

Le stationnement des vélos en et hors voirie

Règles et bonnes pratiques

Cette fiche s'adresse principalement aux gestionnaires de voiries communales et régionales, aux services urbanisme des communes, aux architectes, aux bureaux d'études,... concernés par la création d'emplacements de stationnement réservés aux vélos aussi bien dans l'espace public que privé.

Elle présente les règles, procédures et bonnes pratiques qui existent en Wallonie et qui doivent être prises en compte lors de projets d'aménagement d'espaces publics ou immobiliers.

1. Généralités

La création d'emplacements de stationnement vélo constitue une priorité et un préalable indispensable à la mise en œuvre d'une politique cyclable à l'échelle communale. Pour encourager la pratique du vélo, il est en effet important d'organiser au mieux leur rangement et de limiter au maximum les désagréments liés au vol. Il est par conséquent essentiel de fournir aux cyclistes des dispositifs :

- en nombre suffisant ;
- fonctionnels ;
- accessibles ;
- sécurisés ;
- situés dans ou à proximité immédiate des logements, des lieux de destination et des arrêts de transports en commun.



Photo 1 : Offre de stationnement importante et répondant à la demande

Le développement du **vélo électrique** tend à renforcer l'importance des installations de stationnement sécurisées vu la valeur et donc le risque accru de vol de ces vélos.

Les parkings seront de préférence **gratuits** afin d'encourager le développement de l'usage du vélo. Néanmoins, selon le niveau de service proposé (ex : box fermé, box individuel, borne de recharge électrique,...), des frais de location pourront être demandés aux usagers.



La création de zones de stationnement vélo peut se faire :

- **en voirie**, par exemple :
 - lors de projets d'aménagement de l'espace public ;
 - à la demande de particuliers ;
 - lorsque la demande de stationnement dépasse l'offre ;
 - proactivement pour encourager la pratique du vélo ;
 - ...
- **hors voirie** lors de la construction/transformation d'immeubles de logements, d'habitations unifamiliales, de bureaux, de commerces,...

Le stationnement des vélos aux abords des arrêts de bus peut être subsidié par la SRWT. Un outil d'aide à la décision a été mis en place par la Commission Régionale Vélo du SPW. Il permet d'évaluer de manière objective la pertinence d'installer ou non du stationnement vélo aux arrêts de bus. Le choix du type de dispositif à installer est laissé à l'appréciation de la SRWT en concertation avec la commune demandeuse.

Cet outil est consultable au lien suivant : [Guide de bonnes pratiques édité par la SRWT](#) (point 1.8.2 page 42). La fiche Excel à remplir par les communes est également disponible sur demande auprès de la DGO1.

Le stationnement des vélos aux abords des pôles multimodaux (gare, gare routière, P+R, etc...) est une composante essentielle pour favoriser ces échanges. Des recommandations pour la planification et la mise en service de tels parkings deux-roues sont présentées en détails dans le guide suisse de l'Office Fédéral des Routes (OFROU), consultable [au lien suivant](#).

Enfin, dans le cadre d'une politique cyclable, l'idéal est d'établir un **plan de stationnement vélo** à l'échelle du territoire communal en tenant compte :

- du nombre et de la localisation des emplacements déjà existants et à maintenir ;
- de la demande (par exemple la population autour du stationnement envisagé) ;
- de la durée du stationnement : courte ou longue durée ;
- des terrains disponibles ;
- des pôles d'intérêt ;
- ...

2. Base réglementaire

Selon le type de dispositif de stationnement vélo et sa localisation, un permis d'urbanisme peut être nécessaire.

2.1 Au niveau régional

a. Règle générale :

L'article 84 du CWATUP précise qu'un permis d'urbanisme est nécessaire pour « construire ou utiliser un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installation(s) fixe(s) ; par construire ou placer des installations fixes, on entend le fait d'ériger un bâtiment ou un ouvrage, ou de placer une installation, même en matériaux non durables, qui est incorporé au sol, ancré à celui-ci ou dont l'appui assure la stabilité, destiné à rester en place alors même qu'il peut être déplacé ».



Photo 2: Stationnement sur rack à double étage sur le lieu de travail



Photo 3: Stationnement vélo SNCB

b. Qui délivre le permis ?

Dès lors que le demandeur ou l'objet de la demande rentrent dans la catégorie des actes et travaux d'utilité publique au sens de l'article 127 du CWATUP (ex: demande sollicitée par une commune), le permis sera délivré par le Gouvernement wallon ou le Fonctionnaire délégué.

c. Les installations ne nécessitant pas de permis

Via l'article 262, le CWATUP prévoit une série de dispenses. C'est le cas notamment lors d'interventions sur le domaine public :

- Art 262 12° f) le placement ou le renouvellement de petit mobilier urbain (...).
- Art 262 12° h) le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs suivants : (...) les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues.

