

INFRASTRUCTURE / STATIONNEMENT

## STATIONNEMENT CYCLISTE EN CENTRE-VILLE

### Vue d'ensemble

Toutes les villes qui envisagent sérieusement leur politique cyclable doivent développer une stratégie pour le stationnement des vélos en centre-ville. Un mélange de petits aménagements de stationnement et de grandes installations de stockage sécurisées offre aux cyclistes un accès facile aux destinations urbaines principales. Des observations et une analyse des besoins doivent déterminer les emplacements, la quantité et la qualité. Par conséquent, cela attirera davantage de cyclistes, améliorera la qualité de l'espace public et augmentera l'attrait du centre-ville.

### Contexte et objectifs

#### Fonction<sup>1</sup>

Des installations de stationnement pour vélos publiques et bien planifiées dans le centre-ville proposent aux cyclistes des possibilités de stationnement sécurisées et pratiques à proximité de nombreux pôles générateurs urbains. L'emplacement, la quantité et la qualité des aménagements de stationnement doivent correspondre aux besoins des cyclistes.

En outre, cela réduit les vols de vélos, améliore l'accessibilité cyclable de la zone, contribue au transfert modal et désengorge les espaces publics.

#### Champ d'application

**Tous les centre-villes nécessitent une infrastructure de stationnement pour les cycles bien planifiée.** Il s'agit de l'une des trois composantes indispensables à l'enchaînement des parcours : stationnement à domicile, utilisation d'un réseau cyclable et stationnement à destination.

Cela ne semble pas évident. Après tout, un vélo est de taille réduite et léger, pratique d'utilisation et facile à stationner. Il suffit de l'appuyer contre un mur ou de l'attacher à un lampadaire, à un panneau de signalisation ou à une barrière en face de votre destination.

Ce type de stationnement informel peut convenir en présence d'un nombre réduit de cyclistes, dans les petits villages ou dans les quartiers calmes, mais dans un centre-ville fréquenté, nous faisons face à deux problèmes.

- Un nombre important de vélos debout ou couchés créent un **espace encombré** chaotique. Ils bloquent les trottoirs et gênent les piétons. Ils constituent une nuisance visuelle qui dégrade la qualité de l'espace public. De nos jours, il s'agit d'un défi réel auquel sont confrontées les villes qui présentent un nombre important de cyclistes. Mais les villes débutantes nourrissant de grandes ambitions en termes de réseau cyclable doivent également planifier l'augmentation de la demande de stationnement pour les vélos.
- De même dans les villes, les **vols de vélos et le vandalisme** constituent des problèmes graves. Cette inquiétude face au vol et au vandalisme décourage les personnes qui souhaitent recourir à ce moyen de transport. Cela conduit également à utiliser de vieux vélos mal entretenus, moins confortables, moins sûrs et moins attrayants. Il est intéressant d'avoir connaissance des résultats suivants issus d'enquêtes néerlandaises. Sur toutes les personnes qui ne font jamais de vélo en centre-ville, 31 % justifient ce choix par la peur du vol. Sur toutes les personnes qui ne possèdent pas de vélo, environ 25 % justifient ce choix par la peur du vol. Et lorsque leur vélo est volé, 25 % des cyclistes font moins de vélo ou abandonnent simplement ce mode de transport.

En revanche, il serait faux de considérer le stationnement des vélos comme le seul à problème à résoudre ou comme seule nuisance à éliminer. Un tel point de vue peut simplement conduire à la

<sup>1</sup> Sources supplémentaires de ce bulletin d'informations : CROW, 2001 : *Leidraad fietsparkeren* ; Fédération danoise de cyclisme, 2008 : *Bicycle Parking Manual* (tous les schémas sont tirés de cette source).

régulation et à l'interdiction des vélos en centre-ville. Une telle approche négative serait contre-productive et ralentirait la croissance du vélo.

Il est essentiel de considérer les **installations de stationnement pour les cycles comme une opportunité** pour les centre-villes.

