

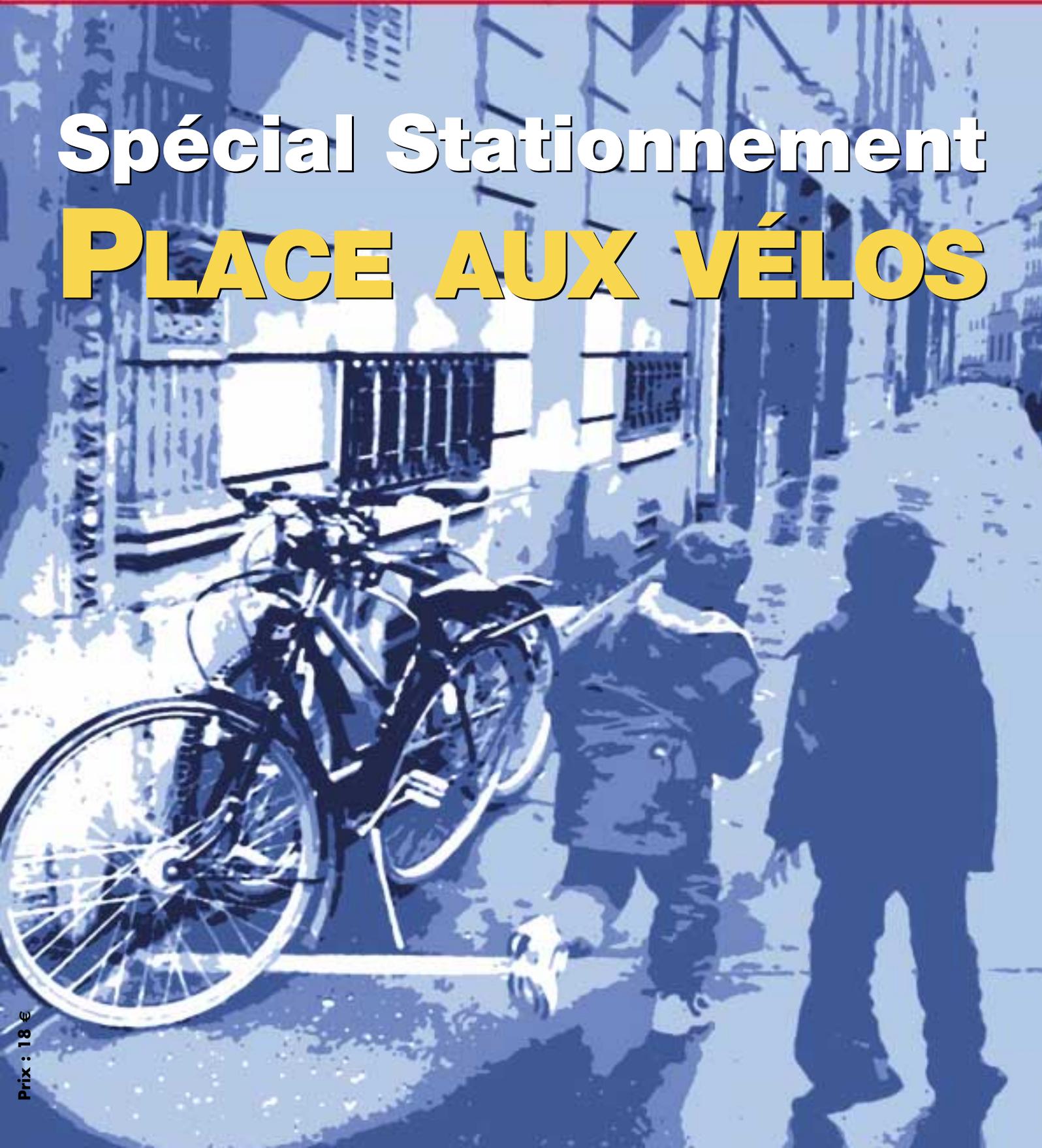
Hors
série

ville & vélo

Hors-série - Mars 2003

Le magazine des villes cyclables

Spécial Stationnement **PLACE AUX VÉLOS**



Prix : 18 €

LE SPECIALISTE DU PARKING A VELOS



Racks à 2 niveaux

Collectivités, établissements d'enseignement,
habitat collectif, loueurs de cycles,
camping, entreprises ...

Choisissez des
solutions innovantes
pour répondre aux attentes
des cyclistes du 21^{ème} siècle.

**Importateur et
distributeur exclusif
des équipements Josta**

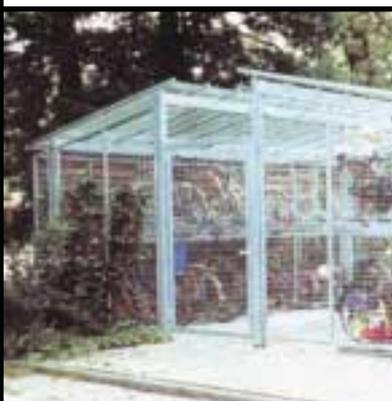


Des abris
esthétiques,
des abris sur
mesure mais
économiques, grâce
à l'utilisation
d'éléments
modulaires.

Un grand choix
de supports à vélos
robustes et de qualité.

Des range-vélos
sur mesure,
sûrs mais économiques,
grâce à l'utilisation
d'éléments
modulaires.

Parcs
à vélos
fermés avec
nombreuses
possibilités
d'habillage,
pour éviter de
construire.



**AGUIDON
PLUS**®

AGUIDON PLUS
BP 44 - 29, rue
Rieussec
78220 Viroflay

Tél.: 01 30 24 60 95
Fax: 01 30 24 60 96

info@aguidonplus.fr

www.aguidonplus.fr

éditorial

Stationnement vélo : Développer l'offre... vite !



Le stationnement automobile en ville est un des outils d'une politique de déplacements. En régulant la demande de stationnement, on agit sur le trafic. Ce constat peut être transposé au vélo. Mêmes causes, mêmes effets : si le cycliste peut stationner son vélo sur l'espace public, sur son lieu de travail, près d'une gare et à son domicile, il est plus enclin à faire le choix de ce mode de déplacement. Donc pour encourager l'usage du vélo en ville, il faut développer l'offre ! Voilà pourtant une porte ouverte qu'il est

encore nécessaire d'enfoncer. Parce qu'en matière de mobilité alternative, les "évidences" se heurtent aux idées reçues. Et l'action au plus prêt du terrain consiste souvent à réparer. À réinventer des solutions simples, à commencer par la marche à pied et le vélo pour des trajets en ville inférieurs à trois km et qui représentent plus du tiers des usages de la voiture... Le constat – plus d'offres de stationnement vélo égales plus de cyclistes – a le mérite de rappeler qu'on doit prendre en compte, de façon pragmatique, les besoins du cycliste et que la question du stationnement est la plus évidente... et la plus évitée ! L'ellipse du stationnement a été longtemps le choix non-dit des acteurs locaux face aux obstacles. Même si le vélo est peu consommateur d'espace, lui faire de la place dans les immeubles d'habitation, les pôles d'échanges, dans les parcs de stationnement ou sur l'espace public requiert une dose de détermination et quelques connaissances techniques. Cela implique aussi et surtout d'engager aujourd'hui le dialogue avec les partenaires naturels que sont les bailleurs et les syndicats de copropriété, les gestionnaires de pôles d'échanges, les entreprises et les écoles mais aussi les commerçants qui doivent devenir les alliés de ces politiques urbaines, bonnes pour la vitalité économique de nos centres-ville.

