



LE STATIONNEMENT VÉLOS À HOUILLES

étude réalisée par Green'Houilles
et Réseau Vélo 78

Décembre 2020

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION.....	3
I. MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE	4
II. CADRE LEGISLATIF ET BONNES PRATIQUES	4
I. A. LEGISLATION	4
II. B. BONNES PRATIQUES D’EMPLACEMENTS	5
II. C. BONNES PRATIQUES DE DIMENSIONNEMENT DES DISPOSITIFS	7
III. DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS QUALITATIFS : COMMENT CONCEVOIR L’EMPLACEMENT ?.....	9
III. A. METHODOLOGIE D’EVALUATION DES DISPOSITIFS DE HOUILLES.....	9
III. A.1 Généralités sur la qualité des emplacements.....	9
III. A. 2 Critères appliqués et recommandations de dimensionnement des dispositifs	10
III.B. ETAT DES LIEUX QUALITATIF DE L’OFFRE EXISTANTE	14
IV. DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS QUANTITATIFS : OU INSTALLER LES STATIONNEMENTS ?	15
IV.A. DIAGNOSTIC DE L’EXISTANT	15
IV. B. RECOMMANDATIONS EN MATIERE DE CRÉATION DE SITES	16
CONCLUSION	20
SOURCES.....	21



Green'Houilles

Sois toi-même le changement que tu veux dans le monde" (Ghandi). Au travers de 7 pôles (AMAP, Biodiversité, Zéro Déchet, Repair Café, Mobilités Douces, Communication, Accompagnement de Projets), nous sommes une association de citoyen-nes agissant activement pour réduire dans tous ces domaines notre impact sur l'environnement et (re)tisser des liens sociaux en prenant en compte les volets économiques et sociaux de la ville. Green'Houilles soutient le Pacte pour la Transition.



Réseau Vélo 78

Association, créée en 1997 qui milite pour l'utilisation du vélo au quotidien. L'association exerce son activité sur le territoire de la CASGBS. C'est un interlocuteur représentatif et compétent sur les questions de circulations douces tant auprès des communes que du département.

INTRODUCTION

Le stationnement des vélos fait partie intégrante de la politique de déploiement des mobilités douces sur un territoire. En effet, l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens doit être facilité, au-delà de pistes et itinéraires sécurisés, par un stationnement correctement positionné et en nombre suffisant au regard des installations publiques ou non à proximité, mais également sécurisant pour l'utilisateur et répondant à un certain nombre de règles, notamment en termes d'implantation, de matériel choisi et de signalisation.

Cette étude, dont la réalisation a été confiée par le Comité Vélovil, constitué d'élus de la Municipalité, des services techniques de la voirie et d'acteurs de la société civile, aux associations Green'Houilles et Réseau Vélo 78, toutes deux membres de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), intervenant sur le territoire oivillois en matière d'incitation à la pratique du vélo en ville, vise à :

- fournir à la Municipalité un état des lieux complet de l'existant en matière de stationnement vélos
- informer les décideurs des recommandations théoriques et des bonnes pratiques observées dans d'autres territoires
- faire des recommandations quant aux stationnements à améliorer, à créer, à compléter sur l'ensemble du territoire de la ville au regard des installations scolaires, culturelles, sportives, médicales et des zones commerçantes de notre ville.

La Ville de Houilles est unanimement reconnue comme un territoire particulièrement propice au développement des circulations douces par la présence de nombreux lieux d'échange avec les transports en commun, par sa topographie relativement favorable et par la multiplicité de petites rues, peu adaptées à la circulation des voitures.

A ce titre, la Ville est d'ailleurs engagée dans de nombreux programmes de développement du vélo, avec notamment un plan vélo ambitieux sur la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucle de Seine, la réalisation en cours d'un encorbellement du pont du RER E (Eole) permettant de rejoindre les pôles d'emploi de Nanterre et du quartier de la Défense, le pôle universitaire de Nanterre, à vélo par voie directe et sécurisée, la création d'une Maison du Vélo dans l'ancienne gare et la réhabilitation complète du pôle Gare, qui accompagne l'arrivée du RER E sur la commune et le projet de RER V qui traversera l'agglomération.

Cette étude a donc été conçue en tenant compte de l'ensemble de ces projets et afin d'accompagner l'augmentation de la circulation à vélo dans notre ville, induite par ces nouveaux aménagements. Elle pourra par ailleurs alimenter la réflexion qui sera prochainement confiée à un bureau d'étude sur le plan de circulation global de la ville, incluant la circulation à vélo.

Nous avons donc conçu ce travail pour qu'il soit le plus opérationnel possible pour les services et personnes qui seront amenées à l'exploiter.

I. MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

La méthodologie employée s'appuie sur 3 grandes axes :

1. Inventaire des emplacements existants et appréciation de leur qualité et de leur adéquation aux besoins
2. Identification des besoins non-satisfaits en quantité et qualité
3. Recommandations d'actions concrètes pour mettre l'offre en adéquation avec la demande

Le résultat est un ensemble exhaustif et cohérent de données, organisé en une cartographie numérique accessible en ligne. Une synthèse de ces données et des enseignements qui en ressortent est fournie dans les chapitres suivants et en annexe.

Chaque emplacement de stationnement mentionné sur la carte numérique a fait l'objet d'un déplacement d'un membre de notre équipe et de prises de vues et une analyse fine des points d'amélioration est effectuée. Certains des sites existants font l'objet de recommandations particulières en matière d'augmentation de capacité de stationnement, voire en matière de couverture des installations, conformément aux recommandations techniques indiquées en partie II.

Les besoins ont été évalués de 2 manières différentes:

- A) A partir des éléments générateurs de besoin de stationnement vélo (structures éducatives, équipements sportifs ou culturels, zones d'activité ou de commerce, etc.)
- B) A partir d'enquêtes publiques réalisés sur le terrain par les associations de vélo régionales et nationales

Enfin, les préconisations issues de cette analyse et de sa mise en contexte de l'évolution des déplacements à vélo dans notre territoire sont présentées en fin de document.

II. CADRE LEGISLATIF ET BONNES PRATIQUES

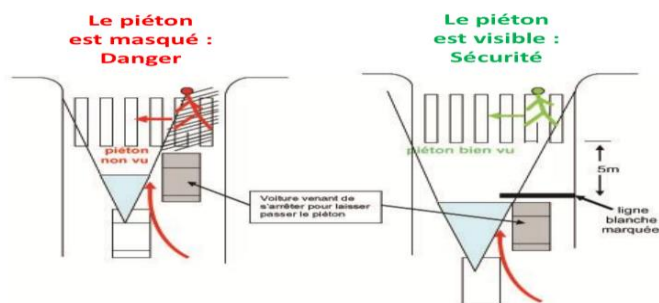
I. A. LEGISLATION

Une seule législation est identifiée : le décret 2015-808¹ du 02/07/2015 interdit le stationnement 5 mètres en amont des passages piétons. Seuls les vélos seront autorisés à stationner car ils ne gênent pas la visibilité. Les places concernées devront être supprimées au plus tard le 31/12/2026.²

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000030837215/>

² <https://demarchesadministratives.fr/actualites/les-places-de-stationnement-a-moins-de-5-m-en-amont-dun-passage-pieton-interdites>

Nous recommandons d'utiliser autant que possible l'espace de stationnement voitures gagné pour le transformer en stationnement vélos



Le Plan de déplacement urbains ile de France (PDUIF)³ comprend par ailleurs différentes recommandations à intégrer dans l'article 12 du règlement des PLU reprises dans le paragraphe Bonne pratiques d'emplacement.