Attention, aucune définition précise et exhaustive du petit mobilier urbain ou du stationnement des véhicules à deux roues n'existe dans le CWATUP. **En cas de doute sur la nécessité d'obtenir ou non un permis, il est toujours préférable de prendre contact avec l'administration régionale.**

d. Quelques exemples

- le placement **d'arceaux sur la voirie** ne nécessite aucun permis d'urbanisme préalable. Le simple arceau vélo peut en effet être assimilé à du petit mobilier urbain au sens de l'Art 262 12° f.
- **Un cabanon fermé sur une parcelle privée** doit faire l'objet d'une demande de permis puisqu'il ne peut pas être considéré comme du petit mobilier urbain au sens de l'Art 262 12° f. De plus, cet article n'est valable que pour des interventions sur le domaine public.
- **Le placement d'un râtelier ou d'un abri vélo dans une cour d'école** fait l'objet d'une demande de permis. Aucune dérogation à l'article 84 n'est d'application dans ce cas précis sur domaine privé.

Si le CWATUP peut imposer l'obtention d'un permis, il ne prévoit toutefois aucune règle en matière d'implantation, de nombre ou de type de stationnement vélo. Néanmoins, lors de l'analyse de la demande de permis, l'autorité compétente sera attentive au contexte du projet, notamment :

- **En voirie :**
 - l'opportunité du placement et de la localisation du stationnement ;
 - le dimensionnement du stationnement en lien avec le nombre d'usagers potentiels ;
 - la nécessité de ne pas créer d'entrave à la circulation des autres usagers ;
 - le classement éventuel du site d'implantation ;
 - la bonne intégration paysagère de l'équipement ;
 - ...



Photo 4: Un arceau vélo placé dans l'espace public peut être considéré comme du petit mobilier urbain.



Photo 5: Un stationnement vélo abrité dans la cour d'une école nécessite un permis d'urbanisme

- **Lors de la construction d'un immeuble de logements :**
 - l'intégration d'un local vélo sécurisé dans le projet ;
 - l'accessibilité du local vélo (portes, escaliers,...) ;
 - le dimensionnement du local vélo en lien avec le nombre de logements ;
 - ...

- **Lors de la construction d'une habitation unifamiliale :**
 - l'existence d'un garage ou d'un jardin accessible depuis le domaine public, permettant de stationner des vélos ;
 - ...

2.2 Au niveau communal

a. Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)

Le Règlement Communal d'Urbanisme peut imposer des règles en matière de stationnement vélo dans les projets réalisés en ou hors voiries. Ces règles peuvent notamment concerner :

- le nombre d'emplacements à prévoir ;
- les caractéristiques de l'emplacement (type, accès, surface,...) ;
- la localisation des emplacements ;
- les caractéristiques du stationnement : courte ou longue durée ;
- ...

b. Règlement complémentaire de police

Si un règlement complémentaire n'est pas nécessaire pour l'installation de dispositifs tels que des arceaux ou des râteliers, il est par contre, requis pour le placement d'une signalisation verticale relative au stationnement vélo : E9a + M1 ou M8 (cf. point 7 de cette fiche). Ce règlement devra être transmis pour approbation à la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW (DG01 21).

Si une commune souhaite placer du stationnement vélo sur le domaine régional, il y a lieu de solliciter préalablement l'autorisation du gestionnaire via la direction des routes concernée (DGO1).



Photo 6 : Stationnement avec accès sécurisé



Photo 7 : Stationnement avec abri



Photo 8 : Abri V'Lille avec contrôle d'accès à Lille

3. Nombre d'emplacements à prévoir

Le tableau suivant permet d'estimer le nombre d'emplacements de stationnement vélo nécessaires en fonction du type de projet.

