménagement cyclable ou la chaussée utilisée par les cyclistes.

Des bordures, murets, barrières, portillons etc. ne doivent pas rendre l'accès difficile voire impossible.

4 > Protection contre les intempéries

Plus la durée du stationnement et la fréquence d'utilisation sont importantes, plus la protection contre les intempéries devient importante.

5 > Intégration dans l'environnement

Différents modèles et couleurs permettent une bonne intégration dans l'environnement.

Indépendamment du modèle, il convient de s'assurer que le mobilier soit bien identifié comme du stationnement vélo.

6 > Entretien

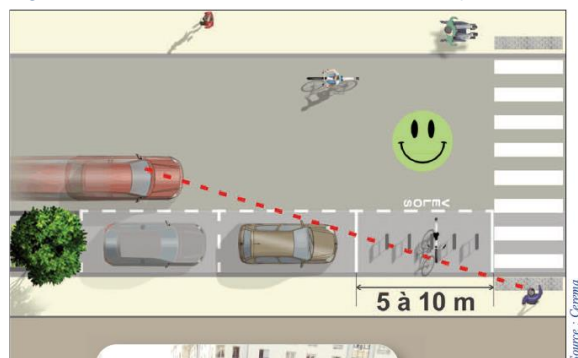
Une veille régulière permet de maintenir le support en bon état. Enlever les objets pouvant crever les pneus d'un vélo améliore l'image et le confort d'utilisation.

1 > Localisation

Le positionnement d'un stationnement doit être le plus pertinent possible. Une installation proche de l'entrée principale d'un bâtiment permet aux cyclistes de trouver facilement l'endroit pour garer leurs vélos. Une bonne visibilité fait connaître le parking à vélo, peut donner l'idée aux usagers potentiels de changer de mode de transport, valorise les efforts faits par le gestionnaire du site et facilite l'information des usagers potentiels.

Les parkings à vélo ne doivent pas gêner la circulation des piétons (par ex. par un positionnement perpendiculaire sur un trottoir étroit). En revanche, prévoir des places de stationnement vélo juxtaposées au

Figure 2 : Des arceaux vélo au service des piétons



passage piéton permet d'améliorer leur visibilité et de favoriser leur sécurité par rapport aux voitures (cf. graphique ci-contre et fiche détaillée du Cerema³).

Si le stationnement n'est pas visible en se dirigeant vers la destination et/ou éloigné de celle-ci, il convient de l'indiquer clairement par une signalétique adaptée. Il est de même pour des dispositifs atypiques ou très discrets.

Figure 1 : Stationnement à proximité de l'entrée principale



2 > Choix du mobilier

Un bon parking à vélo permet d'attacher le cadre du vélo et au moins une roue. Ainsi, le poids du vélo repose sur le cadre et non pas sur la roue. Cela évite de voiler la jante du vélo en cas de déséquilibre par une poussée (vent, personne, chargement).

Le mobilier est choisi en fonction de la durée de stationnement et de la surveillance possible par l'utilisateur. Le modèle retenu ne sera pas forcément le même près d'une gare routière, d'un commerce ou d'une plage. Le mobilier doit être solide et bien ancré. Il ne doit pas être possible de l'enlever ou de le démonter facilement.

Pour des cyclotouristes, il peut être intéressant de choisir un mobilier qui permet de ranger les bagages avec ou à proximité du vélo. Des consignes qui se verrouillent avec un antivol de vélo répondent à cette demande.

>> Comparaison de différents modèles à la fin du document.

³ [Cerema, 2016 : Fiche n°10 - Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton](#)

3 > Accès au stationnement

Un bon emplacement est accessible en roulant depuis l'aménagement cyclable ou la chaussée utilisée par les cyclistes. Des bordures, murets, barrières, portillons etc. peuvent rendre l'accès difficile voire impossible. Si l'emplacement n'est pas facilement accessible, ceci peut dissuader certains cyclistes de l'utiliser et d'autres d'emprunter des cheminements qui ne leur sont pas destinés.

Figure 3 : Accès facile au stationnement



4 > Protection contre les intempéries

L'importance de la protection des vélos contre les intempéries augmente avec la durée de stationnement et la fréquence d'utilisation. Les abris sont recommandés pour les stationnements de longue durée comme, c'est notamment le cas pour les établissements scolaires, les gares routières et les parkings d'entreprise.

5 > Intégration dans l'environnement

Les fournisseurs de mobilier urbain offrent une large gamme d'équipements. Il convient d'en choisir un qui réponde à la fois aux exigences des utilisateurs potentiels (cf. choix du mobilier) et de l'environnement. Les modèles simples (arceaux, barrière, potelet) sont déjà largement utilisés dans des contextes différents (centres-villes historiques, plages, collèges, centres commerciaux, équipements sportifs). Des nuances de conception permettent de prendre en compte des considérations esthétiques et de se conformer – le cas échéant – à l'identité visuelle de la commune.

