



Modes doux Stationnement et garages vélos

Etat de la réflexion sur ce sujet de l'Association Blagnac à Vivre Environnement automne 2008.

Table des matières :

I) Etat des lieux

- a) Les scolaires et les para scolaires
- b) Etablissement public ou recevant du public
- c) Lieu public, places
- d) Parcs, équipement sportif et de loisirs
- e) lieu privé
- f) remarques

II) Nos recommandations

- les conseils de la Fubicy
- les conseils de « villes cyclables de France » sur le stationnement

III) Nos propositions

- a) Généralités
- b) Distinction lieu public, lieu privé
- c) Répartition des implantations
 - 1 Zone commerciale privées
 - 2 Lieux publics avec des services
 - 3 Services publics
 - 4 Culturels
 - 5 Scolaires
 - 6 Sport et loisirs
 - 7 Social
 - 8 Centre d'activité professionnel
 - 9 Transports

IV) Conclusions temporaires

I) Etat des lieux :

Cette présentation ne prétend pas faire le tour complet des parcs à vélos de la ville de Blagnac. Il s'agit simplement d'illustrer le quotidien des blagnacais par des exemples et de montrer les réalisations intéressantes ou les problèmes qui peuvent se poser aux cyclistes lorsque ceux-ci désirent parquer leurs vélos.

Les illustrations sont aussi bien du domaine public que du domaine privé. Cette analyse, forcément partielle notamment au niveau du secteur privé (immeubles collectifs par exemple) est une première base qui, nous l'espérons, permettra au groupe de travail de progresser dans ses réflexions et ses décisions.

En première approche nous estimons, que fin 2008, il existe, réparties de façons aléatoires, des systèmes d'accroche vélo :

- des systèmes « pince roue » comme devant la Mairie de Blagnac ou le service de l'urbanisme
- des systèmes, en forme de « U » renversé, plus ou moins stylisés. Avec une certaine homogénéité lorsqu'il s'agit de petits équipements, cinq ou six appuis vélo et généralement de couleur verte ou couleur « alu »
- au moins un garage à vélo couvert devant l'entrée d'Airbus avenue Servanty, mais qui combine malheureusement un système pince roue.

La répartition des illustrations est faite par thème, mais ceux-ci peuvent être organisés de façon différente.

a) Les scolaires et para scolaires



Crèche « les écureuils » : pince roue

Ecole de danse : parc à vélo, en bout de la rue des Caouecs et le long du mur de l'école de danse. C'est bien, mais c'est peu. Il faudrait signaler les parcs deux roues et faire un distinguo entre les vélos et les deux roues motorisés.





Collège Mermoz



Collège Guillaumet

Des traitements différents pour les deux collèges. La version la plus élaborée, avec un abri couvert et des grilles de sécurité se trouve au collège Guillaumet. Il faut signaler que ce parc à vélos a été réduit avec les travaux du tram.

Il faudrait améliorer ces deux garages à vélo en faisant connaître aux autorités compétentes les recommandations issues de notre groupe de travail.



Petit système d'accroche devant l'école Weidknet, mais sans système de gardiennage.



Parc à vélo de l'IUT ; bien occupé en automne (journée grise et pluvieuse) est-il suffisant à la belle saison ? A noter que cet abri sert également pour les deux roues motorisées.

b) Etablissement public ou recevant du public



Devant le service de l'urbanisme ou devant l'Hôtel de Ville, bloc béton, pinces roues.
En théorie possibilité de bloquer une douzaine de roues, en réalité, difficile de caser plus de deux ou trois vélos.



Ateliers municipaux : difficultés pour accéder aux attaches vélos. Le parc à vélo sert également à stoker les poubelles.

c) Lieu public, places :



Place des Marronniers, un des trois petits systèmes d'attache vélo mis en place ; système pratique qui semble bien remplir sa fonction.



Passage service social à hauteur du cinéma Rex.
Accroche vélo très stylisé, mais est-il réellement efficace ?
Difficulté supplémentaire, il faut soulever la roue avant sur le petit rebord.