II. B. BONNES PRATIQUES D'EMPLACEMENTS

En se basant sur les recommandations du PDUIF⁴, de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)⁵ et de différentes associations, voici nos recommandations par type de lieu à équiper en stationnement vélo :

Emplacement	Durée de stationnement	Format à privilégier
Écoles primaires : 10 places par 100 élèves profes + personnels + élèves	Longue durée (journée)	Espace clos couvert avec éclairage à 30m max - Arceaux ou ancrage surveillance et vidéo surveillance si possible - maintenance soutenue
Collèges/Lycées : 40 places par 100 élèves	Longue durée (journée)	Espace clos couvert avec éclairage à 30m max - Arceaux ou ancrage surveillance et vidéo surveillance si possible - maintenance soutenue
Enseignement supérieur : 30 places par 100 étudiants	Longue durée (journée)	Espace clos couvert avec éclairage à 30m max - Arceaux ou ancrage surveillance et vidéo surveillance si possible - maintenance soutenue
Piscines : 30 places par 100 utilisateurs (période de pointe)	Moyenne durée (quelques heures)	Espace délimité avec éclairage ou éclairage public idéalement couvert à 20 m max du lieu - Arceau ou appuie vélo et vidéo surveillance si possible - maintenance régulière

³ http://pduif.fr/IMG/pdf/03_plu_stationnement_velo_meljuil2016.pdf

⁴ http://pduif.fr/IMG/pdf/03_plu_stationnement_velo_meljuil2016.pdf
http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p1_04_presentation_idfm.pdf

⁵ <https://www.fub.fr/velo-ville/stationnement/stationnement-espaces-publics>

Bâtiments culturels, sportifs, religieux : 3 à 5 places par 100 personnes	Moyenne durée (quelques heures)	Espace délimité avec éclairage ou éclairage public idéalement couvert à 20 m max du lieu - Arceau ou appui vélo et vidéo surveillance si possible - maintenance régulière
Commerces <2500 m ² : 2 places par 100 m ²	Courte durée (1 heure)	Barre, arceau ou appui-vélo à 10m max du lieu - maintenance réduite
Professions libérales (médecin, notaires...) ?	Courte durée (1 heure)	Barre, arceau ou appui-vélo à 10m max du lieu - maintenance réduite
Services publics	Courte durée (1 heure)	Barre, arceau ou appui-vélo à 10m max du lieu - maintenance réduite
Gares	Longue durée (journée)	Espace clos couvert avec éclairage à 30m max - Arceaux ou ancrage surveillance et vidéo surveillance si possible - maintenance soutenue
Prévoir un emplacement vélo cargo tous les 20 stationnements		



Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes, qui exigent la réalisation de davantage de places.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné :

- Ecoles primaires : une place pour 8 à 12 élèves,
- Collèges et lycées : une place pour 3 à 5 élèves ;
- Universités et autres : une place pour 3 à 5 étudiants

* Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.



Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public en prenant les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes : sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux cartographiés en page 110 du PDUIF. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos seront implantées de préférence à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. Il convient par ailleurs de privilégier pour les vélos les places de stationnement sur la chaussée situées aux abords des carrefours, les vélos ne constituant pas une obstruction visuelle.

Le nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo selon la zone du découpage morphologique de l'Île-de-France à laquelle appartient la commune

- À Paris : 1 place sur 30
- En cœur de métropole : 1 place sur 40
- En agglomération centrale : 1 place sur 50
- Dans les agglomérations des pôles de centralité : en fonction des caractéristiques locales

- 1 place isolée correspond à 1 place voiture soit environ 4 appuis vélo-8 vélos
- 2 places contiguës correspondent à 2 places voiture soit environ 9 appuis-18 vélos

Sources utilisées et comparées :

Cerema (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>)

ADAV (<https://droitauvelo.org/Le-guide-du-stationnement-des-velos>)


Autres articles internet et associations cyclistes

II. C. BONNES PRATIQUES DE DIMENSIONNEMENT DES DISPOSITIFS

Indépendamment de l'emplacement et de l'abri, voici ci-dessous nos recommandations en matière d'arceaux qui assurent une fixation sécurisée des vélos.⁶

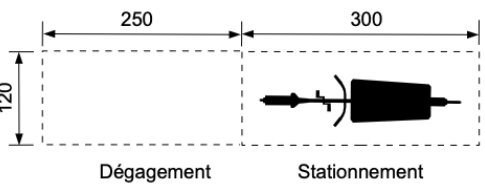
Dimensionnement d'un arceau	<ul style="list-style-type: none">• 70 cm du mur• 40/50 cm de large• 80cm de haut• 30 cm scellés dans le sol• 5cm max de largeur des tubes	<p>Les dimensions d'un arceau</p> <p>70 cm mini entre le mur et l'extrémité de l'arceau</p> <p>40 à 50 cm</p> <p>5 cm maxi</p> <p>80 cm mini</p> <p>30 cm mini</p> <p>Les C - g - g Ces les 10C</p>
-----------------------------	--	---

⁶ <https://droitauvelo.org/Le-guide-du-stationnement-des-velos>
<https://lavilleavelo.org/2019/10/07/resultats-de-lenquete-le-stationnement-des-velo-cargos-et-remorques/>

<p>Zone de dégagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 70cm du mur • prévoir 1,8 à 2m de longueur de vélo • 1,8 m de zone de dégagement du vélo • 70cm mini entre 2 vélos <p>Au total prévoir environ 1,4m² par place de stationnement le vélo occupant 0,8 m²</p>	
---------------------------	--	--

Les vélos cargos en modèle biporteur ou triporteur se développent très rapidement et nécessitent un emplacement différent.

La hauteur de fixation d'un antivol est plus basse (50 cm environ) et sa largeur plus importante (1 m environ)

<p>Dimensionnement d'un arceau</p>	<p>Un arceau avec 2 tubes horizontaux (50cm max et 80 cm mini) permet de fixer soit un vélo cargo soit un vélo standard</p>	
<p>Zone de dégagement</p>	<p>Longueur, largeur de place et dégagement plus important</p> <p>Des places spéciales peuvent être aménagées sur les extrémités des stationnements</p>	

III. DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS QUALITATIFS : COMMENT CONCEVOIR L'EMPLACEMENT ?

III. A. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES DISPOSITIFS DE HOUILLES

III. A.1 Généralités sur la qualité des emplacements

Les références et bonnes pratiques citées à la section précédente recommandent des dimensions d'emplacement et des types de dispositifs pour l'implantation de stationnements vélos.