Destination au sein de la Région	Nombre d'emplacements de stationnement vélo
Entreprises, travailleurs	1 par tranche de 4 travailleurs ou 1 par tranche de 100 m ² de surface au sol
Gare ferroviaire, noeud intermodal, arrêt le long de lignes fréquentées	20% des voyageurs en partance et 5% des voyageurs à destination
Autres arrêts (transports en commun)	4-6 par arrêt
Magasins (en général)	1,5 pour 100 m ²
Rue commerçante	20 emplacements tous les 50 à 100 m
École primaire, adultes	1 pour 20 élèves
École primaire, élèves	1 pour 10 élèves
École secondaire	2 pour 10 élèves
Universités	2 pour 6 étudiants
Administrations publiques	2 par réception
Résidences (habitants)	1 par logement – 1 par chambre
Résidences (visiteurs)	1-2 pour 10 unités de logement
Salles de concert, théâtres, cinémas	1-2 pour 10 visiteurs
Installation sportive	3 pour 10 visiteurs
Stade, jour normal	1 pour 20 visiteurs
Stade, évènement important	installations évènementielles pour 5% des visiteurs
Musées	1 par tranche de 100 m ² d'espace d'exposition
Restaurant	1 pour 10 places

Source : *Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, cahier 3 - 2007 et cahier 7 - 2013*

Ces valeurs théoriques doivent être affinées en tenant compte du contexte local :

- l'accessibilité cyclable du site dans un rayon de 5 kilomètres ;
- la qualité de la desserte en transport en commun ;
- le nombre de vélos déjà stationnés ;
- la densité de la population et d'activités.

Pour les communes qui désirent développer une offre globale de stationnement sur leur territoire, une méthode de travail consiste à proposer quelques emplacements (entre trois et cinq) à proximité des principaux pôles d'attraction de la commune. Un suivi annuel du taux d'occupation de ces zones permettra ensuite d'adapter l'offre à la demande.

4. Localisation des emplacements

Pour être correctement utilisé par le cycliste, le parking vélo doit être positionné en tenant compte de certains critères, tels que :

- Le contrôle social possible : une bonne visibilité, les zones sombres et les recoins sont à exclure ;
- La proximité des lieux de destination des utilisateurs potentiels : maximum 20m du lieu de destination pour le stationnement de moyenne durée et maximum 50m pour le stationnement de longue durée ;
- Etre couvert et éclairé (sentiment de sécurité) ;
- Etre bien signalé et visible ;
- Etre facile d'accès. Dans un bâtiment : de préférence au rez-de-chaussée, sans escalier à franchir, ni pente excessive (<6%) - si ce n'est pas possible, prévoir une goulotte sur l'escalier -, peu ou pas de portes à ouvrir, largeur de porte adaptée (90cm), ...

Des règles spécifiques sont également à respecter lors de l'installation de range-vélos sur la voie publique :

- Selon l'article 23.3 du code de la route, « les bicyclettes et cyclomoteurs à 2 roues doivent être rangés en dehors de la chaussée et zones de stationnement visées à l'article 75.2 (...) sauf aux endroits signalés conformément à l'article 70.2.1.3.f. », c'est-à-dire les zones signalées par les panneaux E9a + M1 ou M8.
- Cet article précise que les vélos doivent être rangés de manière à ne pas gêner ou rendre la circulation des autres usagers dangereuse. Concrètement, un libre passage de minimum 1,5m doit être dégagé à hauteur des vélos stationnés sur le trottoir ;
- Les range-vélos seront placés du côté opposé à la ligne guide naturelle (ex : façade d'habitation) afin que le cheminement logique du piéton ne soit pas entravé ;
- Les avancées de trottoir constituent souvent un endroit intéressant pour localiser des arceaux, notamment en amont d'un passage pour piétons car ils ne gênent pas la visibilité entre le piéton et le conducteur. En revanche, les box vélos et autres équipements opaques sont à proscrire de ces espaces ;
- Il faut veiller à ce que les vélos garés ne soient pas accrochés par d'autres véhicules en train de manœuvrer. Au besoin, la zone de stationnement vélo sera protégée par du mobilier urbain.



Photo 9 : Bonne localisation des stationnements vélos qui n'entravent pas la circulation des cyclistes et des piétons.

5. Choix du dispositif de rangement

Selon la localisation de l'emplacement, différents dispositifs sont recommandés :

Un tableau de synthèse des avantages et inconvénients de la plupart des dispositifs est disponible en annexe 3 du [Guide de bonnes pratiques édité par la SRWT](#).