Le stationnement vélo est en quelque sorte une illustration de la nécessaire interface entre urbanisme et transport. Les outils existent et permettent de prendre en compte les besoins dans la planification urbaine. Inscrire des normes minimales pour le stationnement des vélos dans les Plans locaux d'urbanisme est une des mesures indispensables. Prévoir des aménagements pour les logements existants, notamment avec les bailleurs sociaux, en est une autre et ces deux démarches sont à notre portée. Elles sont le complément indispensable de la mise en œuvre d'un schéma directeur vélo prévoyant des stationnements sur l'espace public et des itinéraires cohérents et sécurisés. Changer la ville grâce au vélo devient alors un pari très réaliste !

Denis Baupin
Adjoint au Maire de Paris
Chargé des transports, de la circulation,
du stationnement et de la voirie

sommaire

Editorial P 3



Mieux stationner pour mieux

se déplacer P 4-5

Le stationnement en 2003 P 6-7

Le stationnement des automobiles sur les trottoirs P 8-9

Stationner en ville de A à... Z ! P 10-15

Place aux vélos ! P 16-18

Exemples locaux, villes moyennes P 19-20

Quel type de stationnement pour quel usage ? P 21



Quand la voiture partage ses... Parkings !

P 22

Mieux stationner pour mieux se... déplacer !

L'équation du "vélo en ville" ne souffre aucune inconnue ! Pour bien (ou mieux) circuler encore faut-il pouvoir stationner sa bicyclette dans des conditions optimales de confort, de sécurité et d'accessibilité. Les données du problème sont connues, identifiées et, de plus en plus souvent, prises en compte par les collectivités publiques mais aussi par les acteurs privés ou les particuliers. S'il ne prétend pas faire le point de façon exhaustive sur la question du stationnement des vélos en ville ce numéro hors-série de "Ville&vélo" est là avant tout pour témoigner d'une situation et donner la parole à des acteurs – parfois nouveaux venus sur ce secteur - qui prennent de plus en plus, et de mieux en mieux conscience, de la nécessité d'offrir aux cyclistes des solutions de stationnement et d'hébergement pour leurs engins.

L'enquête "transports" réalisée en 1993-94 montrait déjà que la moitié des déplacements en milieu urbain portaient sur des distances inférieures à trois km et que le vélo, dans cette configuration, offrait la meilleure garantie de rapidité et de coût. Au fil des ans, la progression de la pra-



P. Quennehen



Partager l'espace est aussi synonyme d'un partage harmonieux du stationnement !

tique du vélo en ville n'a fait que confirmer cette tendance. Dans son introduction à la journée technique du Club des villes cyclables (mars 2002) Geneviève Laferrière, du CERTU, notait que "le choix du mode de déplacement est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile sur le lieu de destination" et que "la facilité et la sécurité de stationnement du vélo, au domicile et sur le lieu de travail, sont également des déterminants importants pour que le nombre de cyclistes quotidiens augmente".

Avant d'en arriver aux solutions propres au stationnement des vélos - que nous détaillerons plus loin dans ce numéro tant



P. Quennehen

en termes réglementaires que d'équipements disponibles aujourd'hui dans nos villes - il est important de noter qu'une autre forme de stationnement, celui des automobiles, conditionne souvent la pratique de la bicyclette. Qu'il s'agisse de l'ouverture intempestive d'une portière qui va percuter un cycliste en pleine circulation, du non-respect des bandes cyclables, ou du stationnement "sau-

Il est important d'adapter les choix d'équipements en fonction de la durée.

vage" des voitures sur son espace dédié, le cycliste est souvent dissuadé, pour de simples raisons de sécurité, d'utiliser son vélo.

Au-delà de la reconnaissance et du respect dont les cyclistes ont besoin les évolutions législatives récentes donnent désormais des outils réglementaires mieux adaptés aux différentes collectivités. Grâce aux PDU les villes peuvent pro-

grammer des mesures pour favoriser l'utilisation du vélo en tenant compte notamment des dessertes en transports publics réguliers, et en intégrant aussi la destination des bâtiments.

Avancée notoire, il est désormais possible d'imposer sur les espaces privés (immeubles résidentiels, établissements scolaires, locaux d'entreprises...) pour toute nouvelle construction, la création de garages à vélos faciles d'accès. À ces outils réglementaires, détaillés plus loin, s'ajoutent des outils financiers qui permettent, au travers des PDU, de contribuer à la réalisation d'équipements spécifiques, notamment de stationnements sécurisés dans les parcs relais et les pôles intermodaux. Il s'agit bien là de rendre cohérente et efficace l'ensemble de la chaîne des transports en donnant toute sa place au vélo. De cette nécessité découle aussi le besoin de concevoir des solutions de stationnement en fonction de l'usage : jour, nuit, courte, moyenne ou longue durée. Du lieu d'habitation au lieu de travail ou de loisirs la continuité du stationnement pour les deux-roues non motorisés doit être assurée et sécurisante pour le cycliste. C'est aussi un des enjeux des PDU. Comme le rappelle Geneviève Lafferère, "le vélo répond à plusieurs objectifs du PDU puisqu'il contribue à réguler le trafic automobile, maîtriser la circulation motorisée, diminuer la pollution atmosphérique et sonore."

Si les Français se disent prêts à accepter des contraintes sur leurs déplacements automobiles en ville pour accéder à une meilleure qualité de vie, ils se montrent aussi très demandeurs de solutions alternatives et de moyens pour les mettre en œuvre. Dans de plus en plus d'immeubles d'habitations collectives se pose la question du stationnement des vélos. Des aménagements sont souvent possibles et la pression est de plus en plus forte pour que ceux-ci soient réalisés dans les meilleures conditions de confort et de sûreté pour les deux-roues. Un stationnement sécurisé et facile d'accès favorisera l'utilisation du vélo. Il en va de même dans l'environnement des transports collectifs. Les pôles multimodaux, les gares et les stations de métro qui proposent aujourd'hui des parkings relais voient s'infléchir sensiblement le nombre de cyclistes qui profitent du deux-roues comme moyen de rabattement. Même les automobilistes se voient aujourd'hui proposer par les gestionnaires de parkings des solutions combinant stationnement des voitures en centre-ville et utilisation d'un vélo dans des conditions avantageuses. ■

Le stationnement en 2003 : quelle réalité ?

Parler de “stationnement en général”, revient à parler de plusieurs types de stationnement automobile : celui des résidents, des visiteurs, des pendulaires. De même, il convient également de parler des leviers qu'on peut actionner, qu'il s'agisse du règlement du stationnement, de sa tarification, de l'évolution de l'offre, des Plans locaux d'urbanisme, des parcs relais, de la communication ou encore de la surveillance. Travailler sur le stationnement, c'est travailler sur toutes ces questions.



Quand on interroge la population - grand public, élus et techniciens - le stationnement est cité comme une question importante au même plan que le bruit, les risques d'accidents ou encore les encombrements. À plus de 70 %, les personnes interrogées considèrent qu'il s'agit là d'un problème important. La question est donc de savoir si on retrouve cette préoccupation dans les PDU, si la volonté de l'État à travers la loi SRU et la traduction de cette préoccupation sous l'angle de l'incivilité et non respect des réglementations sont bien réelles. D'une manière générale, les Plans de déplacements urbains (PDU) prennent plutôt bien en compte les enjeux du stationnement. C'est un outil des politiques de déplacements qui permet de réguler la demande. Certaines villes ont su dresser un état des lieux sans concession de leurs pratiques en la matière. C'est notamment le cas de Grenoble qui observait que “les

places avaient sournoisement augmenté de plus de 20 % dans le centre-ville ces dix dernières années”. On a également dans certains PDU une réflexion approfondie sur les sept thèmes évoqués plus haut.