Pour des raisons historiques, les emplacements de stationnement déjà en place à Houilles ne sont pas tous conformes à ces critères. Il n'en demeure pas moins que, dans leur grande majorité, ils ont une réelle utilité même dans le cas où ils ne remplissent pas totalement les conditions de praticité ou de confort.

Au lieu de seuils uniques de qualité en-deçà desquels l'emplacement ne serait pas acceptable, nous avons préféré établir un système gradué basé sur une notation permettant d'évaluer le caractère pratique et confortable de chaque zone de stationnement de vélos. Ne sont alors considérés comme non acceptables que les zones que les cyclistes ne peuvent pas utiliser dans les conditions prévues, au-delà de toute concession sur l'aspect pratique et confortable.

La carte interactive et la grille de diagnostic complet sont annexées à la présente synthèse. Ils permettent pour l'un de localiser les emplacements étudiés, pour le second de comprendre la notation qualité qui a été décernée.

Le niveau de qualité 1 (représenté en vert) a été établi sur la base d'un niveau de réalisation optimal. Les critères que nous avons adoptés figurent dans les paragraphes suivants. Ils sont proches des critères préconisés dans les références citées. Leur caractère pratique et confortable a été vérifié par des expérimentations sur le terrain dans le cadre d'un usage parcimonieux des emprises au sol. Ce niveau doit constituer la référence pour les implantations nouvelles.

Le niveau de qualité 2 (représenté en jaune) caractérise une réalisation acceptable à l'usage mais non recommandable pour des implantations nouvelles.

Le niveau de qualité 3 (représenté en rouge) caractérise un emplacement encore utilisable mais tendant à décourager l'utilisateur par son caractère pénible ou peu pratique. Il faut se poser la question de la pertinence de laisser la situation en l'état.

Dans de rares cas où les emplacements trop serrés n'auraient même pas permis d'atteindre le niveau de qualité 3, il a été choisi de dégrader la capacité pratique de la zone de stationnement en considérant par exemple qu'il n'était possible d'utiliser qu'un emplacement sur deux. Le niveau de qualité affecté caractérise alors l'utilisation à capacité pratique dégradée.

Plusieurs critères sont pris en compte pour évaluer l'emplacement de stationnement. Chacun fait l'objet d'une évaluation séparée selon la méthode citée précédemment.

En outre, une note globale d'usage est attribuée à l'emplacement qualifiant une qualité d'usage ressentie globalement. Il s'agit d'un critère indépendant et non pas d'une formule calculée à partir des autres critères.

III. A. 2 Critères appliqués et recommandations de dimensionnement des dispositifs

a. Types de dispositif de maintien des vélos

Evaluation des dispositifs



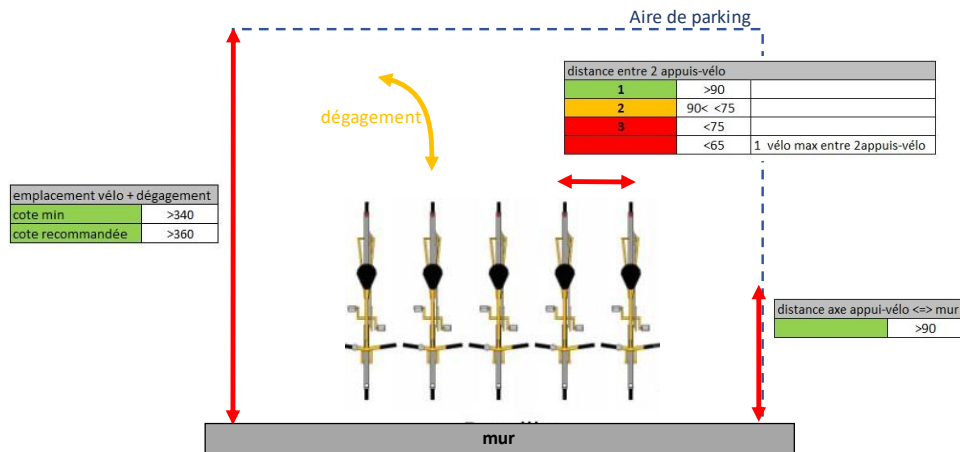
b. Espacement des dispositifs et dégagements

Les planches suivantes donnent les recommandations applicables aux appuis vélo de type arceau « U renversé » et de type « épingle O » ou « épingle S ».

Pour la clarté de la figure, il a été représenté un seul vélo sur chaque emplacement bien qu'il soit possible d'en mettre deux.

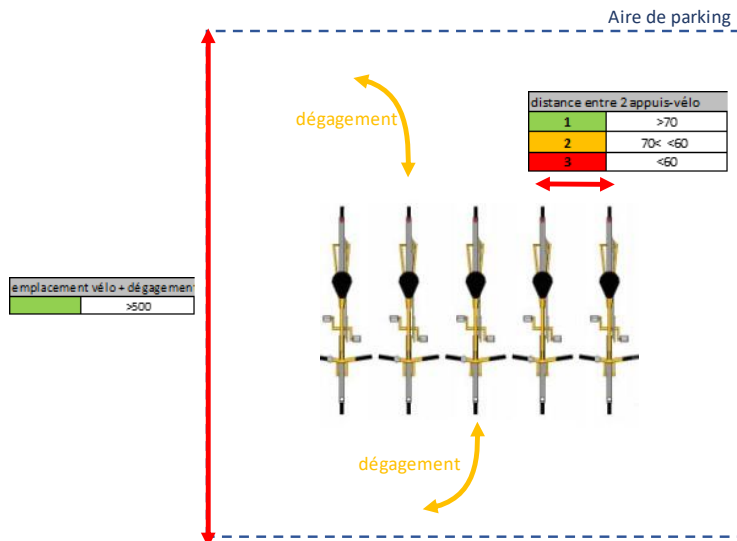
Toutes les cotes sont en centimètres.

