



STATIONNEMENT VÉLO SUR FONDS PRIVÉS

GUIDE PRATIQUE À
L'ATTENTION DES
PROPRIÉTAIRES PRIVÉS
ET DES PROFESSIONNELS
DE L'AMÉNAGEMENT.

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 3 |
| Conseils et bonnes pratiques | 4 |
| Combien de places ? | 4 |
| Quelle typologie de stationnement ? | 6 |
| Types de supports les plus adaptés | 8 |
| Types de supports inadaptés | 9 |
| Quelles conditions d'accès ? | 10 |
| Quelle géométrie et quel aménagement ? | 12 |
| Coûts | 14 |
| Sources | 14 |

Introduction

L'essor du vélo à Sion est constant et nécessite des infrastructures adaptées, notamment pour le stationnement. La Ville adapte en conséquence progressivement son offre pour répondre aux besoins des vélos dans l'espace public. Et les propriétaires privés ont également un rôle à jouer en équipant leurs infrastructures de manière

adaptée. L'objectif de ce guide est d'offrir une aide pratique à toute personne ou entité s'impliquant dans un projet de construction, de rénovation ou de réaffectation d'un bien. Vous trouverez ici un panel des bonnes pratiques afin de réaliser des stationnements vélo de qualité, parfaitement adaptés à vos usages et vos besoins.



Conseils et bonnes pratiques

COMBIEN DE PLACES ?

Il convient en premier lieu de connaître le dimensionnement de son projet pour avoir un stationnement vélo adéquat, tout comme pour le stationnement voiture. La Ville de Sion préconise un dimensionnement selon la procédure qui suit.

Le calcul du dimensionnement du stationnement deux-roues proposé ci-après se sépare en deux catégories :

- Vélos (et vélos électriques)
- Deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motos, scooters).

Des seuils minimaux sont fixés aux 75% des valeurs ci-dessous.

Le résultat doit être arrondi à l'unité entière supérieure. Le nombre de places doit ensuite être réparti de la manière suivante :

- $\frac{2}{3}$ réservées uniquement aux vélos.
- $\frac{1}{3}$ places mixtes, places aussi bien accessibles en vélos qu'en deux-roues motorisés.

Pour toute affectation particulière non citée dans le tableau ci-dessous, le [guide de stationnement vélos de l'OFROU](#) peut être consulté. [🔗](#)

Pour les entreprises de plus de 50 employés, il est fortement encouragé de traiter ce sujet plus globalement par l'élaboration d'un plan de mobilité (mesures incitatives).

| Affectation | Unité de référence | Nombre de places | |
|----------------------------|--------------------|------------------|----------|
| | | Habitant/employé | Visiteur |
| Logements | 1 chambre | 0.8 | 0.2 |
| Industrie/artisanat | 10 emplois | 2 | 0.5 |
| Bureaux/services | | | |
| Nombreuse clientèle | 10 emplois | 2 | 2 |
| Autres services | 10 emplois | 2 | 0.5 |
| Café/restaurant | 10 emplois | 2 | - |
| | 10 places assises | - | 2 |
| Hôtel | 10 emplois | 2 | - |
| | 10 lits | - | 1 |

EXEMPLE FICTIF

Le schéma ci-dessous illustre le dimensionnement nécessaire de stationnement vélo dans un projet d'immeuble de deux logements et d'un restaurant, selon le tableau de la page 4.