- Un nombre important de vélos stationnés de manière informelle ne devraient pas être considérés comme un problème mais comme un signe de **forte demande** d'un plus grand nombre d'aménagements de stationnement de meilleure qualité.
- Un stationnement de vélo bien organisé **favorise la pratique**. Les cyclistes sont encouragés s'ils savent que quelle que soit leur destination, ils sont sûrs de trouver un stationnement cycliste adapté, suffisant, de bonne qualité et sécurisé. Les aménagements de qualité élevée constituent également une preuve visuelle que le cyclisme est pris en compte. L'expérience montre bien qu'un stationnement de bonne qualité attire la demande.
- Indirectement, le stationnement cycliste contribue à **favoriser l'attrait des centre-villes**. Combiné à un réseau cyclable, il améliore l'accessibilité des cyclistes. Il devrait faire partie d'une politique générale de stationnement, poussant le transfert modal vers les transports en commun et le vélo. Ainsi, les espaces réservés au stationnement automobile peuvent être libérés, à l'intérieur des bâtiments comme dans l'espace public. Dix vélos occupent autant d'espace de stationnement qu'une seule voiture.
- Les cyclistes **contribuent grandement à la santé économique d'une zone commerciale**. Dans la plupart des villes, la majorité des acheteurs se déplacent en voiture. Bon nombre de commerçants en concluent que le stationnement des voitures constitue une priorité et s'opposent à aménager de l'espace pour les cyclistes. L'évaluation de la contribution financière exacte des cyclistes est difficile. Mais des études ont montré qu'il serait dommage de négliger le potentiel économique de ceux-ci. Tout d'abord, des enquêtes montrent que les commerçants sous-estiment souvent la part de cyclistes et de piétons. Puis, les clients motorisés dépensent plus par visite, mais les cyclistes sont des clients plus réguliers, car ils vivent à proximité des commerces. Par conséquent, dans certaines villes, des études ont montré que les cyclistes dépensent en moyenne davantage par visite que les automobilistes.

## Applications

### Définition

Le stationnement public des vélos en centre-ville est l'aménagement planifié et contrôlé des installations de stationnement accessibles sur l'espace public. Cela inclut les opportunités de stationnement gratuit, les porte-vélos ou les arceaux non surveillés et le stockage gardienné.





Crédits photo : T. Asperges, F. Boschetti, Dft

### Le stationnement des vélos nécessite une planification adéquate

De manière générale, **le stationnement vélo doit être intégré à tous les processus de planification**. Il s'agit encore d'un changement culturel dans bon nombre de villes. Si nous considérons sérieusement le vélo comme un mode de transport, il doit être pris en compte dans tous les nouveaux bâtiments et aménagements et dans les opérations de rénovation urbaine. Après tout, cette prise en compte est systématique pour le stationnement des voitures. Aucune raison ne justifie l'absence d'une norme pour le stationnement des vélos. Le stationnement des vélos devrait logiquement faire partie de la politique publique en termes de stationnement. Il convient également de rappeler qu'un vélo en stationnement occupe un dixième de l'espace occupé par une voiture garée.

Il n'existe aucune **solution rapide**, facile et standard pour les centre-villes. Les aménagements de stationnement pour les vélos doivent être correctement **adaptés aux besoins des cyclistes locaux**. Si les installations ne répondent pas aux besoins, elles ne seront pas utilisées, ce qui serait un gâchis. Si les aménagements ne sont pas suffisants, s'ils sont mal situés ou s'ils ne sont pas appropriés, ils seront moins utiles. Les deux extrêmes devraient être évités.

- Une solution rapide est la **multiplication dispersée de petites installations de stationnement dans la rue**. L'objectif est de développer rapidement l'offre de stationnement dans la rue pour faciliter le stationnement ordonné. De petits porte-vélos et arceaux sont installés aux endroits où l'espace est disponible. La quantité peut augmenter rapidement. Mais ces aménagements seront peu efficaces si la qualité n'est pas prise en compte et si le choix des emplacements est simplement motivé par les opportunités d'espace plutôt que par les besoins des cyclistes. Par conséquent, certains parkings vélos peuvent être bien utilisés, d'autres s'avèrent trop petits, et d'autres encore peuvent rester vides. Parfois, des vélos s'accumulent juste à côté d'un parking vélo vide, si celui-ci est du mauvais type ou s'il est mal placé.
- Une autre solution rapide est la **superconcentration dans une grande installation intérieure**. L'objectif est de retirer les vélos de la rue et de réduire les vols. La construction d'installations de stockage et de stationnement couvertes, sécurisées (éventuellement avec du personnel) et souvent onéreuses semble être une solution de qualité. Il est fréquent qu'une participation soit demandée. Si elles sont bien placées à proximité d'une destination fréquentée, elles peuvent attirer de nombreux cyclistes, principalement pour un stationnement à moyen et long terme, ainsi que les propriétaires de vélos chers. Mais elles ne permettront pas d'éradiquer tous les vélos de la rue et peuvent être sous-utilisées. En particulier, un cycliste qui recherche une solution de stationnement rapide et à court terme ne parcourra pas la distance jusqu'à une installation de stockage payante. Et il est évident qu'un nombre trop élevé d'aménagements provoquera l'irritation.

