

La présente fiche s'adresse aux communes, aux promoteurs publics et privés ainsi qu'aux employeurs. Elle indique où il est nécessaire de prévoir des emplacements de stationnement pour vélos dans l'espace public ou dans les bâtiments, et comment les aménager.

P 05

STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Foire aux questions (FAQ)

- > Où devrait-on prévoir des emplacements de stationnement pour vélos ?
- > Comment faut-il concevoir les emplacements de stationnement pour vélos ?
- > Combien d'emplacements de stationnement pour vélos faut-il prévoir ?

Sujets

Les quatre types d'usagers et leurs exigences	3
Stationnement de courte durée	5
Stationnement de moyenne durée	6
Stationnement de longue durée et stationnement de nuit	9
Stationnement de très longue durée	15
Capacité et dimensionnement	16
Recommandations et mesures contre-productives	18

Aperçu

En tant que mode de transport individuel, le vélo doit disposer d'emplacements de stationnement aux différents points de départ et d'arrivée des cyclistes. L'implantation et la conception des emplacements de stationnement pour vélos sont fonction des types d'usagers attendus, ceux-ci pouvant rechercher un stationnement de courte, de moyenne, de longue ou de très longue durée, ou encore un stationnement de nuit. De manière générale, il n'est possible d'empêcher le stationnement illicite de vélos que si les emplacements de stationnement pour vélos sont situés le plus près possible de l'entrée du bâtiment, ou tout au moins le long du trajet qui y mène. Compte tenu de la popularité croissante du vélo, il est recommandé de prévoir de vastes espaces pour accueillir les emplacements de stationnement pour vélos. Le nombre de dispositifs de fixation (par exemple arceaux vélos) pourra ainsi être augmenté en fonction de la demande.

Glossaire

Emplacements de stationnement pour vélos (également appelés emplacements pour vélos ou stationnement pour vélos) : terme générique désignant une infrastructure destinée au stationnement des vélos. En règle générale, il est possible d'y garer plusieurs vélos.

Stationnement de courte durée Stationnement d'une durée inférieure à une heure.

Stationnement de moyenne durée Stationnement d'une durée comprise entre une et cinq heures.

Stationnement de longue durée Stationnement d'une durée comprise entre cinq et douze heures.

Stationnement de nuit Stationnement pendant toute la nuit.

Stationnement de très longue durée Stationnement d'une durée supérieure à douze heures.

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Où devrait-on prévoir des emplacements de stationnement pour vélos ?

De manière générale, des emplacements de stationnement pour vélos devraient être prévus aux différents points de départ et d'arrivée des cyclistes et au moins aux endroits où il existe des places de stationnement automobile ou bien là où il est prévu d'en aménager. Afin d'empêcher le stationnement illicite de vélos, qui consiste par exemple à attacher les vélos aux barrières, aux lampadaires ou aux arbres, les emplacements de stationnement pour vélos devraient être prévus **aussi près que possible de l'entrée**. On privilégiera ou non la proximité de l'entrée par rapport aux autres critères tels que la protection contre le vol et la protection contre les intempéries selon le **type d'usagers** attendus, ceux-ci recherchant un stationnement de courte, de moyenne, de longue ou de très longue durée, ou encore un stationnement de nuit [> voir page 3](#).

Comment faut-il concevoir les emplacements de stationnement pour vélos ?

Les exigences en matière d'emplacements de stationnement pour vélos – concernant notamment la protection contre le vol et les intempéries – dépendent du type d'usagers [> voir page 3](#). Les **usagers recherchant un stationnement de courte durée** ont seulement besoin d'un emplacement de stationnement à proximité immédiate de l'entrée [> voir page 5](#). Pour les **usagers recherchant un stationnement de moyenne durée** (comprise entre une et cinq heures), il est nécessaire d'installer des arceaux vélos près de l'entrée [> voir page 6](#). Les **usagers qui garent leur vélo pendant une longue durée et pendant la nuit** (durée comprise entre cinq et douze heures) ont besoin d'un emplacement facilement accessible où le vélo est protégé contre les intempéries et où ils peuvent attacher le cadre à un point fixe [> voir page 9](#). Les exigences varient selon que le vélo est garé sur le lieu de travail, au domicile ou à un arrêt des transports en commun. Dans le cas des **usagers qui garent leur vélo pendant une très longue durée**, il est important, avant toute chose, qu'ils n'aient pas à craindre le vol ou les intempéries pendant les semaines, voire les mois, où ils ne s'en servent pas. En contrepartie, ils s'accommoderont d'un emplacement de stationnement moins facile d'accès [> voir page 15](#).

