

Fiche technique sur le stationnement des vélos en voirie

Le choix de parkings vélos proposé aux gestionnaires de voiries est divers et varié. Cela pose problème. Les cyclistes ne s'y retrouvent pas. Les modèles installés sont parfois compliqués à utiliser et ne conviennent pas à tous les vélos. Pour mener une bonne politique de parking pour les vélos en voirie, il faut un parking simple à installer, facilement utilisable par tous les cyclistes et pas cher pour être multiplié largement. Strasbourg installe chaque année plus de 1.000 nouveau U renversé.

Alors **"Pourquoi choisir tel parking plutôt que tel autre?"**:

Pour lutter efficacement contre le vol de vélo en voirie et ne plus voir certains cyclistes découragés reprendre leur voiture (20 % des cyclistes renoncent au vélo après le vol), il est essentiel que toutes les administrations bruxelloises utilisent un modèle standard alliant une bonne sécurité et convenant à tous les types de vélos (VTT, course, ville) équipés ou non de sacoche, sac avant ou siège bébé.

En dehors du stationnement en voirie, il faut favoriser aussi la création des emplacements vélo dans les lieux privés (maisons, grandes surfaces, écoles, entreprises). La moitié des vols de vélos survient dans des lieux privés. L' Article 13 du Titre VIII du Règlement Régionale d'Urbanisme (RRU) précise que le stationnement vélo doit être sécurisé (1) et être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat (4). Conséquences : Les "pinces roues" ne sont plus acceptés. Le modèle de parking doit permettre d'**attacher au moins le cadre et la roue avant du vélo avec un cadenas type U**. Pour le stationnement dans les lieux privés, voir les liens avec la documentation.

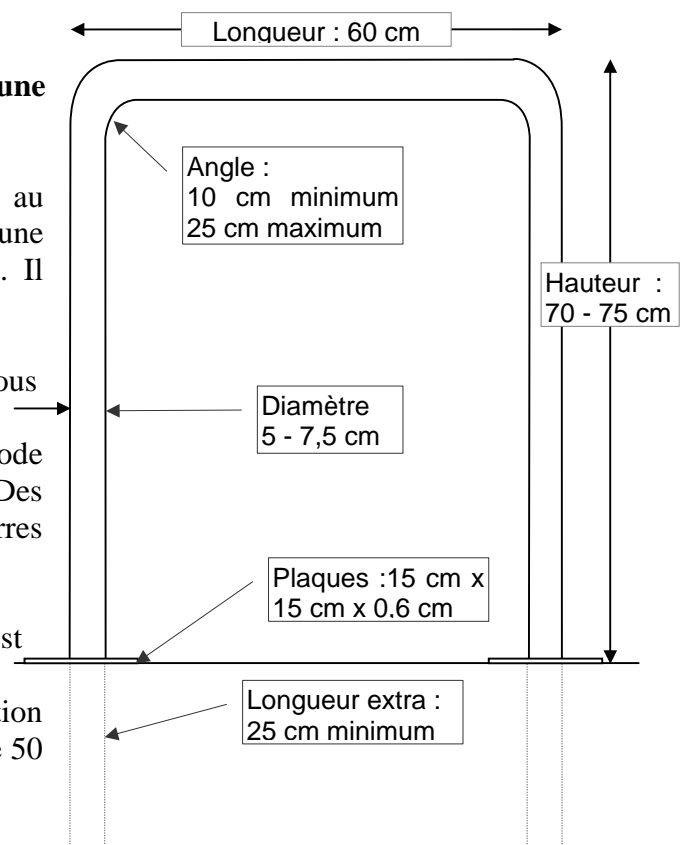
Pour l'installation de parking sur la voirie, il est apparu grâce à l'analyse des exemples bruxelloises et d'autres villes de Belgique et d'Europe que le modèle **"U" renversé, d'une largeur de 60 cm et d'une hauteur de 70 - 75 cm est le modèle qui convient le mieux pour généraliser au niveau de la Région les parkings vélo**. C'est d'ailleurs le modèle choisi par la cellule vélo de l'AED pour équiper les gares et stations de Métro.

Ce type de parking dit en **"U" renversé d'une largeur de 60 cm** présente les avantages suivants:

1- Sécurité : Le "U" renversé permet d'attacher au moins le cadre et la roue avant du vélo facilement à une des deux barres verticales avec un cadenas en U. Il permet aussi d'attacher le cadre et les deux roues.

2-Universalité : Le "U" renversé est accessible à tous les vélos, y compris ceux des enfants et ce, quel que soit le vélo ou le cadenas utilisé. La bonne méthode pour cadenasser son vélo est facilement explicable. Des autocollants (voir modèle) à placer sur les barres horizontales sont à prévoir.

3-Solidité et entretien minimal : Le "U" renversé est solide et ne requiert pas d'entretien. C'est le modèle le moins cher du marché. Un U renversé installation comprise revient à +/- 110 Euros TVAC. C'est à dire 50 Euros par emplacement.