En clair, un **mélange efficace d'aménagements** sera nécessaire. Cela doit prendre en compte le fait que chaque centre-ville est une **zone mixte**, qui comprend des magasins, des lieux de travail, de loisir, de culture, d'éducation et des logements. Pour chacune de ces fonctions, des indicateurs standard existent et définissent la quantité et la qualité nécessaires des aménagements de stationnement<sup>2</sup>. Ils seront principalement fournis en rez-de-chaussée ou à l'intérieur. Mais en centre-ville, toutes ces fonctions co-existent et la plupart des visiteurs se garent dans l'espace

<sup>2</sup> Reportez-vous au bulletin d'informations GRANDES ORIENTATIONS DE L'INFRASTRUCTURE



public. Ainsi, nous faisant face à **différents besoins de stationnement sur l'espace public**. En général, un centre-ville attire un nombre important de visiteurs, à court comme à long terme.

Les villes qui commencent à proposer des stationnements vélos mettront en place, très raisonnablement, des aménagements de stationnement publics au niveau des principales destinations. Mais comment décider de la quantité et du type d'aménagement nécessaire ? Une approche empirique peut fonctionner, si elle est combinée à un suivi ad hoc et à une adaptation rapide à la demande. Mais il est plus efficace de développer d'abord un plan stratégique approprié.

Pour toutes ces raisons, une **politique planifiée, à l'échelle de la zone** en termes de stationnement cycliste public est recommandée.

- Une **analyse approfondie des besoins locaux** est indispensable.
- Cela rend possible la **planification efficace des emplacements de stationnement cycliste, de la quantité et de la qualité**.
- Un **contrôle régulier** est recommandé pour adapter les aménagements à l'évolution des besoins.
- Le stationnement des vélos s'intègre à une **politique globale de gestion de la demande de stationnement et de déplacements**. L'équilibre entre l'offre à destination des automobilistes et le stationnement vélo peut favoriser le transfert modal souhaité.

### Représentation de l'offre, de la demande et mesures requises

Le point de départ est l'**observation et l'analyse de l'offre et de la demande actuelles**. L'emplacement étant essentiel, il est recommandé d'**utiliser des cartes**, plutôt que des tableaux ou des graphiques. Même en cas de faibles niveaux d'aménagements pour les cycles et de stationnement vélo, des leçons peuvent être tirées des endroits où les cyclistes se garent et où ils ne se garent pas.

Il s'agit des étapes d'une approche éprouvée, qui peuvent être répétées en guise de contrôle.

- Définir une **zone suffisamment importante**. Ne pas trop restreindre la recherche à la zone centrale. S'assurer d'y inclure toutes les destinations pertinentes et les vélos en stationnement, de même que les opportunités pour de nouvelles installations de stationnement. Une zone trop importante est préférable à une zone trop réduite.
- Diviser la zone en **sections** de rues d'environ 50 m, avec les places comme séparateurs de section.
- Faire le compte aux **heures de pointe** un jour représentatif, dans l'idéal de mai à juin ou en septembre/octobre. Le décompte sur l'ensemble de la zone doit être réalisé en une heure. La taille de la zone déterminera alors les moyens humains nécessaires.
- Pour chaque section, **compter l'offre** : le nombre, le type et la qualité des installations de stationnement (autonomes, couvertes, surveillées ou automatisées).
- Pour chaque section, **compter la demande** : l'emplacement et le nombre de vélos en stationnement ; indiquer également le nombre de vélos dans les parkings vélos, le nombre de vélos stationnés à l'extérieur mais à proximité d'un parking vélo, le nombre de vélos en stationnement à distance d'un parking vélo.
- Pour chaque section, envisager de **compter les vélos ventouses**, qui entrent en compte dans la capacité de stationnement. Pour déterminer cela, marquez tous les vélos en stationnement et revenez par exemple une semaine plus tard, pour vérifier combien de vélos n'ont pas bougé. La manière la plus simple de procéder est de dessiner un repère à la craie sur le pneu et un sur le sol juste en dessous : si les repères à la craie correspondent toujours une semaine plus tard, le vélo n'a pas bougé.

