

# Techni.Cités

Le magazine des professionnels de la ville *et des territoires* [www.technicites.fr](http://www.technicites.fr)

Tiré à part 23 septembre 2009

BIMENSUEL - ISSN : 1624-7876  
PRIX AU NUMÉRO : 7 EUROS

N° 175

VOIRIE

## Le stationnement des vélos



*L'automobiliste trouve tout au long de son parcours des aires d'arrêt pratiques, du stationnement, des stations services et de réparations, de la location de véhicules, des voies variées lui permettant d'accéder à d'autres modes de déplacement et pratiquer ainsi l'intermodalité... Le développement continu du vélo nécessite de la même manière la mise en œuvre d'une telle politique.*

Certu

# Le stationnement des vélos

**N**ous abordons ici les diverses offres de stationnement permettant de répondre aux besoins des cyclistes, les axes d'une politique de stationnement ainsi que les différents lieux à envisager, privés comme publics.

## Différentes offres pour différentes demandes

### Les différents types de stationnement

- Le stationnement de courte durée : correspondant souvent à la réalisation de petites courses. Il mérite d'être organisé sous la forme de petites unités régulières en centre-ville, voire d'unités plus importantes à proximité des lieux attractifs.



Petite unité en centre-ville.

- Le stationnement de moyenne durée : la durée des arrêts est cette fois-ci celle permettant des courses plus importantes telles que des visites, le supermarché, le cinéma, etc. Des parkings abrités sont souvent davantage adaptés et il est important d'en offrir une proportion significative.
- Le stationnement de longue durée : qu'il soit réalisé sous la forme de consignes, locaux dédiés, parcs gardés éventuellement couplés avec d'autres services, ce type de stationnement se retrouve dans les lieux de travail et d'enseignement, les gares, l'habitat collectif...

### Les supports de stationnement

- L'arceau : à la fois simple d'utilisation, d'entretien et d'intégration dans les emprises disponibles, peu coûteux, ce support de stationnement demeure également sécurisant et peu gênant vis-à-vis des déplacements des piétons. C'est le support le plus fréquemment rencontré.

- Les boxes, consignes et locaux : sécurisants et protecteurs pour les vélos, ces différents supports peuvent faire l'objet de paiement, par exemple pour des utilisations longue durée, ou d'abonnements.



Local à vélos optimisant le stationnement.

- Le stationnement gardé : bénéficiant des mêmes arguments que les supports précédents, le stationnement gardé est également créateur d'emplois. Il peut être combiné avec différents services tels que location et réparation. Inséré dans les parcs automobiles, il peut être réalisé à proximité même des caisses de paiement.

### Stationnement et intermodalité

- Le stationnement des vélos personnels : sous la forme de grandes unités, de locaux ou de parcs-relais, ce stationnement est à envisager le plus près possible des quais.



Stationnement couvert le long du quai.

- La location de vélos : elle peut revêtir deux formes différentes : la vélostation, éventuellement couplée avec des activités annexes, ou le vélo en libre-service, qui permet un maillage plus important, des plages horaires plus étendues et un libre choix pour le retour du vélo.

## La mise en place d'une politique de stationnement

### Différents outils pour développer le stationnement

- Les outils de planification : les Plans locaux d'urbanisme (PLU) peuvent imposer dans leur article 12 des exigences pour la réalisation de stationnement vélo. Les Plans de déplacements urbains (PDU) peuvent préciser des minima pour des obligations de stationnement, qui s'imposent alors aux PLU. Les Plans de

déplacements d'entreprises (PDE) peuvent également le prévoir : l'amélioration de l'environnement, la qualité des abords et les économies réalisées constitueront autant d'arguments supplémentaires à l'incitation à la pratique du vélo.

- Les aides financières pour l'habitat collectif : les aides de l'État peuvent être recherchées auprès des gestionnaires des « aides à la pierre » (DDE ou DDEA, collectivités locales délégataires...). Elles sont parfois complétées par des contributions spécifiques des collectivités locales. Elles portent sur l'habitat privé (intervention de l'ANAH <sup>1</sup>), comme sur l'habitat social de type HLM.

### Les critères du stationnement

- La proximité : elle permet à la fois des trajets à pied réduits et un effet dissuasif contre le vol et les dégradations grâce à une bonne visibilité du stationnement. Lorsque ce dernier est envisagé à l'intérieur même des bâtiments, il sera de préférence positionné en rez-de-chaussée ou accompagné de dispositifs facilitant son accessibilité : goulottes dans les escaliers, portes élargies... Cette proximité est particulièrement importante pour les logements collectifs.
- La protection du vélo : cette protection est à regarder sous trois angles : la protection contre les intempéries au moyen d'une couverture, d'une protection latérale, voire d'une fermeture complète, la protection du vélo lui-même, notamment contre le risque de voilage des roues avec les pinces, fentes, étriers, et la protection contre le vol, par l'intermédiaire d'une bonne attache du vélo par son utilisateur, de bons antivols, de supports bien adaptés, d'un marquage du vélo permettant l'identification de son propriétaire, d'un bon éclairage de la zone de stationnement. Cette dernière protection est d'autant plus importante que le vol est le premier facteur dissuasif pour les cyclistes réguliers.
- Une offre en adéquation avec la demande : la détermination au préalable des attentes et des usages per-



Stationnement au droit de l'entrée d'un logement collectif.