Figure 4 : Parking à vélo couvert d'un collège



Néanmoins, il paraît judicieux de limiter le nombre de modèles différents utilisés pour s'assurer d'une bonne compréhension de l'équipement. Celle-ci peut être renforcée par des autocollants, des panneaux ou d'autres dispositifs de signalétique.

6 > Entretien

Une veille régulière permet de maintenir le support en bon état. Enlever des objets indésirables comme des bouteilles de verre, du verre cassé et des débris évite des crevaisons et valorise l'équipement.

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO OUEST CORNOUAILLE

STATIONNEMENT VÉLO ELEMENTS PRATIQUES

Cas particulier d'un besoin temporaire

Des animations ponctuelles ou des activités saisonnières peuvent créer des pointes de fréquentation et un besoin de stationnement accru. Pour des besoins très ponctuels, la mise en place de barrières Vauban constitue une solution intéressante et facile à mettre en œuvre. Il peut être utile d'indiquer la durée pendant laquelle les barrières seront utilisables.

Figure 5 : Stationnement temporaire de bonne qualité lors d'une fête



Dans certains cas, l'utilisation du mobilier présent peut s'avérer comme une solution de moindre qualité, mais acceptée par les utilisateurs. Ainsi des ganivelles renforcées peuvent servir de stationnement d'appoint officieux, bien qu'elles ne procurent pas une protection réelle contre le vol des vélos.

Constructions neuves

Pour les constructions neuves le code de la construction et de l'habitat régit la quantité et les caractéristiques des parkings à vélo à mettre en œuvre. Ceci concerne :

- Bâtiments neufs à usage principal d'habitation
- Bâtiments neufs à usage principal de bureaux
- Bâtiments neufs à usage principal industriel
- Bâtiments neufs accueillant un service public
- Bâtiments neufs constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques

>> Une fiche dédiée est disponible sur le site de l'A OCD sous www.pro-aocd.fr/velo/

Avertissement : Le plan vélo national présenté le 14 septembre 2018 prévoit d'élargir le champ d'application de ces règles aux travaux de rénovation (les conditions précises et la date d'entrée en vigueur restent à préciser).

Pour aller plus loin

- Agence Ouest Cornouaille Développement, 2018 : Fiche « Stationnement vélo, règles applicables aux bâtiments neufs » (www.pro-aocd.fr/velo/)
- Département du Finistère, 2015 : Guide départemental des aménagements cyclables, chapitre 18 (<https://www.finistere.fr/Publications/>)
- Ministère de l'égalité des territoires et du logement, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2013 : Stationnement des vélos dans les espaces privés (http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/IMG/pdf/dgaln_referentiel_stationnement_des_velos_decembre_2013.pdf)
- Cerema, 2016 : Fiche n°10 - Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>)
- Marquage Bicycode (<https://www.bicycode.org/>)




SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO OUEST CORNOUAILLE

STATIONNEMENT VÉLO ELEMENTS PRATIQUES

INFORMATIONS DU
SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

FICHE N° 4

Comparaison de différents modèles

	Arceau	Barrière	Potelet
			
Résumé	Solution simple et bon marché ; installations réussites récentes	Solution simple ; élément souvent en stock aux services techniques	Solution simple et bon marché ; installations réussites récentes
Ex. stationnement vélo sur 2 m x 10 m	18 vélos 50 €/vélo garé*	18 vélos 120 €/vélo garé*	18 vélos 65 €/vélo garé*
Sur quoi repose le poids du vélo	Sur le cadre	Sur le cadre	Sur le cadre
Attaches contre le vol	Cadre + roue(s)	Cadre + roue(s)	Cadre + roue(s) (selon modèle)
Modulable	Oui, par arceau	Oui, par barrière	Oui, par potelet
Visibilité pour cyclistes, piétons, automobilistes (manœuvres)	Bonne visibilité de jour (prévoir dispositif réfléchissant si circulation à proximité)	Bonne visibilité de jour (prévoir dispositif réfléchissant si circulation à proximité)	Bonne visibilité de jour (prévoir dispositif réfléchissant si circulation à proximité)
Risque de chute pour piétons	Risque faible	Risque faible	Risque faible
Capacité	2 vélos par arceau, si espacement suffisant (1 m)	2 vélos par barrière, si espacement suffisant (1 m)	2 vélos par potelet, si espacement suffisant (1 m)
Points de vigilance	Espacement suffisant entre arceaux Identification comme stationnement vélo Visibilité de nuit Fixations sécurisées	Espacement suffisant entre barrières Identification comme stationnement vélo Visibilité de nuit Fixations sécurisées	Espacement suffisant entre potelets Identification comme stationnement vélo Visibilité de nuit Fixations sécurisées Choisir un modèle qui permet d'attacher le cadre et une roue