- **La réglementation.** En général les PDU orientent les villes vers une extension des zones de stationnement réglementé (zones de stationnement payant ou zones bleues).
- **La tarification.** Cet aspect est souvent bien étudié. Les acteurs du stationnement prévoient d'augmenter les tarifs, de mettre en place des tarifications combinées avec les transports collectifs ou encore, de faire en sorte que les tarifications entre parcs de stationnement et voirie soient un peu plus équilibrées.
- **La stabilisation de l'offre.** Il s'agit là d'un sujet un peu plus douloureux : va-t-on continuer à produire de l'offre comme

Quelques emplacements de stationnement voiture permettent de garer beaucoup de deux-roues...

on le fait en France depuis 20 ans ou cherche-t-on à limiter cette offre ? Le discours est alors un peu moins clair. Les normes plafonds - limitation du stationnement sur les lieux de travail - sont présentes dans certains PDU. Les parcs relais constituent le sujet politiquement correct : on a pu compter jusqu'à 160 projets de parcs relais dans 40 PDU ! Or, faire des parcs relais, c'est bien mais si cette mesure ne s'accompagne pas d'une diminution de l'offre en centre-ville, cela revient à créer une offre de stationnement supplémentaire et cela ne change rien aux problèmes de départ.

- **La surveillance du stationnement.** Cette question est rarement abordée. Il en va de même pour la répression des incivilités. Certains PDU sont muets sur ces questions.

Le bilan du stationnement dans les PDU est donc assez mitigé : il y a de bonnes intentions mais dans le passage attendu

du projet à la mise en œuvre, les choses sont parfois moins évidentes.

La Loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) traduit l'affichage de la volonté de l'État d'aborder la question du stationnement. C'est la première fois que dans une loi, cette question est abordée de façon très transversale. Tous les thèmes sont passés en revue sauf, et ce n'est pas vraiment un hasard, celui de la surveillance.

AGIR SUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ

Il est important de mettre en place des normes plafond, pour les immeubles de bureaux : depuis les années 80 le nombre de places de stationnement sur les lieux de travail allait grandissant. L'agglomération lyonnaise, par exemple, proposait trois places pour 10 salariés au début des années 80 et six places pour 10 à la fin des années 90 ! Autre innovation : les minima pour le stationnement des véhicules non motorisés, mais, à condition d'être très vigilant pour que ces minima soient toujours respectés.

RENFORCER LE POUVOIR PRESCRIPTIF DES PDU

La compatibilité des décisions de police avec les PDU est une mesure forte. Les dispositions fixées par le PDU devront être appliquées par les maires dans un délai lui-même fixé par le PDU. Et toute décision du maire en matière de police du stationnement devra être compatible avec les orientations du PDU. Le Plan local d'urbanisme doit être également compatible avec le PDU. Si le PDU prévoit des normes minima pour le stationnement des vélos ou des normes plafond ; le PLU devra les reprendre. Enfin, tous les thèmes listés par la loi SRU doivent être abordés par le PDU : tarification, parcs relais, réglementation...

ÉVOLUER VERS UN POUVOIR D'AGGLOMÉRATION

Il convient de donner la possibilité de faire remonter quelques compétences relatives au stationnement sur voirie au niveau de l'autorité organisatrice des transports urbains. Aucune agglomération ne s'est encore lancée dans cette évolution pour le moment.

L'État ne s'est pas attaqué à la question du contrôle. C'est pourtant le grand problème aujourd'hui : tant qu'on ne met pas un contrôle du stationnement en place, autant dire qu'on ne fait rien !

La situation du stationnement payant sur



Le choix du vélo est fortement dépendant de l'offre en stationnement.

voirie aujourd'hui en France peut se résumer à ces points :

- de taux de paiement très faible (très rarement 50 % et plus),
- le stationnement illicite est de plus en plus élevé (souvent de l'ordre de 20 %),
- un recouvrement des PV loin d'être optimal.

Un autre problème est celui du prix du PV (11€). À noter qu'il s'agit d'un des rares "produits" qui a dû baisser avec le passage à l'euro... Si l'on compare le prix du PV et

le coût de la première heure de stationnement sur voirie, la France affiche un rapport de 1 à 5 contre un rapport le plus souvent de 1 à 20 à l'étranger. Autrement dit, en France, si vous stationnez sans payer cinq heures sans avoir pris un PV, vous avez gagné ! L'État a donc une part de responsabilité en ne voulant pas toucher au prix du PV depuis le milieu des années 80.

Malgré les discours ambiants, les problèmes liés au non-respect de la réglementation restent entiers. On a toujours un prix des amendes très faible. Les élus affichent une volonté de recentrer les activités des polices municipales sur la sécurité et l'amnistie présidentielle reviendra dorénavant tous les cinq ans et non plus tous les sept ans ! Cela revient à dire aux agents de police municipale qu'ils travaillent pour rien pendant 20 % de leur temps, ce qui n'est guère motivant...

Il y a donc à faire beaucoup de lobbying pour que l'État prenne les décisions qui s'imposent si on veut que le stationnement soit réellement pris en compte dans les politiques de déplacements. ■

Jacques Legaignoux

10 mesures pour prendre la mesure...

Pas de politique vélo efficace sans stationnement vélo efficace

Le choix du vélo, comme celui de la voiture, est fortement dépendant de l'offre de stationnement. Développer l'usage du vélo, c'est offrir du stationnement vélo.

Diminuer le nombre de voitures en ville, c'est baisser le nombre de places de stationnement automobile. Sur ces constats de bon sens, le Club des villes cyclables propose dix pistes d'action pour enclencher un cercle vertueux.

- 1 Encourager l'usage des modes alternatifs** - transport public, vélo et marche à pied - en diminuant le nombre de places de stationnement automobile en centre-ville.
- 2 Acquérir le réflexe stationnement vélo** en développant des parkings vélos répartis sur l'espace public, notamment près des commerces, des services publics, des équipements de loisirs, des établissements scolaires.
- 3 Réaliser le stationnement vélo en préservant l'espace** des piétons, sans diminuer les trottoirs, en affectant un ratio de 1 % de l'espace occupé par la voiture.
- 4 Favoriser la complémentarité avec les transports collectifs** par des stationnements vélos sécurisés - consignes-vélos, parcs gardés - à proximité des arrêts et dans les pôles d'échanges.
- 5 Modifier l'article 12 du POS et demander des surfaces de stationnement vélo** lors de l'examen du permis de construire pour les logements et les bureaux.
- 6 Encourager auprès des bailleurs et des syndicats de copropriétés** la mise à disposition d'espaces faciles d'accès et sécurisés pour le stationnement des vélos dans l'habitat existant.
- 7 Prévoir des parkings à vélos**, dans les établissements scolaires, les centres de formation et les universités.
- 8 Favoriser l'usage du vélo pour se rendre au travail** en développant le stationnement sur le lieu de travail dans le cadre des Plans de mobilité des entreprises et des collectivités.
- 9 Adapter le choix d'équipements et de mobilier urbain** pour le stationnement vélo en fonction de la durée, courte (arceaux), moyenne (parkings abrités) et longue (consignes, parcs gardés, locaux fermés dans les immeubles équipés de racks pour fixer le vélo), etc.
- 10 Signaler les parkings vélos** sur le plan du réseau cyclable et diffuser largement cette information.

Le stationnement des automobiles sur les trottoirs



DR

Entre voitures et parfois vélos le cheminement des piétons peut être rendu très difficile.

Cette recherche s'est intéressée à tous les aspects de la question : déplacements, stationnement, sociologie, politologie. Elle a comporté deux volets principaux : analyse complète de la situation à Clermont-Ferrand et Chamalières. Analyse de la politique et des résultats d'autres villes françaises et européennes, dont Sotteville-lès-Rouen.