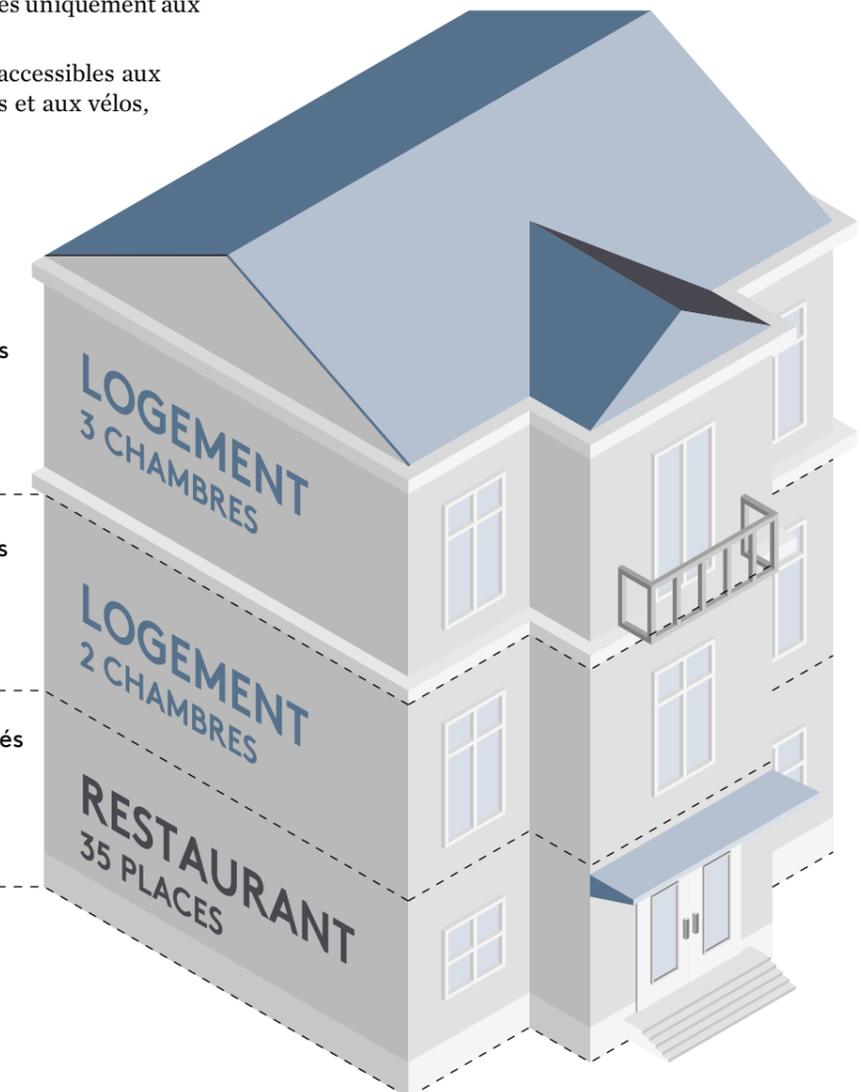
Les calculs mènent au résultat suivant :

- Le total des affectations requiert un dimensionnement de **14 places deux-roues**.
(3 + 2 + 9)
- Le seuil des 75% impose un minimum de 11 places
- $\frac{2}{3}$ des places réservées uniquement aux vélos, soit : 7 places
- $\frac{1}{3}$ de places mixtes accessibles aux deux-roues motorisés et aux vélos, soit : 4 places

Logement : 3 chambres
 $= (3 \times 0.8) + (3 \times 0.2)$
 $= 2,4 + 0,6$
= 3 places deux-roues

Logement : 2 chambres
 $= (2 \times 0.8) + (2 \times 0.2)$
 $= 1,6 + 0,4$
= 2 places deux-roues

Restaurant : 12 employés
 et 35 places assises
 $= 2 + 7$
= 9 places deux-roues



QUELLE TYPOLOGIE DE STATIONNEMENT ?

Avant de définir la typologie de stationnement, il est indispensable de définir l'utilisation générale et ensuite d'identifier les usagers et leur durée de stationnement.

Il existe ensuite plusieurs typologies de stationnement à mettre en place suivant leur usage final, que l'on peut classer en trois catégories :

Mini

Espace de stationnement non couvert, à l'extérieur. Ces installations sont conçues pour le stationnement de courte durée (<4h), essentiellement des clients ou des visiteurs.

Midi

Espace de stationnement couvert, à l'extérieur. Idéal pour le stationnement de moyenne durée (4h à 8h), essentiellement des clients, visiteurs ou employés devant se déplacer pendant la journée.