Stationnement en bataille simple accès



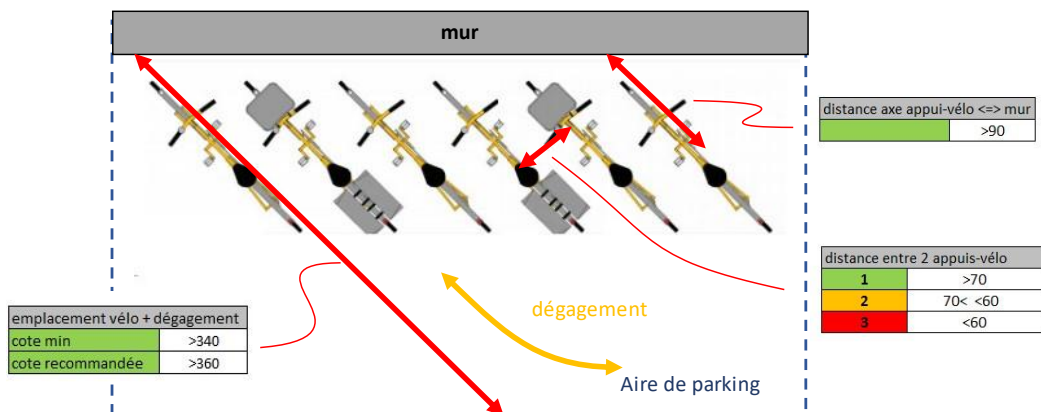
6

Stationnement en bataille double accès



7

Stationnement en épi



Cotes en centimètres

Les systèmes à étrier « pince-roue » n'ont pas notre recommandation. Nous précisons toutefois les critères qui ont permis de leur attribuer une note d'espacement dans le parc existant. L'espacement qui est pris en compte est l'espacement entre 2 étriers. Les cotes sont en centimètres.

	Etrier « pince-roue » En bataille – simple accès	Etrier « pince-roue » à 2 niveaux En bataille – simple accès
1	>60	>45
2	60> >35 (*)	45> >35
3	35> >30	35> >30
	En dessous de 30 cm, une position sur deux est perdue	

(*) dans ce cas il est recommandé de garer tête-bêche

c. Accessibilité

L'accessibilité caractérise la facilité d'accès à la zone de stationnement en vélo, et la facilité de déplacement à pied entre la zone de stationnement et la zone d'intérêt qu'elle dessert. Elle peut être restreinte par des obstacles, un chemin complexe, des rues à traverser. Elle est aussi restreinte par des horaires de fermeture, ou par une préférence clientéliste (soumise à autorisation, abonnement, ...).

d. Gêne

Ce critère caractérise l'absence de gêne autour de la place de stationnement qui complique le parage du vélo et sa récupération. Ce peut être des dégagements trop exigus, des obstacles (poteaux, réverbères, poubelles, ...) qui gênent la manœuvre. Il peut aussi s'agir de gêne à l'installation des antivols.

e. Visibilité

Un emplacement de stationnement qui n'est pas visible des cyclistes circulant dans la rue risque de ne pas être utilisé. S'il n'est pas directement visible, un marquage ou un fléchage peut améliorer la situation. Ce critère permet d'évaluer si le stationnement « saute aux yeux » ou s'il faut savoir qu'il existe pour le trouver.

f. Intérêt du positionnement

L'installation d'un emplacement de stationnement est motivée par la perspective de desservir une zone d'intérêt (commerce, cabinet médical, gare, équipement sportif, ...). Un emplacement trop éloigné n'est pas satisfaisant à deux titres.

D'une part le vélo étant un transport de proximité, il perd de son intérêt s'il ne peut pas accéder au plus près de l'objectif. D'autre part si le stationnement est trop éloigné, le risque de parking sauvage au plus

proche augmente. **Ainsi la FUB considère que la distance ne devrait pas être supérieure à 30 mètres et qu'une distance de plus de 70 mètres est rédhibitoire.** Ce sont approximativement les critères d'évaluation que nous avons repris dans nos recommandations de stationnements à créer.

g. Qualité du positionnement

Pour ne pas rebuter l'utilisation du stationnement, l'emplacement doit être un tant soit peu accueillant et a minima sécurisant. Les emplacements malpropres ou reculés ne sont pas satisfaisants. Il doit aussi être possible d'utiliser les emplacements la nuit. La présence d'un éclairage spécifique est idéale. L'éclairage de rue peut suffire s'il n'est pas trop éloigné. Un recoin sans éclairage n'est pas satisfaisant.

Il est parfois recommandé dans nos recommandations de couvrir les emplacements qui desservent des lieux dans lequel on reste plus longtemps (salle de spectacle, cinéma, ...)

h. Robustesse du dispositif

Il est nécessaire que les dispositifs soient suffisamment robustes pour décourager les vols, supporter l'insertion et la désinsertion des vélos et ne pas se déformer même dans le cas d'usage inadapté. En pratique, la plupart des dispositifs dans Houilles sont robustes. Ceux qui ont rencontré une mauvaise évaluation sont soit des pince-roues dont les étriers plient lors de pressions sur le vélo, soit des dispositifs qui n'ont pas été fixés au sol.

i. Evaluation du nombre de places

Nombre de places théoriques

Nous avons reçu de la mairie un plan situant les stationnements vélos connus des services municipaux et indiquant leur capacité.

Dans la pratique, nous avons recensé des emplacements de stationnement additionnels.

Pour les stationnements connus des services municipaux, nous avons considéré la capacité indiquée sur le plan de la mairie comme le nombre de places théoriques.

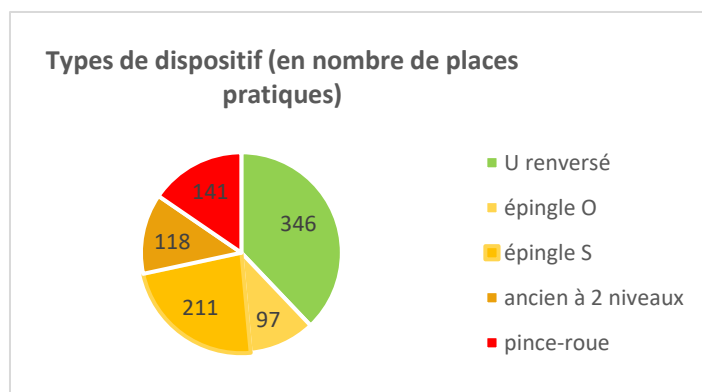
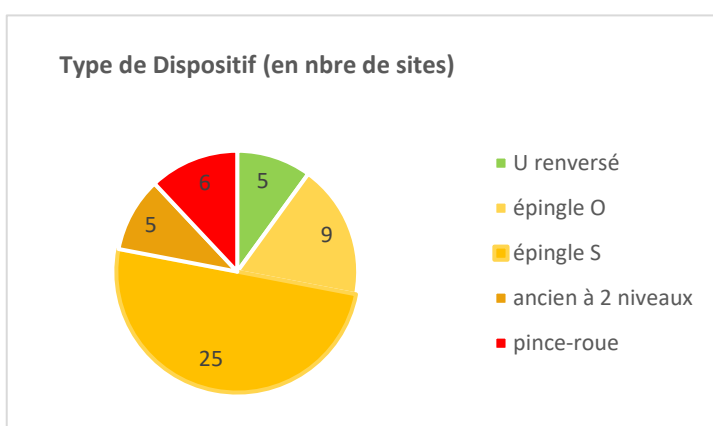
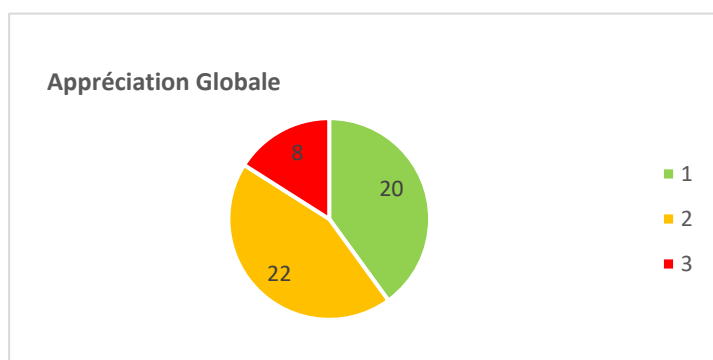
Pour les stationnements additionnels, nous avons considéré le nombre d'emplacements théoriques possible avec le nombre de dispositifs en place, sans considération quant à leur état fonctionnel et leur qualité d'espacement.