Rue Lavigne, rue des Caouecs, bien identifier, les parcs à vélos et les parcs à deux roues motorisés.

d) Parcs, équipements sportifs et de loisirs



Accroche vélo à hauteur du théâtre du Moulin. Ce que nous aimerions voir disparaître et être remplacé par de vrais garages à vélo.



Dans le parc du Ritouret à hauteur de la salle de la police municipale et devant le tennis. Petits blocs d'accroche vélo ; très utilisés les jours de match et le mercredi, il faudrait peut-être en rajouter.



Odyssud : unique petit parc à vélo à l'entrée de la bibliothèque. Il faudrait équiper les autres entrées du bâtiment.



Attache vélo à l'entrée des serres municipales



Parc du grand noble : seule et unique attache vélo derrière la salle M. Utrillo !
Équipement insuffisant à compléter et à améliorer..



Attaches vélos à hauteur de la piste d'athlétisme du collège Mermoz.



Par à vélo du gymnase Saint Exupéry; à améliorer au niveau du système d'attache et de la toiture.



Complexe sportif d'Andromède, à côté de l'entrée du Club House, équipement à améliorer avec une couverture



Attache vélo complexe sportif de Naudin : notoirement insuffisant !



Parc à vélo à côté du parking du Canalet et proche du parc des Ramiers.
Il faudrait mettre en place une signalisation routière indiquant ce parc à vélo et peut-être améliorer l'esthétique.



Accroche vélo dans l'enceinte du stade E. Argeles. Les jours d'entraînement, cet équipement est insuffisant. Il faut soit mettre plus de »U« renversés, soit créer un garage à vélo couvert sur le parking juste à côté.



Accroche vélo de la piscine : notoirement insuffisant surtout en période estivale.



Accroche vélo dans l'enceinte du complexe sportif des Ramiers (foot) Les jours d'entraînement, cet équipement est insuffisant.



Accroche vélo devant la salle polyvalente : mal placé, en haut d'un escalier, il bouche le passage des piétons (cf. équipement dégradé) Il faut trouver un autre emplacement et si possible s'orienter vers un garage couvert.

e) Lieux privés :



Avenue Servanty, devant l'entrée d'Airbus : garages à vélo couvert : c'est bien. Cependant sur les systèmes d'attache, un des deux abris est avec pinces roues.



Bureaux loués par Airbus au bout de l'avenue du Parc. A noter, dans parc immobilier privé, les places pour un «garage à vélo» mais malheureusement encore avec des pinces roues



Entrée du centre commercial Blagnac; les longs appuis vélos commencent à apparaître.



Autour du centre commercial de Blagnac, autre forme de système d'attache, avec un parc à vélo sécurisé et en parti abrité.
Attention toutefois à bien séparer les parkings vélos et deux roues motorisés.



Parc à vélo du parking de l'aéroport. A améliorer au niveau du calage des vélos (éviter les pinces roues)
Sur ce type de site, un parc fermé et gardé ne serait-il pas souhaitable ?
A noter que les parcs vélos et deux roues motorisés sont bien identifiés et séparés.

f) Remarques :

En faisant ce «tour de ville cycliste de Blagnac» nous avons noté un certain nombre de points.

Pour les scolaires et les para scolaires,

- Nous n'avons pas pu prendre de photos du lycée de Blagnac ou du collège du Ferradou.
- devant les écoles maternelles ou les haltes garderies, les attaches ou parc à vélo sont extrêmement rares.

Pour les établissements recevant du public :

Nous n'avons pas vu d'attache ou de parc à vélo autour du bâtiment de l'ANPE.

Pour les lieux publics, de nombreuses places ne sont pas équipées de systèmes d'attaches vélos comme par exemple la place de Catalogne, la zone d'activité commerciale le long de la route de Grenade entre les Ailières et l'avenue Matisse.

Autour des équipements sportifs, lieux de loisirs,

- la salle Layrac ne dispose d'aucun garage à vélo ni système d'attache.
- le nouveau centre Pinot-Barricou n'est équipé d'aucun système pour garer les vélos et les deux roues motorisés.
- la patinoire ou la zone de stationnement entre la patinoire et le bassin d'apprentissage ne possède pas de garage à vélos.