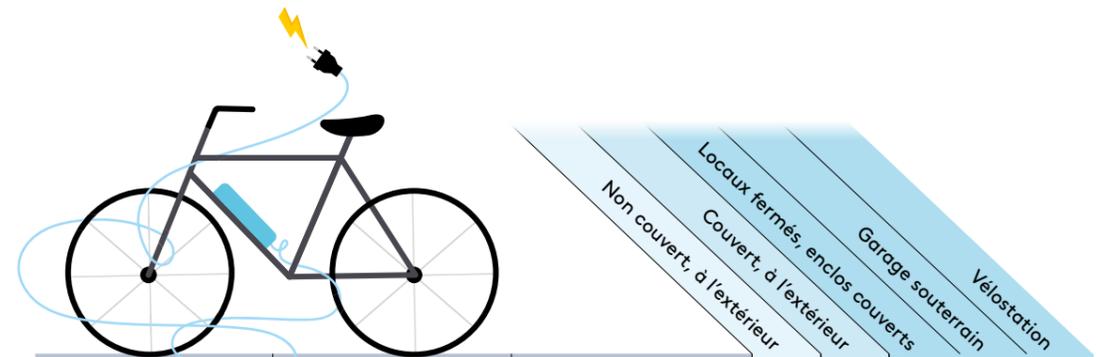
Maxi

Locaux fermés, garage souterrain ou vélostation. Des installations conséquentes destinées pour le stationnement longue durée avec protection contre le vol ou le vandalisme. Ces installations sont à prévoir pour les habitants et employés fixes.



Dans les modèles Maxi (et éventuellement Midi), des aménagements peuvent être réalisés afin que les usagers aient à leur disposition : des prises / bornes pour recharger les batteries des vélos électriques, un système de vidéosurveillance, des casiers, des pompes pour ajuster la pression des pneus ou des outils pour les petites réparations.

Plusieurs types de supports sont actuellement proposés sur le marché. Afin d'avoir un stationnement vélo de qualité, il convient de trouver le type de support adéquat. Ce dernier, doit être en adéquation avec le type d'abri choisi et les besoins des utilisateurs. La liste des pages 8-9 offre un condensé des types de supports les plus adaptés.



| Utilisation | Usagers | stationnement | Type de stationnement | | | | |
|--|-------------|---------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------|-------------|------|
| | | | Non couvert, à l'extérieur | Locaux fermés, enclos couverts | Garage souterrain | Vélostation | Maxi |
| Logement | Habitants | + 4h | × | △ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | | 4h ou moins | ✓ | ✓ | × | × | × |
| | Visiteurs | 4h ou moins | ✓ | ✓ | × | × | × |
| Services, commerces, industries, restaurants | Clientèle | 4h ou moins | ✓ | ✓ | × | × | × |
| | Personnel | + 4h | × | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Enseignement | Élèves | + 4h | △ | ✓ | × | × | × |
| | Étudiants | + 4h | △ | ✓ | ✓ | △ | △ |
| | Enseignants | + 4h | △ | ✓ | ✓ | △ | △ |
| Loisirs, sports et culture | Clientèle | 4h ou moins | ✓ | ✓ | × | × | × |
| | Personnel | + 4h | × | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

Approprié: ✓ En partie approprié: △ Inapproprié: ×

source: guide genevois du stationnement vélo, 2014

TYPES DE SUPPORTS LES PLUS ADAPTÉS

**ARCEAUX**

Possibilité d'appuyer et d'attacher le cadre.
Idéal pour une utilisation par des visiteurs.

Avantages

- Bon ordre
- Adapté à tous les types de vélos
- Facile à nettoyer
- Adapté aux véhicules spéciaux
- Accessible de part et d'autre

Inconvénients

- Adapté pour l'extérieur uniquement

Installation

| Mini | Midi | Maxi |
|------|------|------|
| ✓ | ✓ | ✗ |

**GLISSIÈRES**

Possibilité d'appuyer et d'attacher le cadre, voire de maintenir une pédale.

Avantages

- Économise de l'espace (surélévation alternée)
- Adapté à une majorité de types de vélos

Inconvénients

- Entretien et nettoyage moins aisés
- Inadapté aux véhicules spéciaux et aux remorques

Installation

| Mini | Midi | Maxi |
|------|------|------|
| △ | △ | ✓ |

**CROCHETS DE SUSPENSION AVEC ASSISTANCE AU LEVAGE**

Fixation de la roue avant.
Adéquat seulement dans les locaux fermés

Avantages

- Économise de l'espace dans les locaux fermés

Inconvénients

- Inadapté aux vélos d'enfants
- Convient uniquement aux locaux fermés, garages...