**Présentez le taux d'occupation sur une carte** ou sur une série de cartes. Cela peut être effectué pour une zone entière, des sous-zones ou pour chaque section. Prenez en compte la qualité des installations : les vélos en stationnement à proximité d'un aménagement vide indiquent clairement la mauvaise qualité de l'infrastructure.

- Un taux d'occupation supérieur à 80 % signifie une capacité insuffisante. Les 20 % de capacité restants sont nécessaires pour réduire le temps de recherche de certains cyclistes



# Give Cycling a Push

## Fiche action

et pour intégrer les vélos qui occupent l'espace à côté d'eux (à cause de sacs de courses, d'une conception inhabituelle, etc.).

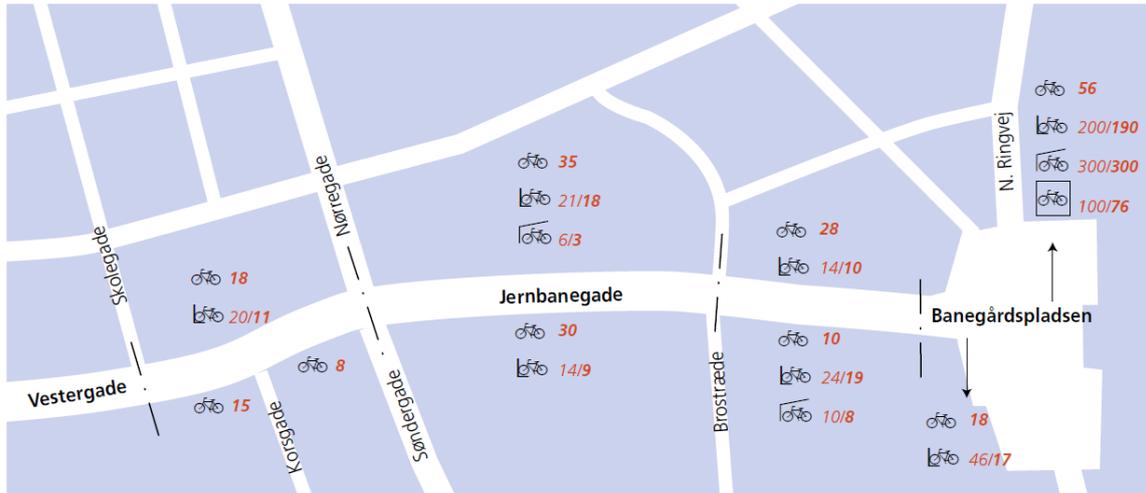
- Un taux d'occupation inférieur à 50 % traduit une surcapacité.

Ajoutez à la carte les **principales destinations actuelles et futures**.

- Définir des **zones d'attraction** comme les zones commerciales, les quartiers des affaires, les principaux pôles d'échange et les destinations culturelles et de loisir. Cela clarifiera les modèles spatiaux de la demande et de l'offre excédentaire ou insuffisante.
- Estimer l'impact des **aménagements urbains**, dans les zones centrales mais également les développements résidentiels à une distance cyclable du centre-ville.
- Estimer l'impact des **principaux changements des plans de circulation** (comme les péages urbains, la création d'espaces piétons, etc.). Le lancement d'un réseau cyclable à grande échelle au cours des prochaines années devrait conduire à une augmentation de la demande de stationnement.
- Impliquer les **cyclistes** dans l'analyse initiale, ainsi que dans le contrôle à venir. Leur expérience pratique est inestimable lors de l'identification des difficultés et des opportunités, des souhaits et des potentiels. Les associations d'usagers affichent souvent des priorités claires et soutiennent fortement leurs idées. La mise en place d'un panel cycliste requiert davantage d'efforts, mais elle permet la prise en compte d'une grande diversité d'utilisateurs : enfants, hommes et femmes de différents âges, qui utilisent leur vélo pour faire des courses, travailler ou pour leurs loisirs.