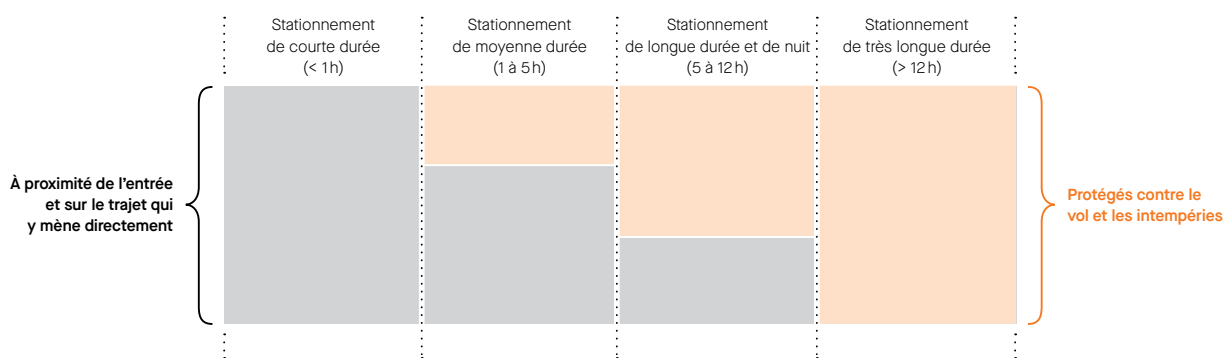
De combien d'emplacements pour vélos a-t-on besoin ?

À moins que la commune n'impose un nombre minimal plus élevé de stationnements pour vélos dans son **PAG**, la **règle** suivante s'applique aux immeubles résidentiels : **un stationnement par pièce d'habitation avec un minimum de deux par logement**. [> Voir P04](#) On entend par là des stationnements sécurisés pour vélos, qui sont utilisés au quotidien et qui devraient donc être situés au rez-de-chaussée ou dans le jardin de façade. Dans le meilleur des cas, les emplacements de stationnement pour vélos situés dans une cave privée servent au stationnement de très longue durée de vélos de loisirs rarement utilisés. Pour tous les autres types de bâtiments ou de destinations, des emplacements de stationnement pour vélos devraient être prévus **à proximité de l'entrée**. Au fur et à mesure que la demande augmente, les supports nécessaires, tels que des arceaux vélos, peuvent être installés. Sur demande adressée à info@parken.lu le ministère formule, dans le cadre d'un projet spécifique, des recommandations concernant la capacité des emplacements de stationnement pour vélos [> voir page 16](#).

Les quatre types d'usagers et leurs exigences

Les cyclistes qui garent leur vélo accordent une importance différente à l'accessibilité, la protection contre le vol et la protection contre les intempéries selon le type de stationnement recherché (stationnement de courte durée, de moyenne durée, de longue durée, de très longue durée ou de nuit).

Priorités des cyclistes en matière de stationnement pour vélos en fonction de la durée de stationnement



Stationnement de courte durée – inférieure à une heure

[> voir page 5](#)

Contexte « Je veux faire une course rapide à vélo (effectuer un achat, déposer mon enfant, etc.), puis **repartir immédiatement**. »

Exigences « Étant donné que je repars immédiatement, je gare mon vélo juste **devant l'entrée du bâtiment**. Si je ne peux pas y attacher le cadre de mon vélo à un point fixe, je ne verrouillerai que la roue arrière. »

Ordre des priorités 1. accessibilité (un stationnement aussi près que possible de l'entrée), 2. protection contre le vol, 3. protection contre les intempéries



Stationnement de moyenne durée – 1 à 5 heures

[> voir page 6](#)

Contexte « Je ne vais rester ici qu'une à cinq heures, puis je vais repartir. »

Exigences « Dans la mesure où je ne suis pas disposé à faire un détour jusqu'au stationnement pour vélos si je ne reste ici que quelques heures, je gare mon vélo **aussi près que possible de l'entrée** et j'attache le cadre à un point fixe. Une éventuelle protection contre les intempéries a peu d'incidence sur mon comportement de stationnement. »

Ordre des priorités 1. accessibilité (sur le trajet qui mène directement à l'entrée, à un dispositif de fixation situé idéalement le plus près possible de l'entrée), 2. protection contre le vol, 3. protection contre les intempéries



Stationnement de longue durée et de nuit – 5 à 12 heures

[> voir page 9](#)