Installation

| Mini | Midi | Maxi |
|------|------|------|
| ✗ | △ | ✓ |

**SYSTÈME À DOUBLE NIVEAUX**

Stationnement à deux étages en cas d'espace restreint.

Avantages

- Économise de l'espace

Inconvénients

- Seulement pour du stationnement de longue durée
- Inadapté aux enfants
- Frais d'entretiens élevés
- Installation

Installation

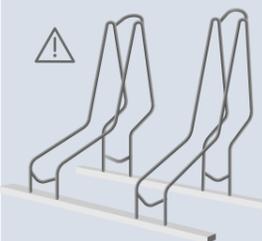
| Mini | Midi | Maxi* |
|------|------|-------|
| ✗ | △ | ✓ |

*Vélostations ou lieux avec peu de place

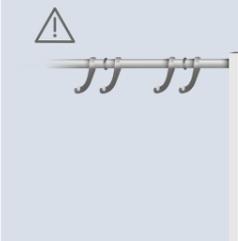
Approprié : ✓ En partie approprié : △ Inapproprié : ✗

Pour récapituler, le bon choix d'installations permet de prévenir les risques de vol et d'endommagement du vélo tout en facilitant l'usage.

TYPES DE SUPPORTS INADAPTÉS



Les étriers de roue avant sans fixation pour le cadre et **les supports de guidon** ne sont pas développés ici et sont, sauf cas particuliers, à éviter dans la mesure où ils représentent un risque élevé d'endommagement pour les vélos (chutes, câbles de freins, etc.). De même, les crochets de suspension sans aide (pneumatiques) sont à proscrire étant donné les difficultés d'y accrocher un vélo électrique ou un vélo standard pour les personnes plus faibles.



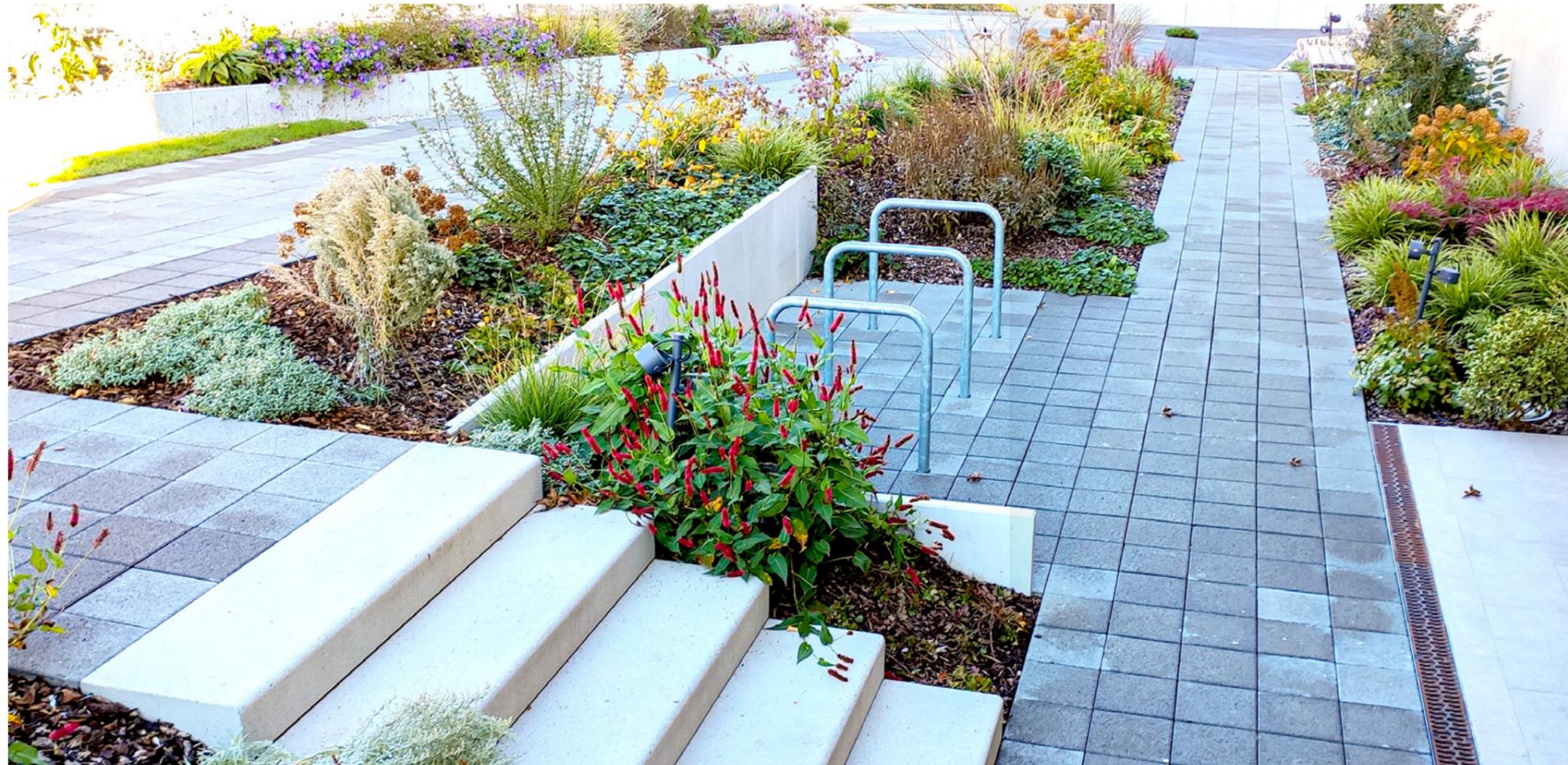
QUELLES CONDITIONS D'ACCÈS ?