UN PHÉNOMÈNE D'UNE AMPLEUR EXTRAORDINAIRE

Dans une ville comme Clermont-Ferrand (137 000 habitants), il y a, en permanence, environ 8.000 véhicules garés sur trottoir, soit en moyenne un véhicule tous les 70 mètres. Le stationnement sur trottoir se rencontre majoritairement chez les unimodaux de l'automobile qui ne se soucient pas du tout des piétons. Il est plus répandu parmi les hommes, les moins de 60 ans et chez certains professionnels. Très fréquent devant les commerces et les

services, il est également très pratiqué au domicile et sur le lieu de travail.

Le stationnement sur trottoir croît dans les villes françaises, avec des impacts sérieux sur les déplacements des piétons. Une recherche menée par le cabinet Adetec pour le compte du Predit (Programme national de recherche sur les transports) a quantifié et qualifié ce phénomène et a défini les moyens de l'enrayer.

PARESSE ET INCIVISME

Le stationnement sur trottoir résulte avant tout de la paresse et de l'incivisme des automobilistes qui veulent se garer juste devant leur destination. Dans près de la moitié des cas, il existe pourtant des places libres sur voirie à proximité immédiate. Dans la quasi-totalité des villes françaises, cette infraction est considérée comme mineure, non seulement par les contrevenants, mais aussi par les Pouvoirs Publics. Elle est très peu sanctionnée, ce qui contribue à la banalisation et à la croissance du phénomène.

DES EFFETS CATASTROPHIQUES POUR LES PIÉTONS

Le stationnement sur trottoir oblige de nombreux piétons à marcher sur la chaussée. Les personnes à mobilité réduite et les enfants en sont les premières victimes. Du fait de l'encombrement des trottoirs, certains piétons n'osent plus sortir. D'autres se trouvent contraints de se déplacer en voiture.

RÉPRESSION ET COMMUNICATION

Il est possible, à l'initiative du maire, de juguler le stationnement sur trottoir par des actions pérennes associant répression et

communication. Ainsi, à Sotteville-lès-Rouen qui met en œuvre une telle politique, le taux d'infraction est 10 à 30 fois plus faible que dans la plupart des autres villes.

En revanche, si elles ne sont pas accompagnées de verbalisation, la communication et la pose d'obstacles physiques sont très peu efficaces. Quant aux actions ponctuelles, elles sont sans effet à moyen et long terme.

L'ÉTUDE ADETEC

Le stationnement sauvage sur les trottoirs, obstacle à la pratique des modes non motorisés dans les quartiers péri-centraux (Adetec 2001 pour le Predit).

Sur les trottoirs, le stationnement sauvage des voitures entrave le cheminement des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite et des mamans avec poussette et jeunes enfants ; il constitue un danger en les obligeant à circuler sur la chaussée.

Au carrefour, sur le passage piéton, il gêne la visibilité réciproque des usagers, masque les enfants, oblige à faire un détour. Sur les aménagements cyclables, il contraint les cyclistes à des écarts dangereux et les renvoie dans le flux de circulation motorisée.

POURQUOI LES AUTOMOBILISTES AGISSENT-ILS AINSI ?

Ils sont pressés, cherchent à éviter tout trajet à pied pour gagner du temps, n'ont pas conscience qu'il existe encore des gens qui marchent. La voiture est l'objet sacré



que l'on met "en sécurité" pour protéger sa portière ou son rétroviseur. Respect de l'automobiliste pour ses pairs : en se garant sur la chaussée, il a conscience de réduire la fluidité du trafic et de gêner les autres conducteurs tandis que sur le trottoir...

De plus, le risque de sanction est faible : il relève de la compétence de la police nationale, submergée par toutes ses missions, tandis que la police municipale verbalise régulièrement le stationnement payant non réglé. Les infractions au stationnement sont considérées socialement comme des incivilités légères ("**tout le monde le fait**"). Le piéton qui se plaindrait à l'automobiliste ne serait même pas écouté car, contrairement à la plupart des autres pays européens, le stationnement gratuit sur l'espace public est considéré comme un dû. Les obstacles physiques (bornes, potelets, barrières...) coûtent cher (plus de 60 € sans compter la pose). On les trouve surtout en centre ville, là où la cohabitation des usagers est la plus forte et le risque d'accident le plus élevé. Rappelons que près de 500 piétons sont tués chaque année en ville !

Même si l'étude ADETEC n'en parle pas (ce n'était pas le sujet), on peut rappeler que, pour les cyclistes, la portière de l'automobiliste pressé mal garé est redoutable : elle vous envoie valser et, à moitié sonné, vous entendez un "pouvez pas faire attention !" qui vous laisse sans voix. Supprimer des places de stationnement pour réaliser un aménagement cyclable est encore une suggestion difficile à faire passer en conseil municipal !

Par contre, délimiter un espace de 0,50 m entre la bande cyclable et la limite du stationnement est une mesure de mieux en mieux acceptée par les collectivités. ■

Adetec/Ademe

Origine : "Réseau vélo" : bulletin de liaison des relais vélo - décembre 2001 n°4

PARIS - Hôtel de Ville
Vendredi
23 Mai 2003

Les ASSISES du STATIONNEMENT VÉLO à PARIS

Organisées
par le
Mouvement
de défense
de la bicyclette



en partenariat avec la Ville de Paris

MAIRIE DE PARIS

Rouler, c'est bien. Stationner en sécurité, c'est encore mieux !

►► La mise en place d'aménagements cyclables a eu pour conséquence une croissance spectaculaire du nombre de cyclistes à Paris et dans beaucoup de villes de province. Cependant, le potentiel de progression de la pratique du vélo reste partout important car il existe des freins à ce développement en particulier le problème du stationnement. Il faut donc continuer à implanter de nombreux stationnements vélo en ville et à prévoir des installations gardiennées dans les gares et les stations de transport public. Mais un obstacle important à l'heure actuelle est celui du stationnement à domicile : appartements exigus, syndicats de copropriétaires souvent hostiles au stationnement des vélos dans les parties communes, caves difficiles d'accès et peu accueillantes. Le MDB a depuis longtemps initié des actions de sensibilisation pour tenter de résoudre ce problème essentiel. Dans la perspective du congrès international Velo-city accueilli par la Ville de Paris du 23 au 26 septembre 2003, le MDB invite les acteurs du stationnement vélo – syndicats, fabricants de matériels, élus, État, militants associatifs... – à rechercher et trouver des solutions dans le cadre des premières "Assises du stationnement Vélo à Paris". Un éclairage national et une expertise seront apportés avec la collaboration du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu).

Pour en savoir plus, cliquez www.mdb-idf.org



Catalogue

Stationner en ville de A à... Z!

Qu'ils soient nouveaux venus sur le secteur ou "opérateurs historiques" les industriels multiplient aujourd'hui les nouveautés afin de répondre aux attentes de plus en plus nombreuses, et de plus en plus précises, des collectivités comme des particuliers. À défaut de vous présenter la totalité de l'offre, qui devient aujourd'hui pléthorique, ce tour d'horizon vous permettra de faire connaissance ou de redécouvrir des entreprises et des produits qui rivalisent d'innovations et de dynamisme pour faire du stationnement des vélos en ville autre chose qu'un casse-tête !

■ AGUIDON PLUS Sarl

BP 44 - 29, rue Rieussec, 78220 VIROFLAY

Tél : 01 30 24 60 95

Fax : 01 30 24 60 96

E-mail : info@aguidonplus.fr

Site internet : www.aguidonplus.fr

Produit : Rack à vélos à 2 niveaux



Nom du produit : **Doppelparker**

Description : Permet d'augmenter le nombre de vélos en stationnement dans un local, et ainsi de réduire le coût global du projet.