Plus généralement nous avons noté l'absence de signalisation routière pour ces parkings ou aire de stationnements vélos, comme par exemple le long de l'allée du Canalet.

Nous n'avons pas vu sur la commune de parc de stationnement pour les deux roues motorisées. Ceux ci utilisent l'espace des vélos. Il faudrait clairement identifier les aires de stationnement des uns et des autres.

II) Nos recommandations :

Premièrement, nous nous faisons l'écho des conseils issus de la Fubicy (Fédération française des Usagers de la bicyclette)

Un bon matériel de stationnement doit permettre au cycliste d'attacher correctement son vélo, pour réduire le risque de vol.

On doit pouvoir attacher le cadre du vélo à un point fixe, et le support doit assurer la stabilité du vélo.

Ces 2 critères, à notre avis essentiels pour du stationnement vélo, nous conduisent à déconseiller formellement l'installation de râteliers pince roue, souvent qualifiés à tort par les fabricants ou revendeurs de "matériel standard".

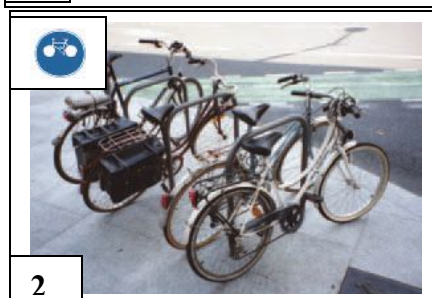
Deuxièmement, nous vous relayons les recommandations et les conclusions trouvées sur : <http://villes-cyclables.org> concernant une étude menée en 2003 sur le stationnement des vélos en ville. Ces résultats nous semblent tout à fait pertinent dans le cadre des aménagements prévus sur Blagnac.

Le stationnement

Lorsque, le cyclotouriste voyage, il souhaite visiter les villes qu'il traverse. En groupe, un cyclotouriste se dévoue et surveille les vélos. À l'étape, il laisse ses bagages et son vélo à l'hôtel sous surveillance ou un local fermé. Au cours des visites, monuments, musées etc. Beaucoup de cyclistes n'osent pas quitter leur vélo de peur de ne pas le retrouver en fin de visite. La crainte du vol est un frein au développement du vélo urbain, mais également du cyclotourisme.

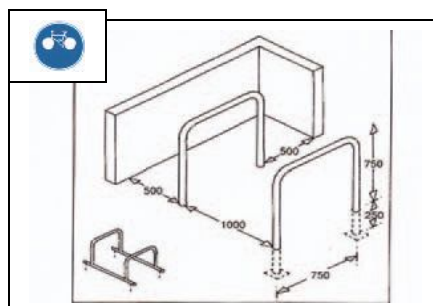


Lorsqu'ils existent, le cycliste rencontre plusieurs types de parkings. Ceux appelés type «pince-roues» sont à proscrire, car on ne peut qu'attacher la roue avant et il est facile de voler le reste du vélo (*photo 1*) Rappelons également que le vélo est souvent chargé, et que ce type de stationnement est peu stable. Si la machine se couche, la roue avant sera voilée.



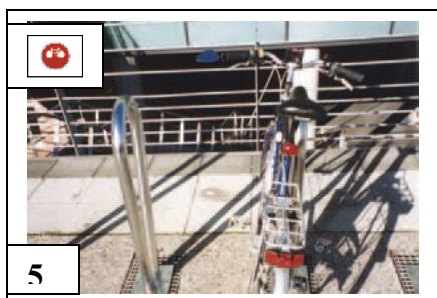
Les parkings à arceaux, de type « U » inversé (*photo 2*) ont la faveur des cyclistes. Le vélo est bien soutenu, et il est possible d'attacher le cadre, voire même les deux roues. Les cyclistes évitent de trop s'éloigner de leur vélo, il est donc utile de réaliser plusieurs petits parkings (deux ou trois arceaux) plutôt que de créer de grands parkings centralisés. Les emplacements choisis seront bien exposés et bien éclairés. Si possible, les vélos seront visibles à partir du lieu qui est desservi.