Dans le cas d'une offre à destination de visiteurs, il faut veiller aux points suivants :

- Les places de stationnements doivent se trouver le plus proche possible des destinations (entrée de bâtiment, de commerces, etc.) et être visibles.
- Il ne doit pas y avoir de différence de niveau (bordures) pour accéder au stationnement, ceci particulièrement pour les places à courte durée.

Pour les places vélo destinées aux habitants et employés, les objectifs suivants sont à satisfaire :

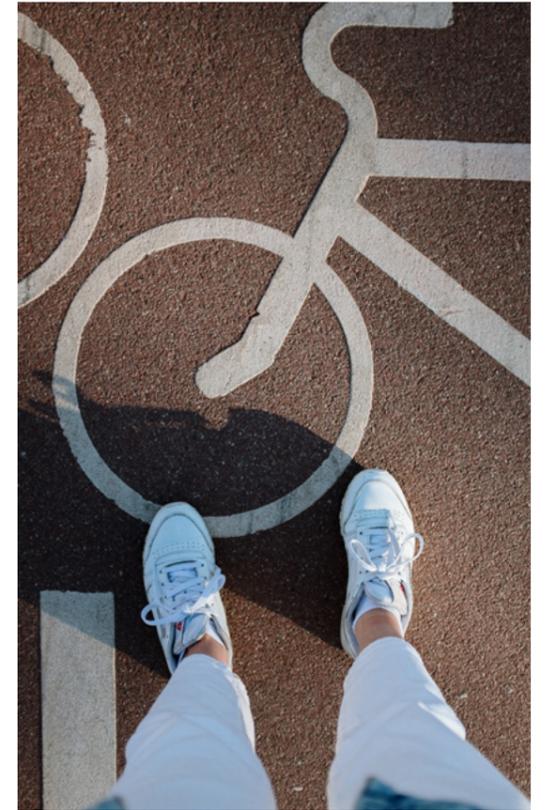
- Aménager un lieu de dépôt sous forme de local (intérieur au bâtiment) ou d'abri couvert et clôturé.
- Ce lieu doit, dans l'idéal, être aménagé au rez-de-chaussée. Les escaliers sont à éviter absolument, les rampes dans une moindre mesure.