Contexte « Je laisse mon vélo ici **pendant ma journée de travail**, lors d'un séjour de longue durée ou **pendant la nuit**. »

Exigences « L'utilisation de ce vélo m'est indispensable au quotidien, il est donc précieux pour moi. Je dois avoir l'assurance qu'il ne sera pas volé pendant la durée du stationnement. Il doit soit être surveillé, soit être garé dans un **endroit fermé non accessible au public**. La **surveillance** peut se faire soit de façon formelle, par un service de sécurité, soit de façon informelle lorsque le vélo est attaché dans un lieu très fréquenté où il est constamment visible des passants, des résidents ou des usagers des bâtiments environnants. Ce stationnement ne doit pas être difficile d'accès, car je dois m'y rendre au moins deux fois par jour. »

Ordre des priorités 1. protection contre le vol (espace fermé ou surveillé), 2. accessibilité, 3. protection contre les intempéries



Stationnement de très longue durée – supérieure à 12 heures [> voir page 15](#)

Contexte « Je n'utilise ce vélo que **rarement**, par exemple pour des sorties le week-end ou pendant les vacances. »

Exigences « Je ne veux pas avoir à craindre le **vol ou les intempéries** pendant mon absence prolongée. C'est la raison pour laquelle je peux m'accommoder d'un stationnement dont l'accès est peu pratique. »

Ordre des priorités 1. protection contre le vol (espace fermé ou surveillé), 2. protection contre les intempéries, 3. accessibilité

Stationnement de courte durée (inférieure à une heure)

Les cyclistes en stationnement de courte durée garent leur vélo le plus près possible de l'entrée, même s'ils ne peuvent pas l'attacher. Si l'on souhaite mettre à disposition un espace prévu à cet effet, il est plus judicieux de matérialiser celui-ci par un marquage au sol que par un râtelier qui ne maintient que la roue avant.



Stationnement pour vélos improvisé



Stationnement pour vélos signalisé par un marquage au sol

Il convient de prévoir des emplacements de stationnement de courte durée **partout où les cyclistes sont susceptibles de repartir au bout de dix minutes**, par exemple devant les magasins, aux endroits où les parents déposent ou récupèrent leurs enfants à vélo, etc. Si le risque de vol est particulièrement élevé à cet endroit, l'aménagement d'arceaux vélos est recommandé.



Supports de type « pince-roue » ou râteliers pour vélos



Râteliers pour vélos

Les supports de type « pince-roue », qui maintiennent la roue avant, coûtent de l'argent, occupent de l'espace et ne sont **pas appréciés** des cyclistes. Il est fréquent de voir des vélos stationnés à côté de ces supports. Les germanophones appellent ces supports « brise-jante », car les rayons risquent de se casser ou la roue de se voiler si le vélo est accidentellement (ou non) renversé. Par ailleurs, ces supports **ne permettent pas de sécuriser le vélo de façon adéquate**, car le voleur peut simplement détacher la roue avant (peu coûteuse par rapport à l'ensemble du vélo) du cadre et s'emparer du reste.

Stationnement de moyenne durée (1 à 5 heures)

Les cyclistes qui stationnent leur vélo pour une durée moyenne l'attachent aussi près que possible de l'entrée. La seule façon de maîtriser le stationnement cycliste de moyenne durée consiste à installer plusieurs arceaux vélos de telle sorte qu'ils soient plus près de l'entrée que les arbres, les balustrades, les lampadaires, etc.



Arceau vélo avec barre transversale

Les **arceaux vélos** constituent clairement la meilleure solution pour le stationnement cycliste de moyenne durée dans l'espace public. Ils empêchent les vélos de tomber et permettent d'attacher des cadres de différentes tailles. Lorsqu'ils sont installés parallèlement, la distance entre deux arceaux vélos doit être de 1 m [> voir page 16](#). Chaque arceau pourrait alors servir de support à **2 vélos**. Ces emplacements de stationnement ne devraient pas être installés sur le trajet d'un flux piéton, mais à sa proximité immédiate, par exemple entre deux arbres de rue ou d'autres éléments de mobilier urbain. Les arceaux vélos doivent être installés là où circulent les vélos : au niveau de la rue ou bien sur le trottoir. Le stationnement pour vélos ne doit en aucun cas être séparé de la voie de circulation des vélos par une bordure de trottoir verticale.