Puis, définissez les mesures d'un **plan de stationnement vélo** et indiquez-les également sur une carte.

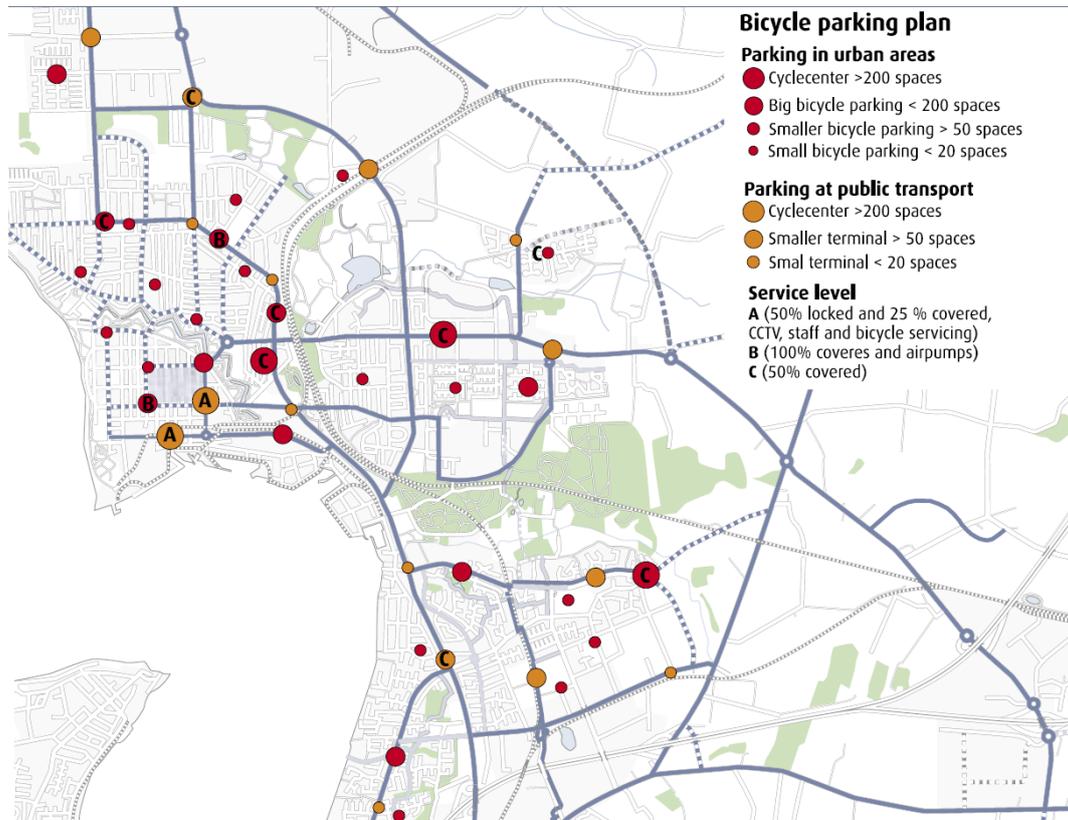
- **Augmenter ou diminuer** l'offre à l'échelle de la zone, si le taux d'occupation est respectivement supérieur à 80 % ou inférieur à 50 %.
- **Délocaliser** l'offre, si à certains endroits elle est excédentaire et insuffisante à d'autres.
- **Adapter** le type des aménagements de stationnement, si certains types d'installations sont trop utilisés et d'autres pas suffisamment.
- **Subvenir à la demande présumée**. Un stationnement vélo de bonne qualité génère une demande supérieure. Il est recommandé de fournir une marge de capacité de 25 %, en plus de la demande estimée.



- No rack
- Rack
- Covered rack
- Locked, supervised and covered rack

Example of bicycle parking map of city centre. In a peak period the following is registered: Number of racks divided into 3 standards, ie rack, covered and locked/supervised, and peak load for 4 standards, ie no facilities, rack, covered, locked/supervised bicycle parking. The bold numbers refer to how many of the cycle stands that are used.

