



Place au Vélo Nantes - Commission Aménagement

AVIS D'EXPERTISE D'USAGE

Préconisations de Place au Vélo Nantes pour l'installation de stationnement vélo

04.05.2022

Préconisations de Place au Vélo Nantes pour l'installation de stationnement vélo

Le stationnement est un enjeu majeur du développement du système vélo. Sans possibilité de sécuriser son vélo une fois arrivé à destination, il est en effet impensable de se déplacer avec ce mode de transport.

Sources	1
Signalétique et design d'usage	1
Architecture	2
Sécurité	2
Qualité des stationnement	3
Services	3
Maintenance	3
Les vélos spéciaux	3

Sources

Les remarques de PAV sont faites sur la base du guide du stationnement de la FUB (2016), du guide de stationnement ADAV (2009) et des préconisations ALVEOLE, ainsi que sur les retours d'expérience collectés auprès des cyclistes de la métropole.

Signalétique et design d'usage

- **choix de l'emplacement** permettant une surveillance "passive" par les personnes à proximité et une proximité avec le lieux où se rendent les cyclistes (rayon de 200m maximum de l'équipement desservi
- **emplacement à proximité de l'équipement** / de la destination des cyclistes (l'équipement doit être dans une rayon de max. 200 mètres)

- **signalétique** pour que soit identifiable, de loin / de l'extérieur, l'emplacement du stationnement (avec une charte graphique unie pour l'ensemble de la métropole) ;
- **entrée** visible depuis l'extérieur,
- **design d'usage** clair (identification de la porte d'entrée et du nom du parking concerné (éviter les noms difficiles à mémoriser du type chiffres & lettres) pour pouvoir facilement faire le lien entre l'application et le stationnement sur le terrain;
- **cheminement continu et lisible** à l'intérieur du bâtiment (en particulier dans les parkings à étages)
- **ambiance** du lieu doit être accueillant et non austère voire inquiétante
- **“guichet unique” pour l'accès au service** à étudier pour éviter la multiplication des applications, des interlocuteurs, des sources d'information ;
- **prise en compte de la fracture numérique** en offrant une possibilité d'accéder aux services de stationnement sécurisé y compris sans smartphone.

Architecture

- **Accès large** (1,2 m minimum)
- **Rampes douces** (pente inférieure à 5,7° (10 %))
- **Séparation du flux de voitures**, sans conflit d'usage avec les piétons (en particulier dans les parkings en ouvrage)
- **Revêtement** antidérapant le cas échéant
- **Absence d'obstacles** (marches, ressauts, barrières, tourniquets, écluses... obligeant à mettre pied à terre (sauf porte/grille de sécurisation) avec une surface de roulage continue de l'entrée du parking au stationnement
- **Largeur de porte** d'au minimum 1,2 m
- **Intégrer l'encombrement et les rayons de giration** des plus gros vélos cargos lors de la conception des espaces (notamment 1,2 par 2,6 mètres de dégagement vis à vis des emplacements de stationnement et des portes)
- **Eclairage** au minimum de 100 lux (selon norme bâtiment pour locaux communs couverts) sur l'ensemble du parking avec une luminosité plus élevée dans la zone “service” pour les petites réparations
- **Abriter le stationnement** (pour éviter les intempéries qui dégradent les vélos et rendent désagréable la manipulation sur place)

Sécurité

- Accès bénéficiant si possible d'un **“contrôle social”** (visibilité sur ce qui se passe dans le parking par les personnes qui passent : on compte sur la visibilité par les passants pour dissuader les comportements délictueux ou inquiétants).
- Pour éviter que les parkings vélos ne soient un lieu anxieux où l'on craint notamment de faire une mauvaise rencontre (en particulier en tant que femme), préférer un emplacement le plus proche possible de la sortie (cheminement court), bien éclairé, accueillant dans son design et bénéficiant d'un “contrôle social” (covisibilité, cf. précédemment).
- Le **niveau de sécurisation doit être adapté aux usages** (durée et période du stationnement (long et nocturne pour du stationnement à proximité du domicile, long et diurne/nocturne en gare, court et diurne pour faire des courses en centre-ville) en envisageant selon les cas surveillance passive ou active, tant pour sécuriser les usagers que le matériel (vélo, outils, gonfleurs, rack...)).