Des arceaux peuvent également être soudés sur des barres (*photo 3*) Ce type de parking «temporaire» est très utilisé ailleurs en Europe (surtout devant les usines, les supermarchés et tout autre établissement où les bâtiments évoluent régulièrement) Ce produit est vendu prêt à l'emploi. Malheureusement nous ne connaissons aucun fabricant en France.



Il est important d'apporter un soin particulier au positionnement des arceaux lors de leur installation. S'ils sont placés trop près d'un mur, il n'est pas possible d'appuyer les vélos correctement (*photo 4*) S'ils sont placés trop près l'un de l'autre, l'accès est limité et il est difficile de garer un vélo de chaque côté (*photo 5*)

Lorsque la place disponible ne permet pas la création d'un parking à arceaux, il est possible de créer des points d'attache (avec des boucles de filin d'acier scellées dans un mur) Ce système est très discret et ne nécessite aucun entretien. Il est apprécié le long des bâtiments publics, mais également dans les caves et locaux des collectivités (HLM ou cités universitaires, par exemple)



Signalons enfin que la SNCF fait de gros efforts en faveur des cyclistes, et de nombreuses gares ont été équipées de « boxes » (parkings individuels de type boîte fermée), voire même de locaux sécurisés.

Les cyclistes n'aiment pas les intempéries, il est donc souhaitable de favoriser également les parkings semi-couverts (*photo 6*)





En outre, sur Blagnac, pour les points de jonctions entre le tramway et le réseau cyclable, il nous paraît judicieux de s'inspirer des réalisations effectuées dans d'autres villes de France, déjà dotées d'un tramway comme par exemple (photo 7) un parc de la ville de Strasbourg, avec une réalisation de parking gardé pour vélos.

*Article paru dans : le site du club des Villes Cyclables ABC du Vélo Etude (décembre 2003)
Dessins publiés : © Hugh Morgan, avec l'aimable autorisation de l'artiste.*

III) Nos propositions

a) Généralités

Vous trouverez ci dessous nos propositions en sachant que nous conseillons :

- une multiplication de points de stationnement des vélos.
- des zones de stationnement à proximité du réseau des pistes, bandes ou zone de passage des vélos
- une répartition des zones de stationnements en trois points :
- **A-** la durée du stationnement n'est que de quelques minutes, par exemple commerces de proximité. Dans ce cas, multiplier le nombre de petits parkings, avec des séries de «6 U renversés» maximums. Attention lors de la mise en place de ces points de stationnement de bien vérifier que le cycliste peut y accéder sans difficultés
- **B-** la durée de stationnement va être assez longue, par exemple cas des équipements public ou des parcs, il faut un parking plus étendu avec une douzaine de points d'attache, avec ou sans un toit. Près des centres commerciaux, il faut prévoir un espacement entre les « U » de plus de 80cm pour laisser le passage de deux vélos avec sacoches. Bien vérifier que le cycliste peut y accéder sans difficultés
- **C-** la durée de stationnement va être longue demi-journée ou journée; le cycliste se rend sur son lieu de travail ou à un arrêt de transport en commun ou va prendre l'avion (A/R dans la journée) Il faut un système avec toit, bien éclairé, si possible sécurisé et absolument sécurisé si ce parc à vélo se situe le long de la ligne E

Dans tous les cas prévoir un bon éclairage public de ces zones de stationnement.

b) Distinction secteur privé secteur public

Pour le secteur privé, il nous semble évident que la municipalité ne pourra implanter ces parcs à vélos sur des zones de droits privés (centres commerciaux ou entreprises) Nous lui demandons cependant de sensibiliser ces responsables à la politique de « développement des modes doux » impulsée ici. Cela peut se faire de deux manières d'une part avec les employés en intégrant notre démarche dans le cadre de leur Plan de Déplacement Entreprise (PDE), d'autre part en construisant pour leurs usagers, sur leur propre site des parcs de stationnements vélos.