Exemple d'une carte d'observation du stationnement cycliste (Crédit photo : 2000, Collection of cycle concepts, DK)



Exemple d'un plan de stationnement cycliste : le nombre d'espaces, le niveau de service et les emplacements sont indiqués et associés aux destinations principales et aux centres de transport de transport en commun (Crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)

### Augmentation de la demande grâce au stockage surveillé et gratuit

Les installations de stationnement se divisent principalement en trois catégories. Le tableau indique la part moyenne des utilisateurs aux Pays-Bas, où des installations diversifiées sont en général disponibles.

<b>Stockage non surveillé</b> en général, des porte-vélos et des arceaux dans les rues et sur les places	<b>44%</b>
<b>Stationnement gratuit</b> hors bâtiment	<b>38%</b>
<b>Consignes surveillées</b> avec du personnel, automatisées, équipées de télévisions en circuit fermé ou d'une combinaison de tout cela.	<b>18%</b>

Les **consignes surveillées** présentant le plus haut niveau de service, elles peuvent **générer la demande**, mais une certaine **prudence** est de mise. La demande des cyclistes n'est pas facile à prévoir. Voici certaines directives basées sur l'expérience néerlandaise.

- **Limitier les ambitions** des consignes surveillées. Dans les villes néerlandaises, il est difficile d'attirer plus de 18 % de cyclistes dans ces consignes, en particulier dans les villes de moins de 100 000 habitants. Dans les villes de taille inférieure, les distances sont réduites et les centres répondent à des besoins quotidiens en termes de courses, ce qui signifie du stationnement de courte durée. Les vols ont également tendance à constituer un moindre problème.
- **Prévoir suffisamment d'installations de parkings vélos non surveillés.** Les visiteurs cyclistes effectuant de brèves visites (moins d'une demi-heure) souhaitent se garer face à leur destination, d'où ils peuvent garder un œil sur leurs vélos. Pour décourager les vélos stationnés de manière anarchique dans les rues commerçantes, des systèmes de stationnement simples et de petite taille doivent être disponibles presque partout.
- **Interroger les cyclistes** pour définir la demande de consignes surveillées. Les questions pertinentes sont les suivantes : la qualité du vélo, l'âge, la fréquence et la durée des visites en centre-ville. En général, la consigne surveillée sera davantage utilisée par les propriétaires de vélos chers, par les personnes âgées, par les visiteurs occasionnels et par les visiteurs longue durée. Le tableau présente les moyennes pour les Pays-Bas. Les pourcentages reflètent les taux élevés de pratique du vélo dans les VILLES CHAMPIONNES, mais les différences relatives entre les réponses affirmatives et négatives sont les éléments réellement importants.

Caractéristiques de la population	Utilisation moyenne de consignes	
	Oui	Non
Vélo de bonne qualité/neuf/cher	18%	0%
Au-dessus de 40 ans	21%	12%
Visites hebdomadaires ou plus fréquentes	20%	12%
Visites d'au moins une heure	20%	8%

- **Localiser les consignes à l'intérieur ou à proximité des principales zones commerciales.** C'est-à-dire dans un rayon de 150 m à partir du cœur de la zone. Créer un itinéraire piéton agréable et attrayant, offrant une bonne visibilité sur la zone commerciale.
- **Utiliser les consignes surveillées et gratuites comme facteur d'attraction.** L'effet peut être significatif, pas seulement grâce à la gratuité, mais également car cela permet d'économiser le temps de la transaction et le temps nécessaire pour entrer et sortir. Ainsi, le stationnement attire également un pourcentage supérieur de cyclistes souhaitant stationner leur vélo pour une courte durée. Pour renforcer cet impact, le stockage surveillé et gratuit doit se situer à proximité des principales destinations des cyclistes à court terme, comme un grand magasin ou un bâtiment administratif. Un cas bien documenté à Apeldoorn (NL) a montré que lorsque le stockage est gratuit, le nombre d'utilisateurs double et qu'environ 20 % des nouveaux utilisateurs ne faisaient pas de vélo en ville

auparavant. Dans ce cas, le stationnement surveillé et gratuit est financé par les recettes générées par le stationnement automobile.