Nombre de places pratiques

Le nombre de places pratiques indique la capacité de la zone de stationnement dans les conditions réelles d'utilisation. Il exclut les emplacements détériorés et les emplacements faisant l'objet d'une gêne rédhibitoire (poteau, mur, grillage, ...). Il est réduit lorsque la zone de stationnement ne respecte pas des distances minimales entre positions de stationnement (emplacements non comptabilisés, ou division par deux du nombre de places).

Dans un cas (rue du 4 septembre), nous avons décompté plus de places pratiques que de places théoriques.

III.B. ETAT DES LIEUX QUALITATIF DE L'OFFRE EXISTANTE



L'annexe « recensement sites stationnement vélos » indique les appréciations détaillées, site par site, selon le modèle ci-dessous :

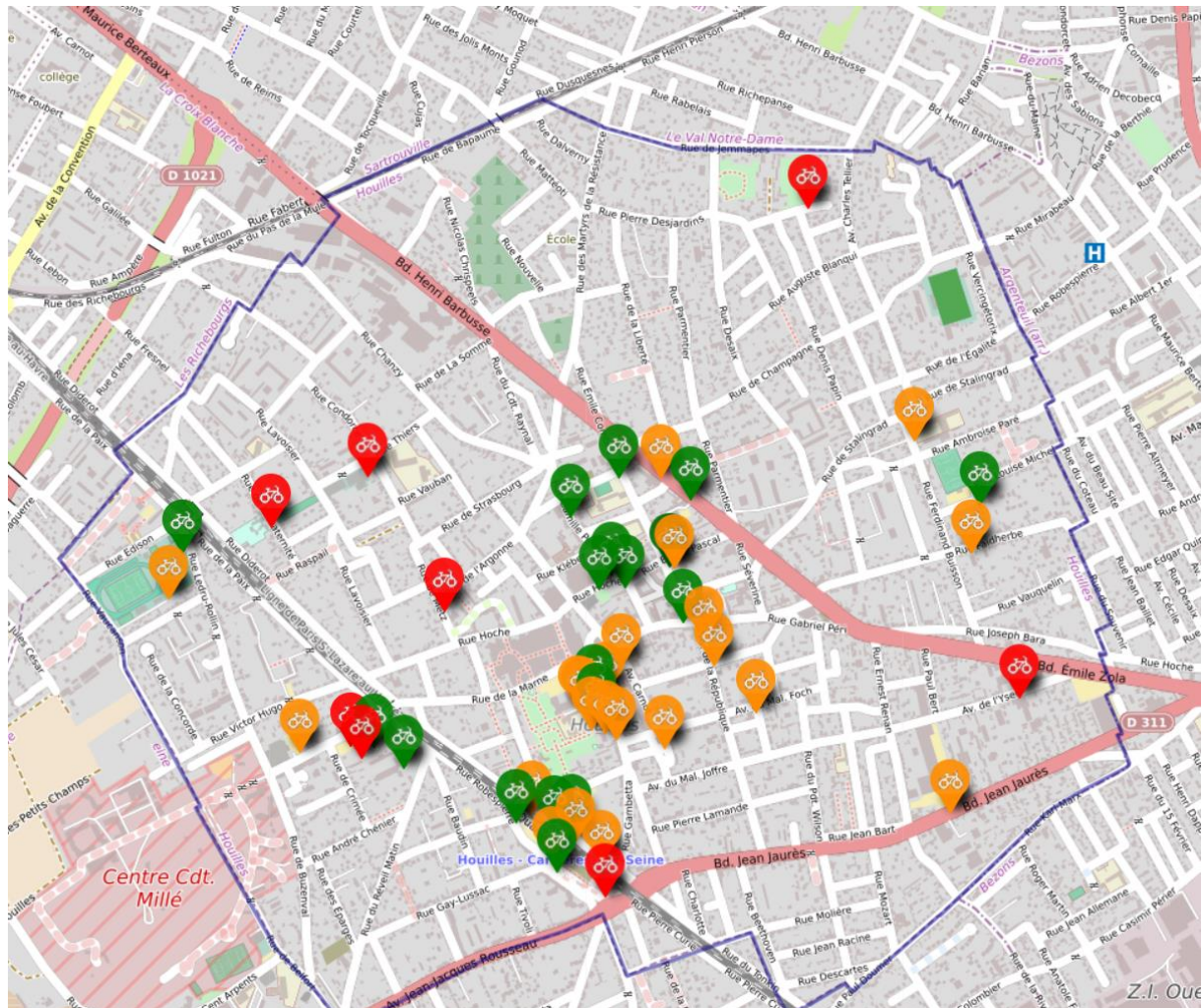
photo	lieu	n°	caractéristique	résultat	remarques
	Piscine Kennedy	7 00	00 - public ou client	public	
	Piscine Kennedy	7 01	01 -accessibilité	1	portail piéton du parking / ouvert aux heures de la piscine
	Piscine Kennedy	7 02	02 -gêne	2	difficile de manœuvrer pour certaines positions si une voiture occupe la place handicapée / panneau de stationnement
	Piscine Kennedy	7 03	03 -visibilité	2	
	Piscine Kennedy	7 04	04 -intérêt du positionnement	2	éloigné de l'entrée de la piscine
	Piscine Kennedy	7 05	05 -qualité du positionnement	2	l'avant du vélo est dans le feuillage
	Piscine Kennedy	7 05a	05 -a-éclairage nocturne	1	un reverbère au-dessus de l'emplacement
	Piscine Kennedy	7 06	06 -robustesse du dispositif	1	
	Piscine Kennedy	7 07	07 -type de dispositif	épingle O	
	Piscine Kennedy	7 08	08 -nombre de places théoriques	20	
	Piscine Kennedy	7 09	09 -nombre de places pratiques	19	
	Piscine Kennedy	7 10	10 -espacement entre 2 appui-vélos (cm)	1	100 cm parallèlement aux vélos (mais 120 cm entre les épingles qui sont inclinées à 45°).
	Piscine Kennedy	7 11	11 -autres points notables		
	Piscine Kennedy	7 12	12 -Appréciation globale	2	Compte-tenu de l'éloignement, prévoir signalisation
	Piscine Kennedy	7 13	13 -latitude	48,922279	
	Piscine Kennedy	7 14	14 -longitude	2,176382	
	Piscine Kennedy	7 15	15 -opérateur	Houilles	
	Piscine Kennedy	7 05c	05 -c-parking couvert	non	
	Piscine Kennedy	7 01b	01 -b-payant	non	
	Piscine Kennedy	7 05b	05 -b-surveillé	non	
Piscine Kennedy	7 07A	07 -a-type de dispositifs	bollard		
Piscine Kennedy	7 01C	01 -c-ouverture 24/24 7/7	non	ouvert aux heures de la piscine	