Les avantages des "U" renversé d'une largeur de 60 cm dit "U60"

- 1- Idéalement, pour un stationnement de moyenne ou longue durée, les "U" doivent être couverts, pour protéger les vélos contre les intempéries. Le U60 permet de bien positionner le vélo sous les abris ouverts pour éviter que les selles soient mouillées (exemple Mérode).
- 2- Les U60 offrent aux cyclistes ayant des sacoches (ou un siège bébé) sur leur vélo, la possibilité d'appuyer leur vélo sur le parking, de le cadenasser sans être gêné par celles-ci (ou celui-ci) avant d'enlever soit les sacoches (soit bébé). C'est très pratique lorsque le vélo est chargé.
- 3- Une distance de 50 cm entre les deux barres verticales évitent aux vélos d'enfants de passer à travers les deux barres. Il ne faut pas rajouter une barre horizontale supplémentaire. La largeur de 60 cm est suffisante pour servir d'appuis lors du dépôt du vélo. Un U60 permet aussi d'éviter de voir des jeunes y faire des culbutes. C'est le motif évoqué par un échevin à St Gilles.
- 4- Les "U" installés ne doivent pas offrir un rangement trop serré: Un espacement entre chaque "U" de 90 cm minimum est conseillé. La manipulation et l'accès avec des U60 pour déposer et pour cadenasser son vélo semblent plus faciles surtout lorsque les U sont déjà encombrés de nombreux vélos.
- 5- Avec des U60, on peut installer facilement les U sur un emplacement de voiture sans devoir mettre les U en oblique (bien que cela est possible). Le placement est facile. Il suffit de centrer les U au centre de la largeur de stationnement. Les roues des vélos ne dépasseront pas sur la chaussée ou sur le trottoir comme pour les U modèle MCI que la ville de Bruxelles continu d'installer. Il est aussi possible de placer les U avec les oreilles de trottoirs sans gêner les piétons (voir schéma). Cela permet d'éparpiller les U en voirie et d'augmenter le nombre d'emplacements. Les cyclistes cherchent toujours le piquet le plus proche de leur destination.
- 6- Les U60 semblent moins intéressants pour les motards. Les motos sont moins bien calés entre deux U courts. Donc, les U60 sont moins susceptibles à être squattés par les motards. L'expérience des parkings vélo proches de la rue Neuve ou de Paris, montrent qu'il faut un matériel spécifique pour les motards et un spécifique pour les cyclistes et non un modèle universel convenant aux deux.
- 7- Le choix d'un "U" renversé d'une hauteur de 110 cm permet d'ancrer le parking dans le sol sur une hauteur de 35 cm, ce qui lui assure une excellente résistance à tout vandalisme. Une hauteur de 65 cm est le minimum. Il est possible d'installer des U boulonnés avec des plaques. Ce qui permet une grande souplesse lors des installations. On peut faire des installations "test" afin d'évaluer la demande.



Photo : Luc Coveliers

Pour rappel, le choix des lieux d'implantation doit respecter les **caractéristiques suivantes**

1-Sécurité : l'installation doit se faire en des lieux de fort contrôle social, et surtout pas dans des zones d'ombre ou des recoins.

2- Proximité: l'installation doit être d'une proximité immédiate du lieu de destination.

3-Accessibilité: l'accès au parking doit être aisé depuis la chaussée. Mettre un parking vélo sur le trottoir est un non-sens. Il faut soit mettre les U renversés sur les oreilles de trottoir accessibles par pente douce des passages pour piéton, soit directement au même niveau en chaussée avec protection.

4-Visibilité : le parking vélo doit être facile à repérer; il doit être fléché dans les grandes infrastructures.

Il est aussi indispensable d'organiser des campagnes de prévention contre le vol de vélo et d'inciter les cyclistes à utiliser des bons cadenas (type U) et à cadenasser correctement leur vélo. Voir le dossier sur les vols de vélos à Bruxelles sur www.provelo.org/spip.php?rubrique150

A défaut de U, des parkings modèles "Potelet" devraient être aussi convenir. Il suffit d'alterner les parking "potelet" et le potelet simple le long du trottoir. Cela permet d'offrir un parking un parking temporaire aux cyclistes et de disperser l'offre dans les noyaux commerçants ou les zones d'habitation. Ce type de parking est très courant dans les villes françaises (Nantes, Lille, Limoges, ..). Différents modèles sont commercialisés par la firme AREA. Un potelet parking tous les 3 potelets est un bonne solution. Il faut que la largeur du trottoir soit plus large que 2,5 m pour ne pas gêner les piétons. Ce type de potelet est très utilisé en France. Il facilite l'entretien de la voirie et permet de diminuer le coût de la protection des trottoirs.



Utiliser des barrières croix de St André et des bollards sur les oreilles de trottoir est aussi une solution. Voir exemples à Namur, Molenbeek, ..


Annexes


Siteweb – documents : voir : www.provelo.org/spip.php?article452

Les fournisseurs de parkings à vélos et les modèles recommandés :

voir : www.provelo.org/spip.php?article388

Installation : voir: www.provelo.org/spip.php?article386

Fiche d'installation des U renversés : 1 page  : [225 Ko](#).

Plan des normes des parkings en U pour vélos (2006 - AED 1 page ) : [132 ko](#).

Des parkings vélo dans votre commune grâce à ACKA :

www.provelo.org/spip.php?article740

Les besoins en parkings vélo : voir : www.provelo.org/spip.php?article728

Le type de parking vélo selon la durée du stationnement :

voir : www.provelo.org/spip.php?article729

Exemples de bonnes installations de U Standards en rue :

voir : www.provelo.org/spip.php?article495

Dessins expliquant comment cadenasser correctement son vélo