- **Utiliser la réglementation du stationnement gratuit en dernier recours.**  
L'interdiction des vélos ou du stationnement vélo est une mesure restrictive. Les cyclistes l'accepteront uniquement si elle semble logique, si d'autres solutions de bonne qualité sont disponibles et s'ils sentent qu'elle fait l'objet d'une mise en application vigoureuse. Les petites installations de stationnement ou les zones réservées devraient être relativement denses afin de convaincre les cyclistes qui stationnent pour une courte durée. L'interdiction serait mieux respectée en présence d'une zone de taille inférieure.

## *Recommandations en termes de disposition et de conception*

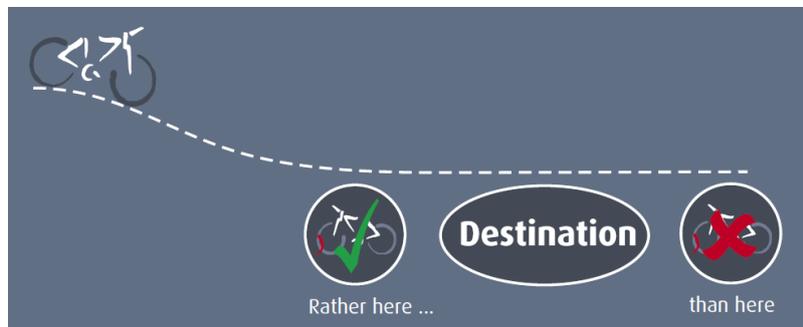
---

Le stationnement dans la rue doit s'intégrer à l'espace urbain existant. **La disposition** doit combiner l'**efficacité** avec une **conception urbaine de qualité élevée**. Seule une installation de stationnement pratique, attrayante, sûre et visible pour le cycliste sera utilisée. En même temps, l'intégration harmonieuse du stationnement cycliste dans l'espace public constitue un défi et une opportunité pour les concepteurs. Voici quelques directives.

- Localiser les aménagements cycles dans le **chemin d'accès naturel** du cycliste. Dans l'idéal, le stationnement cycliste fonctionne ainsi : vous vous approchez à vélo de votre destination ; à proximité de votre destination, vous repérez une installation de stationnement clairement signalée et facilement accessible ; vous vous gardez et attachez le vélo pour poursuivre votre chemin jusqu'à votre destination. Imaginez le pire scénario : vous arrivez à destination, des flèches vous font faire un détour jusqu'à une installation souterraine cachée, à partir de laquelle vous devez ensuite revenir sur vos pas jusqu'à votre point d'arrivée : il y a de fortes chances que vous gariez simplement votre vélo dans la rue. En présence de plusieurs itinéraires d'accès, préférez celui qui est le plus utilisé ou placez une installation sur chacun d'entre eux. Comme règle empirique simple, un endroit où de nombreux vélos sont en stationnement spontané est davantage susceptible d'être un bon emplacement pour établir un aménagement de stationnement.
- Définir la **distance jusqu'à la destination sur la base de la fonction, de la durée et des niveaux de service**. Plus la durée de stationnement est longue, plus un cycliste est enclin à marcher. D'un côté, le cycliste qui en a pour 5 minutes utilisera un arceau simple si ce dernier se trouve à moins de 15 m du magasin. D'un autre côté, le cycliste qui se gare pour la journée, qui s'intéresse à la sécurité, peut marcher jusqu'à 100 m pour parvenir à destination. Le graphique ci-dessous issu du Danish Parking Manual résume tout cela.
- S'assurer que l'installation de stationnement se trouve à un **emplacement visible**, bien éclairé et qui présente une bonne surveillance sociale. Cela permet de les localiser facilement et d'améliorer la sécurité des personnes. Dans l'idéal, la signalisation n'est pas nécessaire. Si le parking est couvert ou souterrain, les entrées et les sorties doivent être clairement visibles, accueillantes et suffisamment larges pour que deux cyclistes se croisent (au moins 2 m). En même temps, le stationnement vélo ne doit pas dominer l'espace ou constituer une sorte de nuisance visuelle. Il s'agit d'un défi de conception urbaine.
- **Démarquer clairement la zone de stationnement**. Cela peut être effectué grâce à une ligne de marquage, à différents matériaux de surface ou à du mobilier urbain comme des bornes de protection ou un mur bas. La démarcation incite fortement à garer votre vélo à cet endroit et nulle part ailleurs. L'accès doit être facile, et un effet simple et subtil doit être créé qui s'adapte dans l'environnement urbain. Dans les zones piétonnes, l'arceau peut constituer un élément structurant.
- Prévoir des **installations et des services supplémentaires**, comme des pompes, un distributeur d'eau, un espace de stockage pour le casque, des toilettes et un atelier de réparation des vélos. Ces installations peuvent être utilisées dans des équipements de grande taille. Au cas où les installations de stationnement doivent être situées relativement loin des destinations, de tels aménagements peuvent inciter les cyclistes à les utiliser.
- Dans les rues, **convertir les espaces de stationnement auto en stationnement vélo**. Dans une rue traditionnelle disposant d'une voie de stationnement, il est facile de réserver une ou deux places et de créer un espace pour huit à vingt vélos, si ces derniers sont garés en biais. De tels espaces sont très facilement accessibles de la rue et du trottoir, et