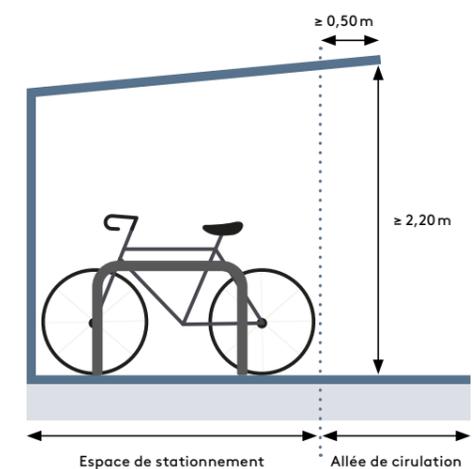
Aménagement privé à la route du Sanetsch, 05.11.2021 (Arnaud Michelet; Arbora)

- En termes de dimensions de l'espace, il sera compté entre 1 et 2 m² /vélo sans surface de circulation et entre 2 et 4 m² /vélo avec surface de circulation.

La signalisation de la localisation des places de stationnement deux-roues doit être claire et précise. La distinction entre les places destinées aux deux-roues motorisés et légers doit être évidente.



La signalisation de la localisation des places de stationnement deux-roues doit être claire et précise.



Les places longues durées seront obligatoirement couvertes car elles préservent les capacités fonctionnelles des vélos

QUELLE GÉOMÉTRIE ET QUEL AMÉNAGEMENT ?

L'expérience montre que plus les places pour vélos sont serrées, moins elles sont occupées. Les usagers s'en détournent car les manœuvres peuvent endommager les câbles de freins et de vitesses. Un stationnement ordonné avec une disposition correcte offre un confort apprécié. Cela donne également une image propre et une meilleure rentabilité au lieu dédié.

Les véhicules spéciaux comme les tandems, vélos attelés ou remorques ont besoin de plus d'espace. Les places pour ces vélos se situeront au fond du parking afin que les vélos normaux ne les utilisent pas. Des arceaux seront préférés pour ces installations avec des allées de circulation d'au moins 2.50 m.

Pour un stationnement de longue durée en extérieur, la toiture de l'abri doit être réfléchie pour

avoir un écoulement d'eau orienté de manière à ne pas mouiller les usagers. La hauteur minimale intérieure est de 2.20 m.

Pour les parois latérales, une réflexion sur les intempéries (vents, pluies) peut être un plus. Plus la toiture est haute, plus elle doit être débordée pour protéger les vélos contre les précipitations.

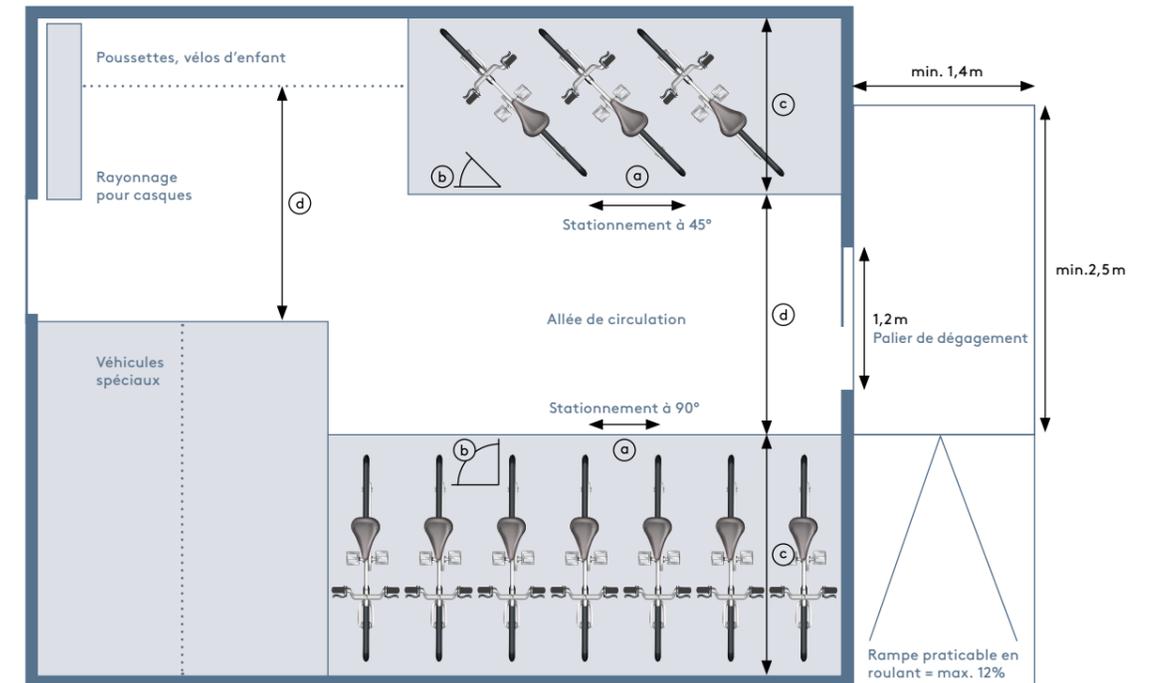
L'éclairage doit être nécessaire pour garantir la sécurité, en particulier quand le parking se trouve à proximité d'un espace public.