L'installation de 4 ou 5 arceaux vélos sur **une place de stationnement automobile permet de garer 8 à 10 vélos**, par exemple pour les clients des commerces locaux. Lorsque la place est limitée, les arceaux peuvent également être placés de biais ou être alignés. Les **modèles en tube d'acier inoxydable** sont les moins susceptibles de causer des dommages. Une barre transversale à mi-hauteur permet d'attacher plus facilement les vélos pour enfants. En centre-ville, où le trafic cycliste est particulièrement important, ou dans les quartiers résidentiels, il est judicieux d'installer à **intervalles réguliers** des groupes d'arceaux vélos pour les cyclistes qui ne trouvent plus d'emplacement de stationnement devant les entrées. Un **espace supplémentaire de 2 x 1 m** doit être réservé aux vélos cargo ou aux remorques pour vélo si ces vélos spéciaux sont couramment utilisés.



1 place de stationnement automobile = 8 places de stationnement pour vélos



Implantation dans une rue commerçante



Espace réservé aux vélos cargo

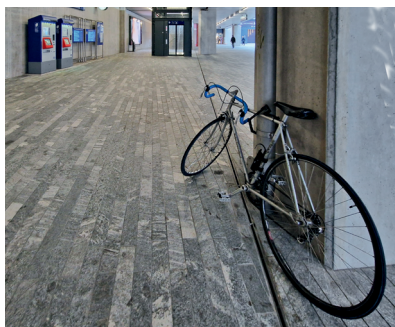


Place de stationnement pour remorques pour vélo



Arceau de forme (Tofino, C.-B.)

Stationnement illicite contre une balustrade, un panneau de signalisation, un lampadaire, un arbre, une descente d'eau pluviale, etc. ⬇



Risque de dommages dus aux demi-arceaux

Afin de gagner de la place, on installe parfois, à la place des arceaux vélos classiques, des arceaux moins hauts d'un côté, dans lesquels on glisse la roue avant ou la roue arrière. Certes, contrairement aux râteliers pour vélos, ces dispositifs permettent d'attacher le cadre, mais, selon la position du vélo, ils exercent une pression sur deux des composants les plus fragiles de nombreux vélos, à savoir les **freins à disque** (roues avant et arrière) ou le **dérailleur** (roue arrière). Ces modèles risquent donc de causer davantage de dommages que les arceaux vélos classiques.



Frein à disque



Dérailleur



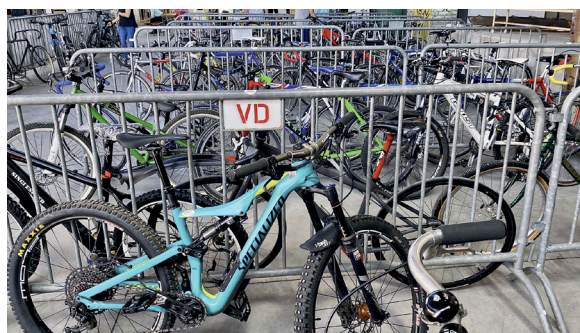
Arceaux vélos mobiles

Offre flexible à Belval

Le Fonds Belval a développé pour l'Université du Luxembourg une solution particulièrement souple pour adapter l'offre à la demande : des **groupes mobiles** de cinq arceaux vélos sont installés là où un stationnement illicite de vélos a mis en évidence une demande. Ce modèle, qui ne nécessite **pas de fondations**, présente une utilité non seulement pour déterminer empiriquement le meilleur endroit possible pour installer des emplacements de stationnement pour vélos, mais aussi lorsqu'un chantier impose de changer plusieurs fois leur emplacement.

Emplacements de stationnement provisoires pour vélos (par exemple lors de fêtes populaires)

Les barrières modulaires d'**environ 1m** de haut, dont la plupart des communes disposent déjà, constituent la solution la plus simple. Celles-ci remplissent la même fonction que les arceaux vélos et peuvent être installées à proximité de l'entrée, en respectant une **distance de 2m** entre deux rangées.



Source : Ville de Dudelange

Stationnement de longue durée et de nuit (5 à 12 heures)

Pour les cyclistes dont le vélo doit rester garé toute la journée ou toute la nuit au domicile, sur le lieu de travail ou à un arrêt des transports en commun, la protection contre le vol et les intempéries revêt un aspect important. Dans la mesure où ils utilisent leur vélo au moins deux fois par jour, ces usagers ne s'accommodent pas d'emplacements de stationnement pour vélos trop éloignés de l'entrée. Contrairement aux parkings regroupés pour voitures, les parkings collectifs pour vélos n'ont donc aucune utilité.