IV. DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS QUANTITATIFS : OU INSTALLER LES STATIONNEMENTS ?

IV.A. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

La carte interactive présente l'ensemble des sites existants :

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/houilles-etude-velo_524701#15/48.9276/2.1856



Sites de stationnement existants avec indication de l'appréciation générale

Au-delà de la qualité des installations sur les différents points de stationnement, l'on peut constater une implantation assez hétérogène des installations.

La Ville de Houilles, tel que le présente le tableau récapitulatif en annexe, présente 50 sites de stationnement vélos répertoriés dont 11 sites non répertoriés dans le plan fourni par la commune, totalisant 913 places pratiques (sur les 956 places théoriques annoncées). 505 de ces places (soit 55 %) se situent à la gare.

Les 408 places restantes sont réparties à proximité des bâtiments publics, des installations sportives et, dans une moindre mesure, à proximité des écoles et des commerces.

Ce dernier point (absence de stationnement à proximité des commerces, en centre-ville) est l'un des points d'amélioration pointés par les baromètres de la FUB réalisés à Houilles en 2017 et en 2019.

Par ailleurs, si elles y apparaissent insuffisantes, ces places se concentrent majoritairement au centre-ville, au détriment de certains sites fréquentés en périphérie comme le stade Barran, le gymnase Ostermeyer, le gymnase Guimier, le centre Cousteau ou les salles du Triplex pour n'en citer que quelques-uns particulièrement peu équipés.

Rappelons en effet que favoriser l'usage du vélo en ville comme moyen de déplacement du quotidien, c'est notamment prévoir un stationnement sécurisé, suffisant et surtout proche des lieux à desservir. Pour mémoire, une distance de 30 à 70 m des lieux à desservir doit constituer un maximum.

Par ailleurs, si la desserte de la gare semble importante, elle n'est toutefois pas suffisante au regard du nombre d'usagers quotidiens de la gare, et au vu du nombre de vélos stationnés de manière sauvage autour de la gare (142 vélos en stationnement illicite relevés par l'étude Idf Mobilités du cabinet Inddigo en septembre 2018).

Enfin, trois types de lieux apparaissent comme particulièrement sous-équipés : les établissements scolaires, les cabinets médicaux et les zones commerciales de la Place Michelet et des quartiers.

Concernant les écoles, peu d'installations existent à proximité. Multiplier leur nombre constitue un point d'amélioration essentiel pour, d'une part, favoriser l'usage du vélo par les élèves, mais également permettre aux parents de pouvoir stationner à l'occasion des réunions et rendez-vous organisés au sein des établissements scolaires.

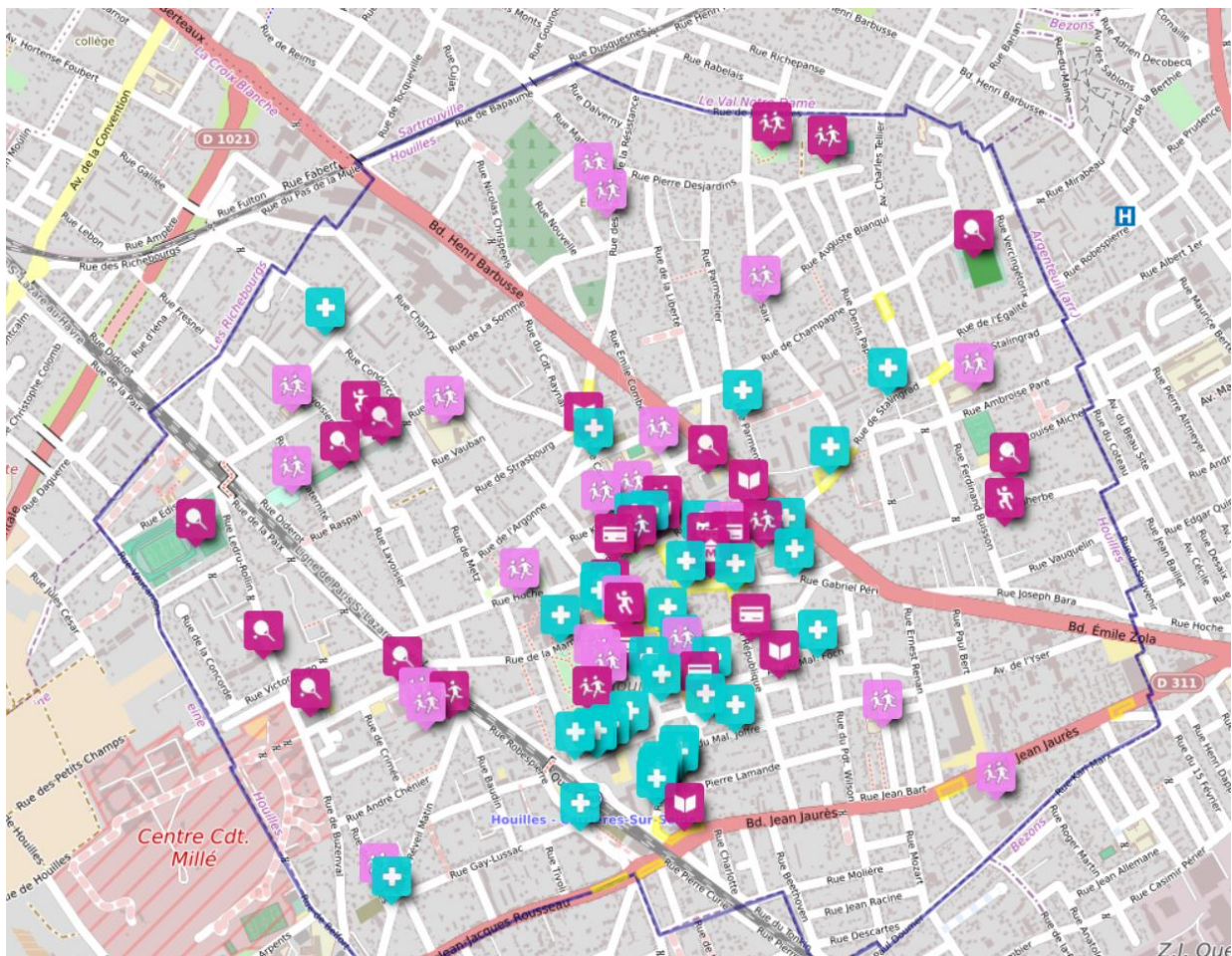
Concernant les cabinets médicaux, ils ont fait l'objet d'un recensement complet afin d'apprécier les zones de regroupement qui justifieraient une installation de stationnement à proximité.