* Prix HT donnés à titre indicatif, tarif catalogue du matériel ; ce prix varie fortement selon les options et les quantités

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO OUEST CORNOUAILLE

STATIONNEMENT VÉLO ELEMENTS PRATIQUES

INFORMATIONS DU
SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

FICHE N° 4

	Box/consigne	Barre d'appui/lisse	Rack/râtelier
			
Résumé	Solution haut de gamme notamment pour des touristes à vélo transportant des bagages	Solution adaptée aux endroits avec une surveillance permanente ou à faible risque	Adapté à une durée de stationnement élevée et des usagers prenant soin des vélos voisins
Ex. stationnement vélo sur 2 m x 10 m	11 vélos 740 €/vélo garé*	10 vélos 40 €/vélo garé*	18 vélos 90 €/vélo garé* (sans toit)
Sur quoi repose le poids du vélo	Selon le modèle	Normalement sur le cadre, sinon selon le modèle	Sur le guidon
Attaches contre le vol	Vélo enfermé, attaches selon modèle	Cadre + roue(s) (selon modèle)	Un câble en acier permet d'attacher le vélo
Modulable	Oui, par box	Oui, par barre	Par groupe de plusieurs suspensions
Visibilité pour cyclistes, piétons, automobilistes (manœuvres)	Bonne visibilité	Bonne visibilité de jour (prévoir dispositif réfléchissant si circulation à proximité)	Bonne visibilité de jour (prévoir dispositif réfléchissant si circulation à proximité)
Risque de chute pour piétons	Risque faible	Risque faible	Risque faible
Capacité	1 vélo par box	1 vélo par côté tous les 2 m, si espacement suffisant (1 m)	Selon modèle
Points de vigilance	Risque d'un usage détourné du box	Espacement suffisant entre les barres Identification comme stationnement vélo Visibilité de nuit Diamètre de la barre : trop petit = faible résistance ; trop grand = incompatible avec des antivols en U	Eviter aux endroits exposés au vandalisme (les vélos peuvent facilement être dégradés) Soulever le guidon d'un vélo lourd (ex. un vélo à assistance électrique) pour le suspendre nécessite de la force




* Prix HT donnés à titre indicatif, tarif catalogue du matériel ; ce prix varie fortement selon les options et les quantités

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO OUEST CORNOUAILLE

STATIONNEMENT VELO ELEMENTS PRATIQUES

INFORMATIONS DU
SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

FICHE N° 4

	Pince-roue	Fente	Zone délimitée
			
Résumé	Solution très répandue, mais peu adaptée, capacité souvent surestimée	Solution rare et à éviter	A équiper avec des supports qualitatifs
Ex. stationnement vélo sur 2 m x 10 m	16 vélos 75 €/vélo garé*	16 vélos 90 €/vélo garé*	16 vélos Prix selon marquage
Sur quoi repose le poids du vélo	Sur une roue de la bonne largeur (roue large -> la roue n'entre pas, roue étroite -> le jeu augmente le risque d'une roue voilée)	Sur une roue de la bonne largeur (trop large -> la roue n'entre pas, trop étroite -> le jeu augmente le risque d'une roue voilée)	La béquille (si le vélo en est équipé)
Attaches contre le vol	1 roue	1 roue	Pas d'attache
Modulable	Par groupe de plusieurs pincés	Par fente	En théorie pas de contrainte
Visibilité pour cyclistes, piétons, automobilistes (manœuvres)	Faible visibilité (prévoir un dispositif réfléchissant si circulation à proximité)	Faible visibilité, attention à ne pas créer de pièges pour piéton	Faible visibilité
Risque de chute pour piétons	Risque élevé	Risque élevé	Risque faible
Capacité	1 vélo tous les 60/70 cm (largeur des guidons)	1 vélo tous les 60/70 cm (largeur des guidons)	Selon densité et prise de risque des utilisateurs
Points de vigilance	Risques de chutes, si sur la trajectoire des piétons Accrochages voitures en manœuvre Surestimation de la capacité	Risques de chutes, si sur la trajectoire des piétons Accumulation de feuilles, gravillons, ... Occupation du parking à vélo par des voitures	Exposition au vent : Les vélos tombent facilement car aucun appui Occupation du parking à vélo par des voitures

* Prix HT donnés à titre indicatif, tarif catalogue du matériel ; ce prix varie fortement selon les options et les quantités