Stationnement de longue durée au lieu de travail ou à l'école

Les cyclistes qui utilisent leur vélo pour se rendre à l'école ou au travail ne veulent **pas perdre de temps à faire des détours** pour garer ou récupérer leur vélo. La météo étant susceptible de changer en cours de journée, les **emplacements couverts** sont privilégiés. Lorsque le vélo est garé à l'extérieur d'un bâtiment, il est préférable que les emplacements de stationnement pour vélos soient visibles de l'intérieur du bâtiment afin de **prévenir les vols**.



Emplacement à proximité de l'entrée, visible de l'intérieur et protégé contre les intempéries



Râteliers pour vélos non utilisés par le personnel



Entrée d'une école fondamentale



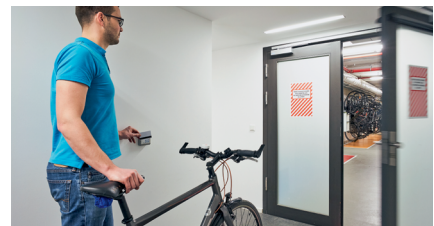
Bureaux dans un bâtiment historique

Aménagement d'un local pour vélos au lieu de travail

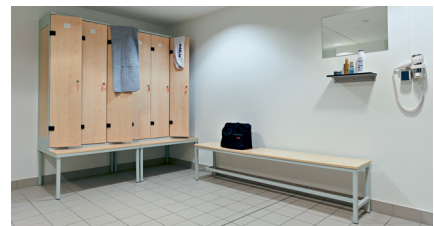
Il a été démontré que **les employeurs ont tout intérêt à ce que leurs employés se rendent au travail à vélo**. [> Voir P 06](#) Si tel est le cas, le besoin en places de stationnement automobile est moindre, les collègues sont moins stressés et prennent moins d'arrêts de maladie. Afin de permettre l'utilisation du vélo, quelles que soient les conditions météorologiques et la distance à parcourir, un local pour vélos doit être aménagé de la façon suivante :

1. L'employé doit pouvoir ouvrir électroniquement la **porte d'accès aux emplacements de stationnement pour vélos** à au moins 2 m de distance, idéalement avec son badge. En effet, il n'est pas pratique pour le cycliste de tenir un vélo d'une main et d'ouvrir une porte de l'autre, en particulier lorsque celle-ci s'ouvre vers le cycliste et qu'il doit reculer avec le vélo.
2. Les **vestiaires avec douches et installations sanitaires** devraient être dotés de casiers fermant à clé et comportant plusieurs compartiments afin que l'employé puisse ranger séparément les vêtements de travail propres et la tenue de cycliste imprégnée de sueur, ainsi que les chaussures propres et les chaussures de vélo. Un banc, un miroir avec tablette, un sèche-cheveux inamovible et plusieurs prises électriques complètent l'équipement.
3. Dans le local où sont garés (ou accrochés comme sur la photo à droite) les vélos, il est nécessaire de prévoir **plusieurs prises** afin de pouvoir recharger les **vélos électriques** qui y sont garés pendant la nuit, généralement des vélos utilisés pour des déplacements à des fins de service. Une pompe à vélo, quelques outils pour effectuer des réparations ainsi que des rangements pour les casques et les sacs sont également utiles.

Les **joggeurs et autres sportifs** peuvent aussi tirer parti de vestiaires équipés d'installations sanitaires. Cela contribue à la bonne ambiance sur le lieu de travail.



Ouverture de la porte avec le badge



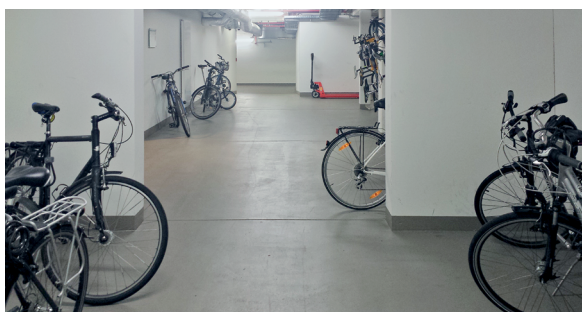
Vestiaire avec casiers hauts, banc, miroir et sèche-cheveux



Prises électriques



Support pour casques



Local improvisé pour vélos



Le même local après le réaménagement

Source : MMTP et Andres Lejona

Stationnement de longue durée et de nuit dans des immeubles résidentiels ou à proximité

Les personnes qui utilisent leur vélo quotidiennement tiennent à le **garer dans un lieu sûr à proximité de leur domicile** pendant la nuit, à condition qu'il n'implique pas de longs détours. L'emplacement idéal d'un espace sécurisé pour les vélos d'usage quotidien se trouve **sur le trajet entre la rue et l'entrée de l'immeuble résidentiel** - soit dans le jardin de façade, soit dans un rez-de-chaussée accessible sans escalier. > Voir P 04 Si ces deux options sont impossibles, la commune peut proposer des coffres à vélos en location annuelle sur le domaine privé communal ou installer une cage à vélos dans le parking en ouvrage juste à côté de l'accès à l'escalier intérieur ou à proximité de l'ascenseur.