Pour le secteur public, vous trouverez ci dessous une première approche par secteur des lieux d'implantation de parc de stationnement pour les vélos. En fonction de notre sensibilité nous avons indiqué en face de chaque lieu notre avis sur la qualité des équipements que nous souhaiterions voir installer (A, B ou C)

Après cette première approche, nous nous tenons à votre disposition pour définir avec vous précisément l'implantation de ces zones de stationnements vélos.

c) Répartition des implantations

1_Zones commerciales privées

Centre commercial (Leclerc, Leader Price, etc.)	C + à voir avec le PDE
Centre commercial (Castorama, Botanic, etc.)	C + à voir avec le PDE
Centre Commercial (côté av. Roland Garos)	C + à voir avec le PDE

2_Lieux publics avec des services

Place de Catalogne	A	+ tram
Route de Grenade Les Ailières	A	
Place des Marronniers	A	+ tram
Carrefour Pasteur/Lavoisier	A	
Centre ancien (carrefour bd F.Pons/boul. J. Rivet)	A ou C selon le futur trajet de bus	
Plan du Port	C	+ bus

3_Services publics

Marie, hôtel de ville	A ou B	
Mairie, police municipale	A	
Commissariat de police	A	+ tram
Cimetière ancien	A	
Cimetière parc	A	

4_Culturels

Odyssud	C	+tram
Chapelle St Gabriel	C	
Cinéma Rex	C	
Cinéma Gaumont	C	

5_Scolaires

École de l'Aérogare	B	+ tram
École St Exupéry	B	+ tram
École Clément Ader	B	+ tram
École Suzanne Lacore	B	+ tram
École Louis Weidknett	B	+ tram
Ecole René Cassin	B	+ tram
Lycée Saint Exupéry	B	+ tram
IUT	B	+ tram
Pôle étudiant Marc Chagall	B ou C	
École privée du Ferradou	A	
École des Près	A	
École Jean Moulin	A	
Ecoles de musique et de danse	B	

6_Sport et Loisirs

Parc du Ritouret	B	+ tram
Parc Montaigne	B	
Parc du Grand Noble	B	
Patinoire	C	+ tram
Parc du Ramier	B	
Parc des Quinze Sols	A ou B	
Tennis du Ritouret	B	
Baradelle	B	+ tram
Gymnase Weidknet	B	+ tram
Complexe sportif d'Andromède	B ou C	
Complexe sportif de Naudin	B ou C	
Salle polyvalente	B ou C	
Piscine (été hiver)	C	
Bassin d'apprentissage	B	+ tram
Stade E. Argelès	B	

7_Social

Crèche « Les écureuils »	A	
Crèche « Les mouflets »	A	
Crèche « Des dauphins »	A	
Multi accueil «Cendrillon»	A	
Multi accueil « Blanche Neige »	A	+ tram
Résidence Émeraude	A	+ tram
Résidence Tiers Temps	A	
Foyer Layrac	A	

8_Centre d'activité professionnel

Mairie Hôtel de ville	A ou B	
Centre Technique du Matériel,+ Eaux	B	
Siège d'Airbus (av Servanty)	B ou C	
Parc d'activité aéroport sud	B ou C	
Aérogare	C	
Parc d'activité aéroport nord	B ou C	
Parc d'activité de Font Grasse	B ou C	

9_Transports

Terminus des lignes de bus 25 et 70/71 et/ou carrefour de ligne	C (Parc gardé)	
Terminus ligne E	C (Parc gardé)	

IV) Conclusions temporaires

Nous espérons que notre étude améliorera la réflexion sur le type de parcs à vélo que nous aimerions voir mettre en place sur la ville de Blagnac.

Nous souhaiterions que la logique qui a prévalu aux réflexions de l'ABAVE soit en partie reprise par le groupe de travail.

Dans tous les cas, nous souhaitons que notre contribution améliore grandement et rapidement la problématique « parc à vélo » de la ville de Blagnac.