Enfin, les petites zones commerçantes de quartier sont identifiées sur la carte interactive en jaune et font également l'objet de recommandations d'installations.

IV. B. RECOMMANDATIONS EN MATIERE DE CRÉATION DE SITES

Afin d'élaborer les recommandations les plus pertinentes en matière de stationnement sur l'espace public, un important travail de recensement des lieux fréquentés par les habitants a été réalisé. Ainsi la carte interactive présente les zones commerçantes, les établissements scolaires et périscolaires, les installations sportives, culturelles et de loisirs, les cabinets médicaux, les lieux de culte et les espaces verts (cf. carte page suivante).

Le groupe de travail a fait le choix de ne pas intégrer dans ses recommandations les projets à venir, notamment le cinéma et la salle polyvalente, le réaménagement des places, les maisons médicales, la ZAC gare qui devront bien évidemment intégrer, dès leur conception, des sites de stationnement en nombre suffisant, sécurisés, correctement positionnés et bien signalés. Il a notamment été souligné dans les conclusions de l'étude Idf Mobilités relative à la gare de Houilles, la nécessité de disposer de 1200 à 1300 places de stationnement –contre 505 aujourd'hui- pour la desserte de la gare (non intégrées dans nos recommandations).

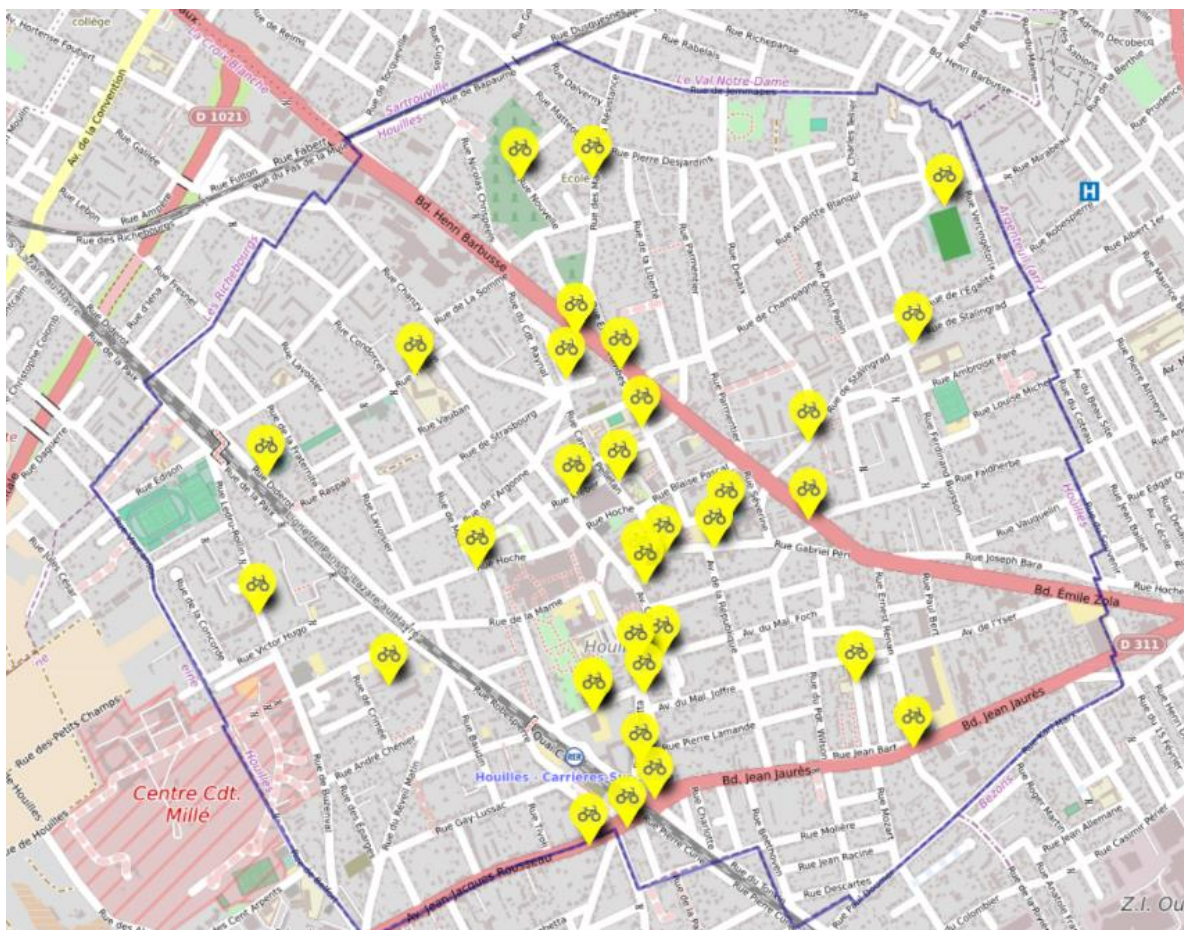


Lieux d'accueil de public existants à Houilles

Sur la base de ce recensement des lieux fréquentés par le public d'une part et de l'étude complète des installations de stationnement existants, le groupe de travail a construit une carte des installations minimales nouvelles à créer.

Nous avons fait le choix de ne pas systématiquement suivre les recommandations techniques indiquées dans la partie précédente, notamment sur les établissements scolaires, afin de ne pas condamner, dans un premier temps, le nombre de places de stationnement voitures.

Ces installations apparaissent en jaune sur la carte interactive, telle qu'en témoigne la capture écran ci-dessous :



Stationnements à créer

Le groupe préconise ainsi l'installation de :

- 290 places de stationnement réparties sur 33 nouveaux sites. Nous préconisons des emplacements de taille modeste (8 places contre 24 en moyenne sur les sites existants), mais mieux répartis dans la ville, et installés au plus près des zones à desservir. A titre d'information, rappelons que 8 places de stationnement, soit 4 épingles, correspondent à la surface d'une place de stationnement voiture (environ 11 m²).
- 80 places de stationnement à rajouter sur des sites existants

Les sites de stationnement préconisés ont été soigneusement indiqués sur la carte, sur des emplacements que nous estimons les plus adaptés : trottoir large, parc de stationnement sur lequel dédier une ou plusieurs places de stationnement voiture au stationnement vélo... Dans de rare cas, il s'agira de transformer une place de stationnement de rue en stationnement vélo. Dans ce dernier cas, nous recommandons d'appliquer la règle (mentionnée dans la partie précédente) de choisir la place de stationnement la plus proche des passages piétons afin d'améliorer la visibilité à l'approche des passages piétons.