Abri dans le jardin de façade



Solution design dans le jardin de façade



À l'entrée du bâtiment (en dehors de l'enveloppe thermique)



Solution provisoire : dans le parking souterrain

Coffre à vélos ou « Fietstrommel »

Des villes telles que Kiel (Allemagne) ou Rotterdam (Pays-Bas) permettent aux habitants qui n'ont pas la possibilité de garer leur vélo ou vélo cargo sur leur terrain privé de demander à la ville de bénéficier d'un coffre à vélos installé dans l'espace public contre un **loyer annuel** de 50 à 110 euros par vélo.



Coffre à vélos à louer

Stationnement de longue durée et de nuit aux arrêts des transports en commun

99,97% des ménages luxembourgeois vivent dans une commune comptant au moins un arrêt desservi par les bus RGTR. Et même à l'extérieur de la ville de Luxembourg, 60% de la population vivent à moins de **10 minutes à vélo d'une gare CFL**. Quiconque vit ou travaille à un kilomètre d'un arrêt des transports en commun peut parcourir cette distance en 15 minutes à pied ou en **minutes à vélo**.

Quiconque effectue le matin le trajet entre son domicile et l'arrêt («**first mile**») à vélo tient à ce que celui-ci soit protégé pendant la journée, de telle sorte que la selle soit sèche au moment de rentrer le soir. Les personnes qui font l'acquisition d'un deuxième vélo, généralement bon marché, pour parcourir le «**last mile**» entre l'arrêt et leur lieu de travail, le laisseront à l'arrêt proche de leur lieu de travail pendant la nuit et le week-end.

Dans les deux cas, il faut prévoir au minimum des **arceaux vélos protégés contre les intempéries**. Là où le risque de vol est élevé, il est possible d'installer des **cages à vélos** pouvant être déverrouillées au moyen d'une **carte d'accès** personnalisée. Le cadre du vélo devrait être attaché, même dans la cage à vélos.



Arceaux vélos protégés contre les intempéries à un arrêt de bus



Arceaux vélos protégés contre les intempéries à une gare



Cage à vélos des CFL (capacité de 56 vélos)



Cage à vélos mobile des CFL (capacité de 16 vélos)

Parking à vélos aux abords des gares centrales

Toute forte augmentation du trafic cycliste dans une ville s'accompagne d'une **demande importante** d'emplacements de stationnement aux abords de la gare centrale. La plupart des villes qui encouragent la pratique du vélo sont véritablement submergées par ce phénomène. En général, le stationnement illicite aux abords des accès à la gare prend des proportions telles que les flux piétons, et donc le fonctionnement de la gare centrale, s'en trouvent perturbés. Étant donné que seuls les emplacements de stationnement situés à **proximité immédiate de l'entrée** sont utilisés, la solution consiste généralement à aménager un parking à vélos sous la place de la gare. Celui-ci doit, d'une part, être directement et intuitivement accessible depuis un axe cycliste principal, et d'autre part, permettre un accès aussi direct que possible aux quais. En général, ces parkings à vélos se révèlent sous-dimensionnés après seulement quelques années. En l'absence d'un deuxième emplacement tout aussi attractif, il est d'autant plus important de concevoir le premier parking en fonction de la demande à long terme.

L'accès est possible par une rampe praticable à vélo de longueur adaptée, ou par un escalier peu pentu et aux marches très larges comportant plusieurs goulottes à vélos. Il faut garder à l'esprit que de plus en plus de cyclistes utilisent un pedelec sans pour autant avoir la force suffisante pour le soulever ou le pousser dans les montées. Si l'inclinaison de la **rampe d'accès** est supérieure à 6 %, il est donc nécessaire de prévoir un ascenseur pour vélos ou un tapis roulant pour vélos. Compte tenu du nombre élevé de clients potentiels, il est recommandé de proposer un **service de réparation** dans le parking à vélos, celui-ci pouvant également vendre des pièces de rechange, louer des vélos aux touristes de passage et fournir des informations sur le réseau cyclable. La présence d'un mécanicien spécialisé augmente par ailleurs le sentiment de sécurité dans le parking à vélos. Ce dernier est fermé pendant la nuit, entre le départ du dernier train et l'arrivée du premier le lendemain. Il existe déjà de tels parkings à vélos à Münster, Genève, Bâle et Anvers ainsi que dans la plupart des villes de taille moyenne aux Pays-Bas. À Luxembourg, un parking à vélos est prévu sous la Place de la Gare, devant la gare centrale.