Pour parking intérieur et extérieur. Existe avec rangement des vélos d'un seul côté ou des deux côtés. À la demande, châssis sur roulettes, pour un déplacement aisé d'un site à un autre ou pour un usage multifonctionnel des locaux. Acier galvanisé ou laqué.

Le système breveté d'aide au levage permet grâce à la partie supérieure mobile d'installer le vélo en position avec une grande facilité et peu d'effort. En option, anti-vol individuel intégré (système électrique basse tension).

Produit : Abris à vélos Parasol



Nom du produit : Rund

Description : Abris pour 16 vélos. Diamètre toiture hors tout : 5270 mm. Structure acier en tube cintré. Toiture : profil octogonal, en Sekurit ou matériaux traditionnels (tuiles, lauzes...). Finition : laqué (palette RAL). En option, éclairage et caméra de vidéo-surveillance panoramique.

Produit : Parc à vélos fermé



Nom du produit : Berlin

Description : Idéal pour les copropriétés ne disposant pas de locaux, pour le personnel des collectivités, ou pour les entreprises. Construction en acier galvanisé avec évacuation des eaux pluviales et en option éclairage. Toiture en Sekurit, verre armé, ou bardage. Côtés en grillage renforcé galvanisé, à la demande en tôle ou en bois, ajouré ou plein. Les côtés peuvent également faire l'objet d'un habillage libre (cloisons légères, panneaux décoratifs, lierre...), soit directement soit sur le grillage. Hauteur : 2600 mm.

■ AREA

17, rue d'Ariane,
31240 L'Union
Tel. : 0 800 920 925
www.area.fr



Produit : Nevada

Description : L'appui vélos Area est une solution esthétique sûre et rationnelle qui répond au stationnement des cycles en milieu urbain. Devenu générique de par sa forme de demi-roue, l'appui vélos a son application spécifique dans les huit gammes de mobiliers de rue. Il est implanté dans plus de 400 villes clientes. Pour une utilisation optimale il convient d'implanter ces équipements en batteries supérieures à quatre et de ne pas manquer d'insister sur la signalétique.





■ ATC Mobilier urbain

59, avenue Brame BP 74
59025 Roubaix cedex
www.atc-mu.com

Produit : Kangou'roo

Description : Garde-vélo codé esthétique et sécurisé. Ce nouveau concept est facile d'utilisation et efficace. Il est intégré au support, muni d'une serrure brevetée à combinaison personnalisable qui assure à elle-seule la protection du vélo, cadre et roues compris. Après avoir positionné son vélo dans le support, l'utilisateur règle simplement son propre code confidentiel qui permet de condamner l'installation puis, en récupérant son vélo, libère le système pour l'utilisateur suivant qui peut à son tour composer sa propre combinaison de protection.

■ CYCLOGARD

3, route de Vovray
74000 Annecy
Tél. : 04 50 45 13 45
Fax : 04 50 51 88 12
www.cyclogard.com

Produit : Abri antivol 2 roues, "Clairbois"

Description : Abri métal/bois avec système protégeant intégralement toutes les parties du vélo, grâce à son câble acier.



■ HUSSON COLLECTIVITES

Route de l'Europe
BP 1
68650 La Poutroie
Tél. : 03 89 47 56 56
www.husson-co.fr



Description : Fabricant et concepteur de mobilier urbain, bornes vélos appuis-vélos avec système de fixation au sol.

■ ICREA

Zac Hays
Allée des frênes, bâtiment 130
54840 Verlainne en Hays
Tél. : 03 83 23 33 55
Fax : 03 83 23 35 45
www.icrea.fr

Produit : Vélobus

Description : Bus pour ranger et déplacer 40 vélos

Produit : Véloparc

Description : Divers systèmes de rangement de vélos adaptés aux spécificités des locaux et du nombre de vélos à stocker. Ces systèmes existent avec une levée électrique.

Produit : Velorem

Description : remorque pour le transport des vélos



■ LKF Vejmarkering A/S

Longelsevej 34
5900 Rudkøbing

Danemark

Contact LKF Vejmarkering A/S en
France :

Frédéric Chatry

Tel. 01 30 13 15 72

Fax : 01 30 13 17 23

www.premark.com

Produit : **Signalisation horizontale "Premark® Flex"**

Description : Bandes et symboles préfabriqués rétro-réfléchissants en thermocollants.

Premark® Flex est un marquage routier thermoplastique rétro-réfléchissant préfabriqué en usine par LKF (Danemark) et livré prêt à l'emploi. Application rapide – Marquage durable ; économique et écologique. Le produit s'applique facilement et rapidement à l'aide d'un

chalumeau. Le temps de séchage très court permet une réouverture rapide à la circulation. Premark® Flex s'applique directement sur le bitume ou avec un primaire d'accrochage pour les supports béton, pavés, peintures anciennes... Une fois appliqué, il conserve avec les années des performances très élevées tout en résistant à des contraintes sévères. La durée de vie de Premark® Flex est six à huit fois supérieure à un marquage routier peint. Premark® Flex est certifié NF par l'ASQUER.



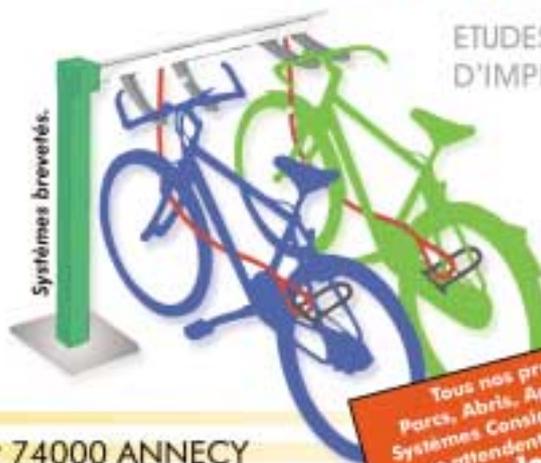
PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**

le seul antivol protégeant **intégralement**
toutes les parties du vélo



ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Tous nos produits :
Parcs, Abris, Appuis-vélos,
Systèmes Consignes, Boxes ...
vous attendent sur notre site
www.cyclogard.com

CYCLOGARD
FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
Tél. (33) 045 045 1345

Nombreuses références en France.



■ METALCO Mobil Concepts

Parc Horizon Sud
Avenue d'Aigues
34110 Frontignan
Tél : 04 67 80 70 70
Fax : 04 67 80 70 80
www.metalco.fr



Produit : Abri-vélos "Space"

Description : Abri- vélos composé d'une structure portante en tube acier de différentes sections (diamètre 121 x 3 mm ; diamètre 102 x 2 mm ; diamètre 60 x 2 mm) munie à la base de platines pour la fixation au sol. Renforts acier servant à rigidifier l'ensemble. Couverture en polycarbonate alvéolaire transparent (épaisseur 10 mm). Visserie inox.

En option : éléments individuels porte vélos en acier (épaisseur 5 mm) fixés au sol par des chevilles M8 x 90. Abri-vélos en différentes longueurs : 1 module (L = 3000 mm) ; 2 modules (L = 6000 mm) ; 3 modules (L = 9000 mm).

Produit : Abri-vélos bicyparc "Archimède"

Description : Bicyparc composé de deux supports en tube acier zingué (section 100 x 50 x 2 mm) et d'une traverse en tube acier inox (diamètre 40 x 2 mm) cintrée aux extrémités et fixée sur les supports par un dispositif breveté en fonte aluminium. Cet ensemble permet le stationnement et l'accrochage par le cadre de deux bicyclettes, latéralement de part et d'autre. Visserie inox.