- L'accès verrouillé ("consigne") devra être simple et éviter la fracture numérique (non nécessité d'avoir un smartphone, inscription disponible autrement que sur internet) et éviter également la multiplication des supports (si badge possibilité d'utiliser carte bicloo/tan/aleop...) ou des plateformes d'accès (éviter d'avoir à télécharger une nouvelle application etc.).
- **Éviter la sécurisation par vidéo-surveillance**, qui a fait la preuve de son inefficacité.
- **Sécurisation physique des emplacement vis à vis des motorisé.e.s** indélicat.e.s (pour éviter d'une marche arrière malheureuse ne plie en deux vélos et arceaux).
- Prévoir un/des **supports d'informations pour afficher les bonnes pratiques concernant l'attache et la sécurisation des vélos.**

Qualité des stationnement

- Bien se référer aux guides existants : pour les dimensions des espaces de stationnements (vélo classiques et vélos cargos), les différentes options de disposition des racks et les dimensions des espaces de circulations
- Arceaux permettant 2 points d'attache et de sécuriser le cadre et au moins une roue avec un seul antivol en U.
- Arceaux spéciaux pour les vélos cargos.

Services

- **places assises** (pour pouvoir enfiler ou enlever ses vêtements de pluie et chaussures)
- **Gonfleur**
- **Station de réparation** (liste d'outils possibles : clé allen 2, 3, 4, 5, 6, 8,9,10,12 tournevis plat et cruciforme, démonte-pneu, clé plate 8, 10, 13 et 15, dérive-chaîne, clé à rayon)
- **Point d'eau** (pour se laver les mains après réparation)
- **Casiers**
- Prévoir un/des **supports d'informations** pour afficher le mode d'emploi des racks si présents
- Prévoir un/des supports d'informations variables sur les programmes bicycode...
- sans nuire au financement du stationnement à proprement parler, il peut être envisagé un dispositif permettant la recharge des batteries en consigne sécurisée (dimensions de batterie d'environ 40x12x12 cm + transformateur et câble, 220V).

Maintenance

- ne pas oublier la maintenance régulière pour éviter les stationnements ventouse, l'accaparement par les 2RM
- nettoyage régulier
- entretien/réparation (en particulier pour les portes et accès sécurisés ou les éventuelles dégradation des arceaux)

Les vélos spéciaux

A SAVOIR : les dimensions maximum des vélos spéciaux les plus courants sont de l'ordre de 2,6 par 1,2 mètres.

- Les passages étroits (portes etc. doivent proposer au moins 1m20 de passage).
- le dégagement des portes ou des emplacements doit être à minima de 1,2 par 2,5 m
- le **dispositif d'accroche** minimal est une chaîne de section importante, en acier résistant, ancrée au sol de manière légèrement décentrée par rapport à l'emplacement, et d'une longueur minimale d'environ 30 cm.
- un dispositif (complémentaire de la chaîne au sol plutôt que substituable) et qui a l'avantage d'éviter que l'emplacement ne soit accaparé pour d'autres usages est la mise en place d'arceaux bas (30 ou 40cm de haut, environ 1m de long) disposés en quinconce pour suggérer un rangement en épis des vélos spéciaux stationnés.
- la **proportion suggérée d'emplacements pour vélos spéciaux** est de l'ordre de 10% du nombre total d'emplacements vélo, à ajuster en fonction du lieu équipé (évidemment une crèche ou une école peut voir cette proportion croître, quand à l'inverse, en entreprise ou en habitat collectif, cette proportion peut être estimée par un sondage auprès des usager.ère.s potentiel.e.s. Attention toutefois à bien garder à l'esprit que l'offre rend possible l'usage : s'il y a plus de stationnement spécial proposé, on ouvre la voie à ce qu'il y ait effectivement, à terme, plus d'usager.ère.s de vélos spéciaux).
- Par ailleurs, l'ensemble des recommandations applicables pour les stationnements vélo "classiques" est à mettre en place .