Maastricht : place de la gare avant la construction du parking à vélos



Maastricht : place de la gare après la construction du parking à vélos



Maastricht : tapis roulant permettant d'accéder au nouveau parking à vélos



Genève : accès vélo par une rampe

Parking automatique pour vélos

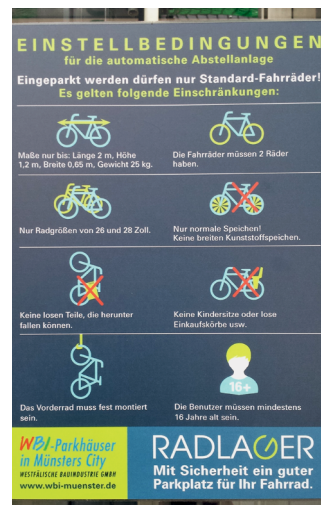
Le concept du parking automatique pour vélos – qui permet de déposer son vélo dans un **entrepôt souterrain ou en surface** puis de le récupérer d'une simple pression sur un bouton – n'a pas réussi à s'imposer à l'échelle mondiale. La principale faiblesse du dispositif réside dans le fait qu'un tel système automatisé ne peut pas accueillir les **vélos équipés d'accessoires**. Deuxièmement, de **longues files d'attente** se forment devant le dispositif (alors que les utilisateurs doivent être à l'heure au travail ou pour prendre leur train). Enfin, ces parkings automatiques pour vélos **ne permettent pas un gain de place** par rapport aux parkings à vélos classiques.



Il accessoires ou équipements non acceptés par le système automatisé (Osaka)



Vélos garés juste à côté du système automatisé (Osaka)



Conditions d'utilisation (Münster)



Porte d'entrée du système automatisé (Osaka)

Stationnement de très longue durée (supérieure à 12 heures)

Lorsqu'on souhaite garer des vélos qu'on n'utilise qu'à certaines périodes de l'année, le week-end ou pendant les vacances, et non pas au quotidien, le critère primordial est leur protection contre le vol. Afin que son vélo, souvent coûteux, soit en sécurité, le propriétaire peut s'accommoder d'un détour, par exemple jusqu'à une cave privée fermant à clé. Selon la *Police Grand-Ducale*, la popularité croissante du vélo va de pair avec les vols de vélos, non seulement dans l'espace public, mais aussi à l'intérieur des bâtiments. D'où la recommandation d'attacher son vélo même dans sa propre cave.



Vélos de loisirs stationnés dans la cave pour une très longue durée

Capacité et dimensionnement

Le vélo étant, comme la voiture, un mode de transport individuel, des emplacements de stationnement pour vélos doivent être prévus partout où il y a (ou ont existé) des places de stationnement automobile. Ce stationnement doit être situé aussi près que possible de l'entrée du lieu de destination. Au fur et à mesure que la demande augmente ou qu'elle est mise en évidence par le stationnement illicite, ces emplacements de stationnement doivent être dotés d'arceaux vélos (à l'extérieur) ou d'autres types de supports (à l'intérieur). En dessous d'un espacement de 50 cm entre deux essieux, le stationnement parallèle de vélos standard devient tellement inconfortable que les emplacements de stationnement ne sont plus utilisés au maximum de leurs capacités. À côté du premier et du dernier arceau, un espace doit être réservé aux vélos spéciaux tels que les vélos cargo, les vélos avec remorque ou les vélos dotés de sacs particulièrement volumineux.

Capacité à prévoir

Dans les immeubles résidentiels, il faut prévoir **un emplacement sécurisé** au rez-de-chaussée ou dans le jardin de façade **par pièce d'habitation**, avec un minimum de deux par logement. En plus des **clés de stationnement** que les communes définissent dans leur PAG > voir P04, il est judicieux de mettre à disposition des emplacements de stationnement pour vélos dans ou devant tous les bâtiments ainsi que sur toutes les places publiques. Ces espaces doivent être suffisamment spacieux pour **permettre une extension si nécessaire**. Si ces espaces sont trop petits, qu'ils sont situés trop loin de l'entrée, ou s'il n'y en a pas, l'espace public ou les parties communes du bâtiment seront de plus en plus encombrés en raison du stationnement illicite. Dans ce cas, il sera beaucoup plus coûteux d'adapter les emplacements de stationnement pour vélos a posteriori. Sur demande, les planificateurs de la mobilité au sein du ministère formulent des recommandations tenant compte du contexte local pour ce qui est de la capacité des emplacements de stationnement pour vélos dans un lieu donné et de la zone mise en réserve.