Produit : Abri-vélos bicyparc "Space"

Description : Bicyparc constitué d'un châssis en tube acier (diamètre 40 x 2 mm) complété par un dispositif de montage antiviol de type "Sécuri Met" avec clé de serrage. Cet ensemble permet la fixation sur des supports latéraux en tube acier cintré à 180° (diamètre 60 x 2 mm) ou sur des blocs béton sablé. La partie servant de support aux vélos est réalisée au moyen d'une spirale en tube acier (diamètre 20 x 1,5 mm) enroulée avec un pas de 75 mm, soudée sur le châssis.

Existe en différentes versions : L = 1950 mm (acier) ; L = 2250 mm (acier) ; L = 3150 mm (acier) ; L = 2070 mm (béton) ; L = 2670 mm (béton) ; L = 3270 mm (Béton).

■ VELPARC

55, rue de l'Université,
75007 Paris
Tel/Fax : 01 45 19 01 98

Produit : City C pour stationner deux vélos côte à côte

Description : Dispositif de stationnement et de sécurisation des vélos.

Il est composé d'un mât équipé de :

- deux étriers diamétralement opposés et décalés en hauteur destinés à recevoir respectivement une roue du vélo (AV ou AR) ;
- une barre d'ancrage de forme circulaire qui permet le verrouillage du vélo, par le cycliste, avec son propre antivol ;
- un système anti-basculement qui maintient le vélo dans sa position normale d'usage notamment en présence d'un enfant sur le porte-bagages.

Ce dispositif réalisé sans angles vifs est conçu pour protéger la peinture du vélo le contact s'effectuant au niveau du pneu.



Produit : Stadium pour stationner deux vélos face à face.

Description : Même conception et mêmes fonctionnalités que City C.

Produit : Abri-vélos

Description : Capacité d'accueil de 6, 12 ou 20 vélos, offrant une structure en tube acier et une toiture en polycarbonate alvéolaire.

Tous les produits sont conformes à la recommandation Afnor pour la protection des déficients visuels.

■ WILLEM SARL

Parc d'activités du tilleul
67110 Gumbrechtshoffen
Tel : 03 88 72 95 19
Fax : 03 88 72 99 40
www.artisanal.com

Produit : Arceaux à vélos, barrières tubulaires, barrière croix Saint-André en alu, potelets cylindriques en alu, potelets octogonaux en fonte alu, abris à vélos en alu, garages à vélos.

Appuis vélos

Initiateur du concept en France, et adopté par plus de 400 villes, AREA est la référence en matière de parcs à vélos.

Mobilier Urbain
area
www.area.fr

17, RUE D'ARIANE
31240 L'UNION
TÉL. 0 800 920 925
FAX 05 34 25 21 01

AREA CRÉATEUR DE MOBILIER URBAIN

Aréa

c'est plus de 8 modèles d'appuis vélos coordonnés aux gammes de mobilier de rue...

POUR RECEVOIR UNE DOCUMENTATION RETOURNER CE BON À :
AREA, 17 RUE D'ARIANE, 31240 L'UNION - TÉL. 0 800 920 925

Nom/Prénom

Fonction

Adresse

CP Ville.....

Tél..... Fax

e-mail

PLACE AUX



Près de ma station de métro...

Le module de stationnement pour 12 vélos installé avec alimentation pour l'éclairage revient à quelque 1000 euros la place abritée et éclairée.

Près de ma gare...

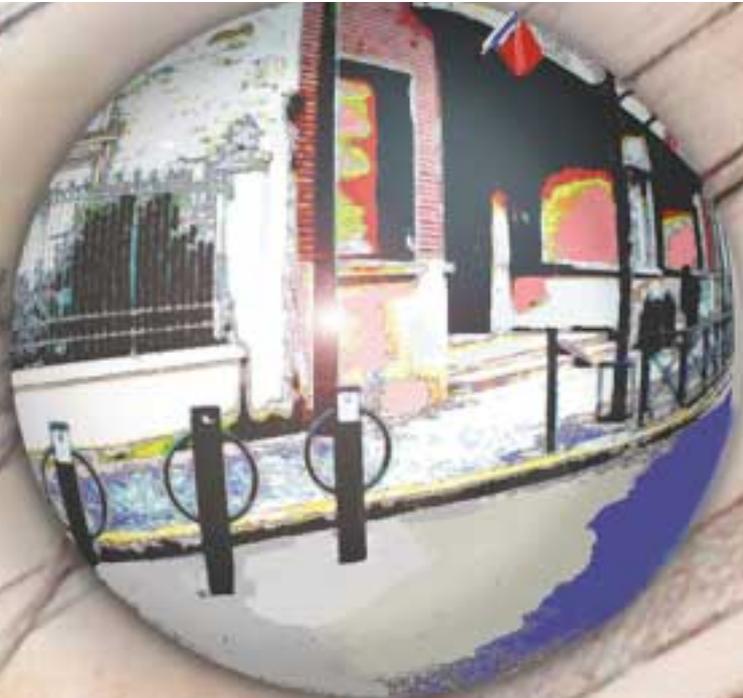
Dans le cas d'un équipement gardienné comme "l'îlot vélos" de Neuilly-Plaisance en proche banlieue parisienne la capacité est de 200 vélos plus 100 vélos de location. Cette capacité peut être doublée en prévoyant un deuxième niveau de stationnement. Le coût unitaire s'élève à un peu moins de 900 euros la place, hors coût de gardiennage.



VELOS

Dans ma rue...

Le coût d'un arceau s'élève au moins à 80 euros scellément compris.



Dans mon école...

De 250 à 500 euros par place selon la qualité du modèle retenu.



Chez moi...

Transformation de locaux, dans des studios en rez-de-chaussée (logements peu demandés, difficiles à louer). Le prix de revient est de l'ordre de 900 euros la place.

Si on envisage la construction de locaux extérieurs il faut prévoir environ 1,5 m² par place. Le prix de revient est de l'ordre de 1500 euros la place. Ces locaux extérieurs peuvent être ouverts ou fermés.



villes-cyclables.org

Le vélo sur toute la ligne !

Pour prolonger et compléter la lecture de votre magazine "Ville&Vélo", le Club des villes cyclables se décline aussi sur internet.

- Un espace dédié à l'information, à la découverte et à l'échange ;
- Un espace de débats et de commentaires ;
- Un espace de rencontre pour les adhérents, les élus, les techniciens et tous les acteurs du vélo en ville ;
- Un espace de restitution et de commentaires autour des différentes manifestations organisées par le club (congrès, journées techniques...);
- Un espace de référence en matière d'accompagnement et de législation des politiques vélos ;
- Un espace ouvert sur l'Europe et les pratiques de nos voisins.

Venez nous faire partager votre expérience du vélo en ville !

www.villes-cyclables.org



Quelques exemples locaux

Qu'il s'agisse d'offrir aux parisiens des locaux à vélos au cœur de leurs immeubles ou de permettre aux collégiens des Charentes de se rendre au collège à vélo dans les meilleures conditions, l'objectif est le même : favoriser l'usage du deux-roues dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Les exemples qui sont développés dans ces pages témoignent, chacun à leur façon, de l'importance cruciale que revêt le stationnement des vélos, au-delà des spécificités locales.

À Paris

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS DE LOCAUX À VÉLOS

La SAGI (Société anonyme de gestion immobilière), SEM (Société d'économie mixte) dont le capital est détenu à 40 % par la Ville de Paris, construit et gère des immeubles. Depuis plus de quatre ans, en soutien de la politique de la ville de Paris, elle crée des locaux à bicyclettes. La société travaille principalement sur des immeubles datant des années 30. "Lorsque nous avons commencé à créer des locaux bicyclettes (Ménilmontant), il n'y avait pas de demande inventoriée et aujourd'hui les locaux vélos sont pleins" note Jean Le Barbier qui s'occupe plus particulièrement des interventions sur les parties extérieures...