Dispositifs		Lieux de stationnement						
✓ Le plus approprié ✓ Acceptable ou appréciable ✗ Inadéquat		Petit commerce	Service public	Centre sportif, commercial ou culturel	Ecole, lieu de travail	Gare, station de métro, tram, bus	Logement collectif	Logement individuel
	Arceau en U renversé	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
	Râtelier	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Râtelier étagé	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗
	Elément de suspension	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✓
	Box vélo	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗
	Abris, local à vélo non fermé	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Local à vélo fermé	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓

Source : IBGE adaptée par le CRR



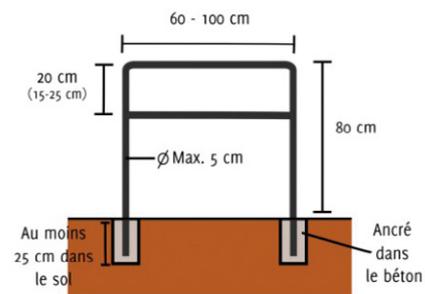
Photo 10 : Un rack double étage offre une plus grande capacité de stationnement

6. Dimensions des emplacements¹

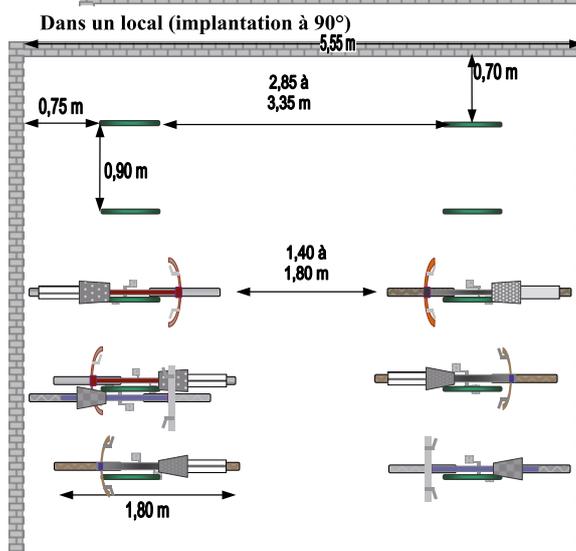
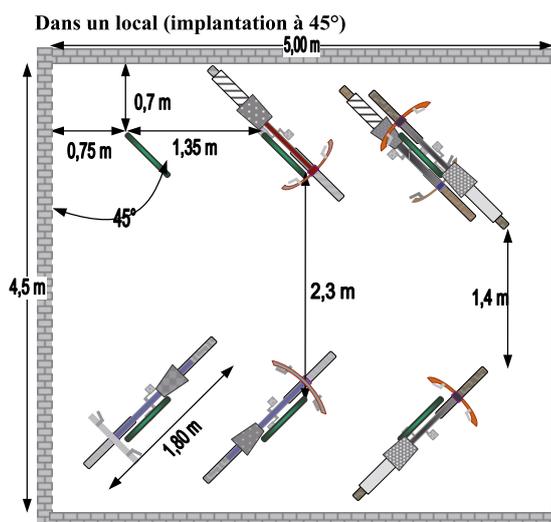
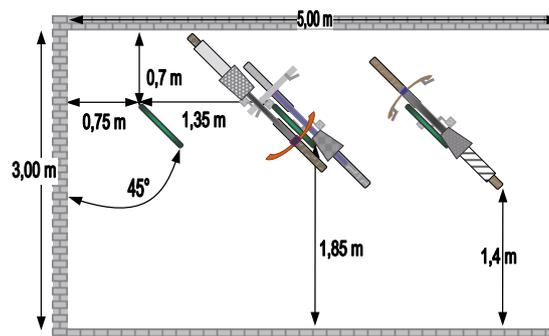
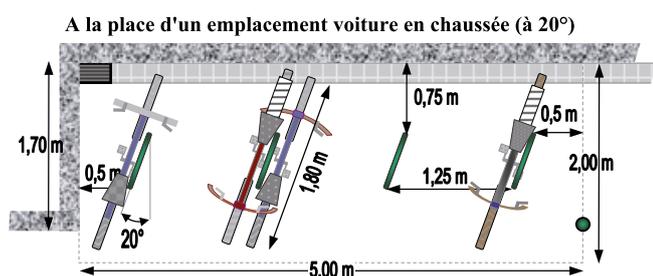
Que ce soit en voirie ou hors voirie, il est important de prévoir suffisamment d'espace pour rejoindre l'emplacement et y garer son vélo de manière confortable et en toute sécurité.

Par défaut, il est recommandé de prévoir un espace standard de 1,8m² par vélo. Celui-ci tient compte de l'espace de stationnement (1,3m²) et du chemin d'accès (0,5m²). Cette emprise au sol peut varier de 1m² pour des systèmes très compacts à 3m² pour des systèmes beaucoup plus confortables.

Parmi les différents types de dispositifs détaillés au point 5, le U renversé est le modèle qui peut convenir à tout type de vélo et qui permet une fixation correcte, facile et sécurisée de deux vélos.



Dimensions standards d'un dispositif U renversé



Source : Plan d'implantation des U renversés de 60cm de longueur, ProVélo asbl

1. Source : Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, SRWT, 2015

Pour une utilisation aisée, il est important de dégager suffisamment d'espace entre les dispositifs et autour de ceux-ci.