> info@parken.lu



Le stationnement illicite comme facteur déclencheur pour l'extension des emplacements de stationnement pour vélos (École européenne à Mamer)

Trottinettes

Il peut être utile de mettre en place des supports de stationnement simples pour les trottinettes, en particulier à proximité des écoles fondamentales.



Source: VCD - Manfred Stindl

Dimensionnement

- > L'espacement entre les essieux de deux vélos standard garés côte à côte ou suspendus contre le mur est **d'au moins 50 cm**. Un espacement inférieur n'augmente la capacité qu'en théorie, car, dans la pratique, les emplacements de stationnement pour vélos ne seront plus utilisés au maximum de leurs capacités et les vélos seront garés sur les zones de circulation qui sont supposées rester libres.
- > Espacement entre deux arceaux vélos parallèles: **au moins 100 cm**. Ici aussi, un espacement inférieur n'augmente la capacité qu'en théorie. Dans la pratique, la capacité est divisée par deux, car, dans ce cas, un seul vélo est attaché à chaque support au lieu de deux.
- > Espace réservé aux vélos cargo: **100 cm de large sur 200 cm de profondeur**.
- > Zone de circulation libre entre deux rangées de vélos, permettant leur insertion ou leur retrait: **au moins 200 cm**.
- > Hauteur sous plafond pour l'installation d'un stationnement pour vélos sur deux niveaux: **au moins 270 cm**
- > Hauteur sous plafond pour l'installation d'un stationnement mural pour vélos à assistance pneumatique: **au moins 195 cm**
- > Largeur de passage des portes d'accès à un local pour vélos: **au moins 100 cm**



Installation murale à assistance pneumatique (aucun branchement électrique nécessaire)



Doublement de la capacité grâce à un stationnement sur deux niveaux



Espacement entre deux essieux de 80cm seulement, donc impossible de fixer deux vélos sur un même arceau



Espace réservé à d'autres vélos spéciaux

Recommandations et mesures contre-productives

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > Il faut prévoir aussi près que possible de l'entrée du lieu de destination des emplacements de stationnement pour vélos ou au moins, envisager une zone mise en réserve partout où il y a (ou ont existé) des places de stationnement automobile.
- > Dans les immeubles collectifs, un espace sécurisé devrait être aménagé pour garer les vélos d'usage quotidien sur le trajet direct entre l'entrée et le trottoir, soit au rez-de-chaussée, soit dans le jardin de façade.
- > Lors de l'implantation et de l'équipement des emplacements de stationnement pour vélos, il est important de répondre aux exigences spécifiques du stationnement de courte, de moyenne, de longue et de très longue durée ainsi que du stationnement de nuit décrites dans la présente fiche.
- > Chaque localité devrait disposer de quelques arceaux vélos protégés contre les intempéries, au moins aux arrêts des lignes de bus express.
- > Sur demande adressée à info@parken.lu, le ministère peut formuler des recommandations tenant compte du contexte local pour le dimensionnement des emplacements de stationnement pour vélos.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > Ne pas prévoir d'emplacements de stationnement pour vélos (ni même une zone mise en réserve), prévoir une capacité insuffisante ou implanter les emplacements trop loin de l'entrée de l'immeuble est une source de stationnement illicite dans l'espace public ou dans les parties communes de l'immeuble.
- > Les supports pour vélos qui ne maintiennent que la roue avant (supports de type « râtelier ») coûtent de l'argent, occupent de l'espace et ne sont généralement pas utilisés.
- > Prévoir un espacement entre deux supports de vélos inférieur à celui recommandé par la présente fiche pour occuper le moins de place possible à pour conséquence qu'une partie des supports ne sont pas utilisés.
- > Les prises électriques pour recharger des pedelecs ne s'avèrent judicieuses que si ces vélos sont garés pendant la nuit, ou lorsque les cyclotouristes ne disposent d'aucun autre moyen de recharger leur vélo (par exemple dans un restaurant) sur un trajet de plus de 50 kilomètres.