Plusieurs types de locaux sont réalisés :

- réaménagement de locaux existants, souvent exigus ;
- transformation de locaux, dont des studios en rez-de-chaussée (le prix de revient est important et de l'ordre de 900 € la place) ;
- construction de locaux extérieurs, environ 1,5 m² par place. Le prix de revient est de l'ordre de 1 500 € la place. Ces locaux extérieurs peuvent être ouverts ou fermés.

Dans le XX^{ème} arrondissement, boulevard Serrurier, la SAGI a aménagé deux locaux extérieurs fermés, parmi les six répartis dans toute la résidence qui compte 623 logements répartis en trois ensembles distincts.

Le coût de la place de stationnement d'un vélo revient à environ 1 500 €. Le souci d'intégration des locaux dans l'architecture et l'environnement des bâtiments a été pris en compte ; pour cela les briques du bâtiment sont reprises dans la construction des locaux vélos.



Dans le XX^{ème} arrondissement, à Ménilmontant, un studio a été transformé en local vélo et en local pour le tri des ordures. L'entrée de la résidence est protégée par une grille et une porte avec contrôle d'accès. Le local est spacieux et carrelé. Les bicyclettes sont au sol et non pas accrochées en hauteur. Le local est fermé par une clef non reproductible (sur organigramme). La porte neuve de ce local, ainsi que celle du local tri adjacente, est une porte en serrurerie de style 1930 comme les autres portes de hall de l'immeuble.

Dans le XV^{ème} arrondissement, rue des Morillons, un local extérieur, non fermé, a été réalisé. L'accès de la résidence est fermé par un portail et un portillon avec contrôle d'accès. Le local est visible donc tout fraudeur serait remarqué. Un filet anti-pigeons a été mis en place sous la charpente pour éviter les salissures. Ce local est équipé d'un double éclairage en plus de l'éclairage naturel : un permanent la nuit à l'extérieur a été mis en place et un autre sur minuterie à l'intérieur.



À La Rochelle

"Une ville moyenne est une ville de moins de 100 000 habitants, par conséquent, elle dispose de moyens financiers plus faibles" note Alain Bucherie, représentant la ville de La Rochelle lors de la journée technique sur le stationnement, organisée en mars 2002 par le Club des villes cyclables. La notion de densité dans une ville moyenne comme La Rochelle (75 000 habitants) est forcément plus faible donc les contraintes d'espace plus faibles. "Le phénomène de pointe et d'embouteillage est aux alentours de 15 minutes et la place des deux-roues y est plus facile. Par ailleurs, les réseaux de transports collectifs peuvent-être plus ou moins performants d'une ville à l'autre. Les distances parcourues sont plus faibles donc l'enjeu du vélo est majeur dans les villes moyennes" poursuit M. Bucherie qui insiste sur le fait que "tout le monde se connaît", les groupes de pression et la Mairie étant très présents sur les dossiers.

"Le stationnement deux-roues à La Rochelle découle d'une politique globale : prendre en compte le vélo dans la politique de déplacement ; créer un réseau cohérent continu (381 000 € par an, 93 km d'aménagement cyclable sur 350 km de voirie, 850 arceaux). Partager les espaces, communiquer, améliorer l'image des deux-roues" complète pour sa part Patrice Vallat, le Monsieur Vélo de la capitale charentaise. Différentes solutions de stationnement ont été mises en œuvre. Des arceaux ont été placés en priorité

dans les écoles, dans les services publics, près des commerces, dans les rues piétonnes, et à proximité des équipements touristiques. Par ailleurs, depuis 1998, un parking surveillé expérimental conçu sur un parking voitures a été créé. Il est clôturé et gratuit pour les vélos (70 places en moyenne avec 100 vélos en moyenne par jour). Deux parkings dits "des élus" devant l'hôtel de ville et à l'arsenal sont actuellement à l'étude, et deux boxes types consigne dans un parking souterrain sont envisagés.



À Rochefort

"À Rochefort, le stationnement représente plus de 75 000 € de budget voirie et entre 5 et 10 % du budget consacré au vélo. Plan vélo remonte à 1996, un travail a été fait sur tous les fronts : comptages, observation des déplacements, aménagements" note Patrice Turlure, représentant la ville de Rochefort (28 000 habitants). Au fil des années la municipalité a enregistré de plus en plus de demandes afin de réaliser des aménagements devant les lieux de travail et d'activités, de loisirs. Du stationnement a été créé sur les trottoirs. "Cette politique a été renforcée avec la mise en place d'arceaux devant la mairie, au cœur de la ville, puis la desserte des bâtiments publics tels que la Poste, mais comme c'est un monument classé, il n'était pas question de mettre des arceaux devant, mais plutôt sur le côté. Cependant, les gens n'ont pas envie de faire le tour du bâtiment, de plus, ces arceaux ne sont pas très visibles. On a donc investi dans un panneau de signalisation. D'une façon générale on s'est dit que pour arriver à favoriser l'usage du vélo il fallait procurer le même confort de stationnement que pour l'automobile, d'où le choix d'implanter des abris à vélos dans une école. 10 % des scolaires utilisent ce moyen de transport. Par ailleurs, dans notre région très venteuse nous avons mis l'accent sur la protection des vélos, ainsi, pour un coût de quelque 7 500 € nous avons construit un mur de protection et implanté un panneau solaire pour permettre l'éclairage" conclut Patrice Turlure.



INCREVABLE.COM
Tél. 04 77 30 29 85
Fax 04 77 30 59 64
<http://www.increvable.com>
Email: charhel.jdl@increvable.com

"...Adieu les crevaisons !!!"

Pneus pleins - Gel préventif - Bandes anti-crevaison...

Pour recevoir **gratuitement** notre catalogue, sans engagement de votre part, retournez-nous ce bordereau renseigné à l'adresse suivante:
CHARHEL-JDL - BP 719 - 1, avenue de la Gare - 42484 La Fouillouse

Nom : _____ Prénom : _____ Email : _____
Adresse : _____
Code Postal : _____ Ville : _____

Quel type de stationnement pour quel usage ?

Pour chaque site, il faut d'abord identifier le type de stationnement nécessaire, pour installer ensuite la solution la mieux adaptée. À un site particulier peut parfois correspondre plusieurs types de stationnement. Ainsi, autour d'une gare centrale on devrait trouver un stationnement de :

- **courte durée** pour les personnes qui se rendent à la gare à bicyclette pour acheter un billet ou un journal... demander un renseignement, accueillir une connaissance à l'arrivée d'un train...
- **longue durée de jour** pour les voyageurs qui sont venus à bicyclette à la

gare et qui partent pour la journée en train dans une autre ville ;

- **longue durée de nuit** pour les voyageurs qui :
 - arrivent le matin de la périphérie ou d'une ville voisine pour travailler dans le centre-ville et se rendre à leur travail à bicyclette,
 - sont venus à bicyclette à la gare et qui partent pour plusieurs jours.

Le tableau suivant reprend de manière synthétique les différentes situations possibles et les moyens susceptibles d'être mis en œuvre.