Il est par ailleurs fortement encouragé de reprendre les emplacements existants les moins bien notés pour en améliorer la qualité.

En conclusion, l'apport de ces nouveaux emplacements à associer à quelques sites existants à compléter et/ou réaménager porteraient la capacité de stationnement vélo de Houilles à 1279 places, soit une place pour 25 habitants (contre 1 pour 35 aujourd'hui).

Selon les sources consultées, un ratio de 8 à 12% (soit 1 pour 8 à 12 hbts) semble l'idéal, soit au moins 2 fois ce que nous recommandons ici ; comme cela est d'ailleurs recommandé pour la gare.

Récapitulatif des places existantes et à créer

Nom	Places à créer	Places pratiques	Places à rajouter	Total recommandé
TOTAL	286	913	80	1279
01 - Abbée Grégoire		26		26
02 - Place de l'Eglise		10		10
03-Squ. Moineaux		12		12
04-Tabac Mairie		2		2
05 - Av République		3		3
06-Schoelcher Poste		4		4
07 - Piscine Kennedy		19		19
08 - Ancienne Gare		8		8
09 - Gare sortie Ville (Nord)		98		98
09a - Gare sortie ville (Est)		120		120
09b - Gare sortie ville (Sud)		8		8
10 - Gare 4 septembre		95		95
11 - Gare Parking Bus		46		46
11a - Gare Transdev		56		56
12 - Gare Robespierre		8		8
13 - Gare Passerelle		74		74
14 - Mermoz		14		14
14a - Mermoz		6		6
15 - Camille PELLETAN EPAHD		6		6
16 - Barbusse		6		6
17 - Gymn. J Bouin		12		12
18-Ostermeyer		8	32	40
19 - Sarrazin		14		14
20 - Yser CTM		6		6
21 - Parc Jemmapes (Rouget de l'Isle)		5	5	10
22 - Toussaint		6		6
22a - Toussaint ex ST		8		8
23 - Ecole Guesde		6	14	20
24 - Mairie		6		6
24a - Mairie Urba		8		8
25 - 14 juillet		9	9	18
26 - Parking Gambetta		14		14
27 - Conservatoire		14		14
28 - Parking Kennedy		20		20
28a - Brondani 1		8		8
28b - Brondani 2		11		11
28c - Ec Schoelcher		6		6
29-Bibliothèque		12		12
30 - Place Michelet		10		10
31 - Buisson		8	2	10
32 - Camille PELLETAN		8		8
33 - Stade Bacquet		50		50
33a - Bacquet Tennis		7		7
34 - Gymnase AGH		6		6
35 - E. Branly (plateau Velter)		8		8
36-Le Triplex		4	18	22
37 - Cousteau		10		10
38 - Guimier		8		8
A/ Cimetière	4			4
AA/ Hoche	4			4
AB/ Ste Thérèse	10			10
AC/ Maupassant	10			10
AD/ Velter	4			4
AE/ Combes	8			8

AE/ Combes	8			8
AF/ Pelletan	8			8
AG/ Barbusse-Pelletan	8			8
B/ Detraves	20			20
C/ Barran	20			20
D/ Stalingrad-Buisson	10			10
E/ Renan - Jaurès	4			4
F/ Waterlot	6			6
G/ Barbusse-Pizza Plave	4			4
H/ Stalingrad-Desaix	8			8
I/ Le petit prince	8			8
J/ Péri 2	8			8
K/ Péri 1	8			8
L/ Parking Michelet	8			8
M/ Parking Michelet 2	8			8
N/ Société Générale	8			8
O/ Monde imaginaire	8			8
P/ Foch	8			8
R/ Ch de Gaulle	8			8
S/ Gambetta	8			8
T/ Gingko	8			8
U/ Malraux	6			6
V/ JJ Rousseau	6			6
W/ Réveil Matin	20			20
X/ Tennis couverts	6			6
Y/ Diderot	20			20
Z/ Lamartine	4			4

CONCLUSION

Au regard de l'ensemble des documents étudiés et mentionnés dans le présent document, il apparaît nettement et de manière unanime que l'usage du vélo va suivre une augmentation exponentielle dans les années venir (cf. exemple de la ville de Paris), comme en témoigne également le comptage réalisé par la CASGBS sur notre commune entre 2019 et 2020 qui pointe une augmentation de 39% du trafic à vélo.

Ce rapport a pour objectif de devancer puis d'accompagner cette dynamique, également recherchée par les politiques publiques.

Au regard de l'ensemble des observations réalisées, il apparaît que l'offre est insuffisante au regard des besoins exprimés, notamment dans les baromètres FUB 2017 et 2019 et l'étude Idf Mobilités.

Fort de ces constats, le présent rapport de recensement et de recommandations, a pour objectif d'orienter de la manière la plus opérationnelle et pragmatique les aménagements de stationnement vélos à court terme dans la ville de Houilles. Tel que nous l'avons conçu, ce document peut accompagner une mise à niveau graduée qui peut ainsi s'adapter aux arbitrages budgétaires de la Municipalité.

Le groupe de travail constitué par nos deux associations reste mobilisé sur l'ensemble des questions relatives au vélo et reste disponible pour accompagner la mise en œuvre de ces recommandations et, par extension, s'impliquer dans tous les projets relatifs à la mobilité douce dans notre Ville.

SOURCES

Le guide du stationnement vélos (2009) – édité par l'ADAV

<https://www.droitavelo.org/IMG/pdf/adavguidestationnement.pdf>

Enquête lyonnaise sur le stationnement des vélos cargo

<https://lavilleavelo.org/2019/10/07/resultats-de-lenquete-le-stationnement-des-velo-cargos-et-remorques/>

Centre de ressources du Cerema

(<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>)

Site de la FUB : www.fub.fr

Autres contenus compulsés :

- 11 chiffres sur le vélo en Europe – Blog Le Monde (2019)
<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2019/05/11/10-chiffres-sur-le-velo-en-europe/>
- Citycycle – les conseils indispensables pour un parking vélo pratique et sécurisé (2016)
<https://www.citycycle.com/27590-les-conseils-indispensables-pour-un-parking-velo-pratique-et-securise/>
- Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité – FUB (2003)
<https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/enqvelocommerce-fub2003.pdf>
- Dépliant : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Commerces/depliant_velo_et_commerce_-_2013_bd.pdf