## Les raisons d'une offre de stationnement dans les gares

L'intermodalité vélos et transports collectifs permet le développement complémentaire de ces deux modes de déplacement : le vélo est utilisé sur des distances plus importantes et l'aire d'attraction des transports collectifs est plus grande. Sous sa forme d'embarquement des vélos dans les véhicules, elle reste limitée, car très vite saturée. Le stationnement des vélos dans ou à proximité même des stations et des gares est une solution très satisfaisante qui gagne à être accompagnée de mesures complémentaires telles que des voies de rabattement, du jalonnement, de la tarification combinée et de la communication.



Signalisation de l'emplacement du stationnement dans une gare.

met de définir l'offre minimale. Une marge est cependant à prévoir pour prendre en compte les évolutions favorables très souvent constatées de la demande, une fois le dispositif de stationnement mis en place. Un suivi permettra d'adapter éventuellement l'offre. Cette adaptation peut être approchée à l'aide d'unités mobiles de stationnement, notamment lorsque la demande est difficile à cerner. L'intégration de l'aire de stationnement dans l'espace public, son encombrement, son esthétisme (qualité des matériaux), son entretien ultérieur (pérennité des matériaux, facilités de maintenance), sont autant de facteurs à prendre en considération lorsqu'on veut satisfaire cette demande.

- L'information : elle est à prendre en compte sur le terrain, par le biais de la signalisation, ainsi que par le recours à différents supports de communication : panneaux d'affichage, plans, sites internet, journal de la collectivité...
- La prise en compte du stationnement des deux-roues motorisés : un compromis est à trouver entre une

insuffisance de prise en compte pouvant occasionner une gêne (utilisation du stationnement vélos, obstacles aux cheminements piétons...) et une offre trop importante pouvant induire une incitation à l'usage de ce mode de déplacement.

## Du stationnement sur les espaces publics comme privés

### Le stationnement sur les espaces publics

Au moins six à huit vélos peuvent stationner sur l'emplacement d'un emplacement pour véhicule léger. Lorsque les emplacements vélos sont envisagés sur la chaussée, le vélo est davantage affirmé et la gêne aux déplacements des piétons est moindre. Positionnés en amont des traversées piétonnes, en lieu et place d'un emplacement pour véhicule léger, ils améliorent même la visibilité des piétons en traversée.



Stationnement vélos en amont d'un passage piétons.

Le stationnement vélos au niveau d'un trottoir ou sur une place ne sera implanté qu'après prise en compte de la largeur nécessaire pour la circulation des piétons, et notamment des personnes à mobilité réduite, les livraisons, les accès, ainsi que le risque d'inciter le cycliste à poursuivre sa progression sur le trottoir. La détectabilité et la repérabilité des emplacements de stationnement vélos sont importantes pour les personnes aveugles et malvoyantes. Les parcs publics peuvent aussi constituer un support pour du stationnement vélos.

En centre-ville, il est important de trouver de nombreuses petites unités régulièrement réparties. Des parcs de stationnement vélos seront davantage adaptés à la desserte d'équipements plus importants et aux zones moins denses. Les établissements scolaires et les lieux de travail ne sont pas à oublier : des équipements annexes tels que des casiers, voire des vestiaires et des douches peuvent y être associés.

### Le stationnement sur les espaces privés

Le stationnement des vélos sur les espaces privés est complémentaire à celui sur les espaces publics : il est une condition essentielle à la pratique du vélo et concerne toutes les catégories de cyclistes.

Le stationnement dans les logements concerne évidemment les constructions neuves, mais aussi et surtout



Stationnement dans un lieu de travail.

l'habitat ancien, où il manque encore le plus souvent. De préférence clos et couvert, il peut revêtir différentes formes : local, abri couvert dans une cour commune, parking couvert, emplacements visiteurs extérieurs... La boîte à outils du stationnement vélos permet ainsi au cycliste de laisser son véhicule pour mener à bien son activité ou poursuivre son trajet avec un moyen de transport collectif. L'élaboration et la mise en place d'une politique de stationnement vélos par la collectivité ou l'établissement permet de garantir des réalisations de qualité. Une bonne couverture du territoire, tant sur les espaces privés que publics, est une condition essentielle au développement de l'usage du vélo, complémentaire avec le maillage du réseau cyclable par des itinéraires continus et aménagés. 📄

1. Agence nationale de l'habitat.

## En savoir plus

- Guide "Recommandations pour les aménagements cyclables", CERTU, version mise à jour en septembre 2008

À télécharger sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr) :

- fiche "Le stationnement des vélos sur les espaces privés", CERTU, 2006

- Tiré à part n°133 "L'intermodalité vélos et transports collectifs", Techni.Cités, juillet 2007

### Territorial Presse

Tiré à part de Techni.Cités, édité par Territorial SAS  
- 58 cours Becquart-Castelbon - 38500 Voiron -  
[www.technicites.fr](http://www.technicites.fr)

• Président-directeur de publication : Olivier de La Chaise

• Associé principal : Groupe Moniteur Holding

• Dépôt légal : à parution - CPPAP 0509T80254

• Impression : Imp. du Pont de Claix - ZAE  
Les Bauches - 9 chemin de la Plaine - 38640  
Claix