ils permettent de dégager le trottoir. Pour un stationnement en biais, une profondeur de 1,4 m est suffisante, pour un stationnement perpendiculaire, une profondeur de 2,2 m est nécessaire.

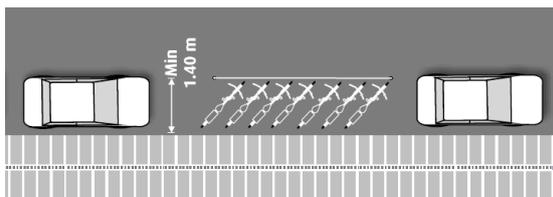
- Dans les rues peu fréquentées, **utiliser les extensions de trottoir pour le stationnement cycliste**. Comme mesure de modération du trafic, les extensions de trottoir sont utilisées pour rétrécir la chaussée, en particulier aux carrefours. Cela permet d'installer des arceaux de stationnement vélo. Ils doivent être bien placés pour ne pas devenir un obstacle aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.
- Créer des **installations pour le stationnement de longue durée de préférence couvertes et au rez-de-chaussée**.
- Le stationnement vélo peut créer **des opportunités de conception urbaine et design** : les porte-vélos ou les arceaux peuvent être conçus spécialement et les entrées des consignes peuvent devenir des repères. En revanche, toute conception doit rester fonctionnelle et simple, et ne doit pas être de conception trop ambitieuse. Si le mobilier urbain est spécialement conçu, les aménagements vélo doivent y être inclus, pour s'intégrer visuellement et optimiser leur présence.



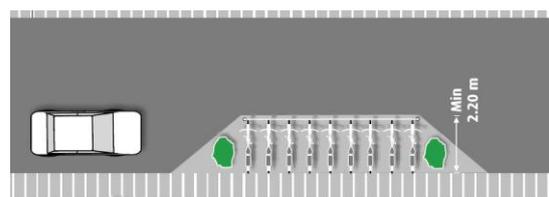
Stationnement sur le chemin d'accès naturel (crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)



Distance acceptable du vélo par rapport aux différentes destinations (crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)



Espace de stationnement automobiliste converti en espace de stationnement cycliste (crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)



Zone de stationnement cycliste sur une extension de trottoir. (crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)



crédit photo : D. Dufour



crédit photo : D. Dufour



Stationnement intégré à la conception du mobilier urbain  
(crédit photo : DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, DK)

## Éléments à prendre en compte

### Points forts

Un stationnement vélo bien planifié en centre-ville

- Attire davantage de cyclistes et ajoute de la valeur au réseau cyclable dans son ensemble
- Améliore la qualité de l'espace public, en évitant les encombrements dus aux vélos et en créant des aménagements de stationnement cycliste bien conçus
- Augmente l'attrait du centre-ville.

### Points faibles

Le stationnement vélo bien planifié en centre-ville requiert des études d'observation, d'analyse, de planification stratégique et de mise en œuvre. Pour tout cela, un soutien politique est nécessaire.

### Solutions alternatives

L'interdiction du stationnement vélo ou du vélo dans son ensemble dans les centre-villes découragera la pratique du vélo.

### Remerciements

Ce recueil de fiches-actions a été préparé avec le soutien financier du programme Intelligent Energy Europe. Nous aimerions également remercier Accell Group d'avoir contribué financièrement à la traduction de ces fiches-actions de l'anglais au français.