Il est important de rappeler que des vols peuvent survenir même à l'intérieur de locaux fermés. Un vélo doit donc toujours être attaché par un bon cadenas (rigide, solide, de préférence en U) à un support ancré au sol.

L'apparition de vélos non « standards » (vélo couché, vélo cargo, vélo avec remorque,...) a fait évoluer la demande en matière de stationnement. Les zones d'accueil doivent proposer une surface plus importante et mieux adaptée pour ces types de vélos, tout en offrant éventuellement de nouveaux services tels que les bornes de rechargement pour les vélos électriques.

7. Signalisation des emplacements

Le placement d'une signalisation verticale à hauteur d'un emplacement de stationnement vélo n'est pas obligatoire. Cependant, s'il existe un risque que le stationnement vélo soit occupé par des motos par ex., le gestionnaire peut placer le panneau 'E9a' accompagné de l'additionnel précisant le type de cycle autorisé à y stationner :

- M1 : les cycles uniquement ;
- M8 : les cycles et les cyclomoteurs classe A et B.

8. Coût des équipements²

Une multitude d'équipements différents existe sur le marché et les coûts peuvent être très variables. Un équipement standard, pose non comprise est estimé à :

- arceaux en U renversé : 100 €
- râteliers : 110 à 125 €/vélo
- stationnement sous auvent : 250 à 1000€/vélo
- box ou système collectif sécurisé :
 - Casier individuel : 900 à 1500€/vélo
 - Box collectif (5 vélos) : 5000€ pose comprise.

9. Communication

La présence ainsi que la création de zones de stationnement publiques sur le territoire communal doivent s'accompagner d'une communication vers les utilisateurs potentiels : habitants, travailleurs, touristes,... Celle-ci contiendra des informations relatives à la localisation des emplacements, au type d'équipement disponible, aux éventuelles conditions d'accès, à la présence de système de rechargement pour les vélos électriques,... La publication de cartes papiers ou téléchargeables localisant et détaillant les stationnements vélo constitue un moyen de communication efficace.

De plus amples informations sur la publication de cartes ainsi que sur les différents outils de communication dont disposent les communes sont disponibles au point 8 de la fiche consacrée au balisage cyclable.

2. Source : Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, SRWT, 2015



Photo 11 : Stationnement pour vélos non « standards »

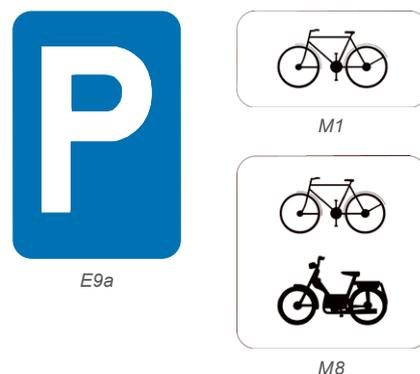


Photo 12 : Il faut compter entre 900 et 1500€ par vélo pour un box individuel

Sources d'informations :

- Sources SPW :
 - SPW – La CEMathèque n°21 : Le stationnement - partie 3 – Besoins spécifiques, mai 2007
 - SPW – Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, 2009
 - SPW – Stationnement vélo aux arrêts de bus – outils d'aide à la décision, juillet 2013
- Autres documents :
 - Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, SRWT, 2015
 - Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, CWATUP, version de septembre 2015
 - Ville de Namur – Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain : le stationnement hors voirie, octobre 2015
 - Bruxelles Mobilité, Vademecum Vélo en Région de Bruxelles-Capitale, cahier n°7 : Stationnement vélo – recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo, décembre 2013
 - IBGE – Guide pratique pour la construction et la rénovation durable de petits bâtiments – recommandation pratique TER03 – Prévoir des parkings à vélos, octobre 2007
 - PRO VELO Suisse et Office fédéral des routes (OFROU) – Vélostations, recommandations pour leur planification et mise en service – Documentation sur la mobilité douce n°127, 2013
- Photos : CRR (photos 1, 5, 6, 9, 11, 12) et Espaces-Mobilités (photos 2, 3, 4, 7, 8, 10)

Personne de contact

Isabelle Dullaert
Tél. : 081 77 33 54

Courriel : amenagements.cyclables@spw.wallonie.be

Adresse générale

SPW-DGO1
Boulevard du Nord, 8
5000 Namur
Tél. : 081 77 26 41

<http://pouvoirslocaux.wallonie.be>

Déplacements doux et Partenariats communaux