Le nettoyage régulier de l'abri et le contrôle des pièces défectueuses par la personne en charge de l'entretien du bâtiment est nécessaire.



Exemple d'éclairage adéquat pour un abri-vélo à l'extérieur

EXEMPLE DE SCHÉMA DE PRINCIPE DES BESOINS EN ESPACE



| Besoin en espace des vélos | Disposition | Stationnement à angle droit (b) = 90° | | Stationnement en épis (b) = 45° | |
|--|--------------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|
| | | Case de stationnement | Allée de circulation | Case de stationnement | Allée de circulation |
| Arceaux au niveau du cadre (espacement = 1,30 m) | à niveau | ⓐ 0,65 m ⓒ 2,00 m | ⓓ 2,00 m | ⓐ 0,85 m ⓒ 1,45 m | ⓓ 2,00 m |
| | à niveau | ⓐ 0,65 m ⓒ 2,00 m | ⓓ 2,00 m | ⓐ 1,15 m ⓒ 1,45 m | ⓓ 2,00 m |
| Glissières | surélévation alternée | ⓐ 0,45 m ⓒ 1,90 m | ⓓ 2,00 m | ⓐ 0,65 m ⓒ 1,45 m | ⓓ 2,00 m |
| | roue avant se recouvrant | ⓐ 0,65 m ⓒ 3,30 m | ⓓ 2,00 m | ⓐ – ⓒ – | ⓓ – |
| Surface libre sans subdivision | à niveau | ⓐ 1,00 m ⓒ 2,00 m | ⓓ 2,00 m | ⓐ – ⓒ – | ⓓ – |

Coûts

Les coûts relatifs au stationnement vélo varient selon le type d'aménagement. Cependant, les valeurs suivantes donnent un premier point de repère pour la planification :

COÛTS PAR PLACE DE STATIONNEMENT (DÉPEND DU SYSTÈME)

| À l'air libre | Couvert |
|---------------|-----------------|
| CHF 300-500.- | CHF 1000-2000.- |

Ces chiffres partent du principe qu'il s'agit d'une installation ouverte à plain-pied sur des surfaces stabilisées et sans éclairage.

Pour être plus complet dans l'estimation, il est nécessaire de déterminer la construction de l'infrastructure, ses équipements ainsi que la mise en place de l'exploitation et l'entretien de celle-ci.

À titre de comparaison, construire une place de stationnement voiture coûte entre 5000.- (en surface) et 60 000.- (en souterrain).

Sources

☑ Office fédéral des routes OFROU, *Stationnement des vélos : manuel de recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation*, 2008

☑ Direction générale des Transports du Canton de Genève, *Guide genevois du stationnement vélo à l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers*, 2014

VSS, Norme 40 065 : *Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos*, édition 2019-3

VSS, Norme 40 066 : *Conception des aménagements de stationnement pour vélos*, édition 2019-3



Ville de Sion
Service de l'urbanisme et de la mobilité
Espace des Remparts 6
Case postale 2272
1950 Sion

urbanisme@sion.ch
Tél. 027 324 17 22