Frédéric Héran
Ifrési-CNRS



DR

Type de stationnement	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Abréviation	CD	MD	LDJ	LDN
Durée du stationnement	moins d'une heure	quelques heures	du matin au soir	du soir au matin ou les week-ends
Lieux types	petit commerce service public	centre commercial centre sportif centre de loisirs centre culturel	lieu d'études lieu de travail gare de banlieue	domicile gare centrale aéroport
Distance au lieu de destination	10 mn maximum	20 mn maximum	30 mn maximum	50 mn maximum
Matériel d'ancrage type	barre, arceau	arceau	arceau, garde-cycles compact	arceau, garde-cycles compact
Couverture	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Éclairage spécifique	inutile	appréciable en hiver	indispensable en hiver	indispensable
Signalisation	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Publicité auprès du public	non	non	souhaitable	indispensable
Enclos	inutile	inutile	appréciable	indispensable
Espace bien visible	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Espace fermé	inutile	inutile	indispensable	indispensable
Espace gardé	inutile	inutile	appréciable	souhaitable
Maintenance	très réduite	réduite mais régulière	soutenue et très régulière	soutenue et très régulière
Tarification	non	non	non	oui, 30€/an maximum



DR

Un espace fermé est indispensable dans le cas d'un stationnement de longue durée de nuit.

Quand la voiture partage ses... parkings

Alors que la concentration automobile ne cesse d'augmenter au cœur des grandes villes françaises, des gestionnaires de parkings, publics ou privés, ont décidé d'ouvrir leurs sous-sols aux deux-roues non motorisés. Dans plusieurs agglomérations françaises, et demain européennes, le leader du stationnement Vinci propose un prêt de vélo pour la durée du stationnement. À Lyon c'est la société d'économie mixte Lyon Parc Auto qui a choisi de combiner prêt, location et stationnement pour les bicyclettes. Des initiatives qui bénéficient d'un écho favorable auprès des usagers... automobilistes.

Il était déjà possible de faire laver sa voiture, de recharger son véhicule électrique, voire même de se faire prêter un caddie pour les courses ou un parapluie par gros temps ! Désormais, Vinci, le leader européen du parking, a décidé de jouer la carte auto + vélo. Tout a commencé à Fontainebleau où le responsable d'un parking du groupe a eu l'idée de mettre à disposition de ses clients des bicyclettes pour découvrir le centre historique de la ville et le parc du château. L'expérience pour le moins concluante a incité l'opérateur Vinci à déployer cette formule progressivement à l'ensemble des villes où il est présent. Le principe est simple : contre son ticket de stationnement et le dépôt de la carte grise ou d'un chèque de caution, l'automobiliste peut emprunter gratuitement une ou plusieurs bicyclettes en fonction des disponibilités. Après une période de test, les responsables de parkings participant à l'opération ont noté que les clients jouaient plutôt bien le jeu et que le vélo pouvait devenir un "deuxième



À Lyon, Lyon Parc Auto met plusieurs dizaines de vélos à disposition.

véhicule" régulier. C'est dans cet esprit qu'est expérimenté un abonnement "auto + vélo" qui permet par exemple aux usagers d'abandonner la voiture sur une partie de leur trajet domicile-travail.

La philosophie est sensiblement la même entre Saône et Rhône où la société d'économie mixte "Lyon Parc Auto" (LPA) a mis en place trois actions

en faveur du vélo pour promouvoir ce mode de déplacement dans la capitale des Gaules. La première opération s'adresse plus particulièrement aux personnels municipaux qui, dans le cadre du Plan de déplacement d'entreprise, se voient mettre à disposition une trentaine de bicyclettes basées au parc des Terreaux, implanté à proximité de l'hôtel de ville. Depuis l'été dernier, les titulaires de la carte "vélo-pass" peuvent ainsi emprunter un vélo entre 8 et 19 heures pour leur trajet professionnel. La carte "vélo pass" est donc délivrée individuellement à chaque agent de la ville de Lyon qui en fait la demande. Pour des raisons d'assurance et de responsabilité son utilisation se limite actuellement à des trajets parking-lieu de travail, du lundi au vendredi. Sur ce même site - pilote pour les opérations vélos de la ville de Lyon - Lyon Parc Auto propose deux services : le prêt et la location de vélo. Prêt gratuit pour les automobilistes utilisant le parking dans sa formule "horaire" pendant la durée du stationnement, location payante pour tout autre cycliste qui voit ce service facturé entre 7 € pour une demi-journée et 12 € pour une journée entière. Les deux-roues sont équipés d'un panier et d'un antivol et le casque est systématiquement proposé.

Troisième composante de l'opération "vélos" pour Lyon Parc Auto la mise en place d'arceaux de stationnement dans ses parkings. Localisées à proximité immédiate des locaux d'exploitation pour renforcer la sécurité, ces places réservées aux vélos sont aujourd'hui au nombre de 200 dans la ville. Le parc des Terreaux accueille à lui seul quelque 90 places de stationnement vélos qui sont localisées au premier niveau du parking qui est ainsi presque exclusivement dédié aux deux-roues, motorisés ou non, aux véhicules électriques et aux véhicules des personnes à mobilité réduite. ■





mobilier urbain

mdo équipe 21 conseils généraux
fournisseur de la R.A.T.P. : 12000 corbeilles de propreté
- 2200 vitrines de qual et toilettes publiques autonettoyantes.
fournisseur de la S.N.C.F. dans de nombreuses régions
(abris voyageurs et poteaux d'arrêt - lignes T.E.R.)
leader national du marché des poteaux d'arrêt avec plus de 50 000 installations.
Plus de 5000 poteaux d'arrêt de bus en Ile de France.
3400 poteaux d'arrêt car au conseil général de la Gironde.
2000 poteaux d'arrêt car au conseil général du Nord.
2000 poteaux d'arrêt car au conseil général du Rhône.
Plus de 600 abris voyageurs sur la C.U.B. de Bordeaux
1350 poteaux d'arrêt de bus . CINOR / Réunion.

Mobiliers de quais et de stations de :

- tramway de Bordeaux C.U.B.
- tramway d'Orléans C.C.A.O.
- T.C.S.P - T.E.O.R. de Rouen C.A.R.
- T.C.S.P - L.I.S.O.R. de Rouen C.A.R.
- T.C.S.P - St Denis de la Réunion CINOR

LE GROUPE MDO

réalisera en 2002, 9 millions d'euros H.T. de chiffre d'affaires avec 75 personnes.

doté d'un outil industriel performant, particulièrement dans le travail des métaux (profilés et tôles), aluminium, acier, inox.

Machines récentes de grandes capacités, la plupart avec commandes numériques.

dans le domaine de la tôlerie : cisailage, pliage, encochage, poinçonnage, grignotage, roulage.

dans le domaine des profilés : bancs de coupes, poinçonnage, perçage et fraisage, cintrage, sertissage, soudures acier, inox et aluminium

dans les domaines du bois et des plastiques, mais aussi particulièrement pour la réalisation des sanitaires automatiques ;

dans les domaines de l'électricité, des automatismes, détection, gestion des entrées et sorties, plomberie.

dans la réalisation des éclairages traditionnels, fibres éclairantes et diffusantes, rampes fluo et xenon, éclairage par la tranche.

mdo c'est un bureau d'études et d'infographie intégré; l'appui de bureaux d'études et de calculs extérieurs.

C'est aussi la réalisation des installations, entretien et maintenance des produits fabriqués dans nos usines.

un parc de 30 véhicules, mécanisation de toutes les tâches difficiles : 4 camions grues, manutentionneurs avec commande à distance permettant de poser dans toutes positions des vitrages jusqu'à 200 kg de poids.

Le partenaire des collectivités



S.A. au capital de 1.200.000 euros
siège administratif et usines : 28240 LA LOUPE
tél. : 02.37.81.10.10 - fax : 02.37.81.00.91
E-mail : md1054-2@dial.oleane.com

groupe mdo

