Appuis-vélos : le bon support ne suffit plus

La progression du vélo dans les déplacements quotidiens impose aux collectivités de repenser son stationnement. Implantation, sécurité, emprise au sol, accessibilité, matériaux ou encore évolutivité… Les attentes vis-à-vis du mobilier vélo se diversifient.


© Normaclo

Deux abris ouverts Oobamboo de Normaclo, installés ici à Issy-les Moulineaux, avec supports à étage.

Le vélo n'est plus un mode de déplacement marginal dans les villes. En 2024, 24 % des Français déclaraient pratiquer le vélo au moins une fois par semaine, contre 12 % en 2012, soit un doublement en douze ans (Ademe). L'Ademe souligne également une progression des capacités de stationnement vélo, en hausse de 44 % en trois ans. Ces évolutions traduisent une pratique plus régulière du vélo et renforcent mécaniquement les besoins en équipements de stationnement. Cette progression s'accompagne d'une transformation des usages. Vélos à assistance électrique, vélos cargos et vélos utilisés quotidiennement imposent de nouvelles exigences en matière de capacité, d'accessibilité et surtout de sécurité. Le stationnement devient ainsi un maillon à part entière de la politique cyclable. En effet, développer les itinéraires ne suffit pas si, une fois arrivé à destination, l'usager ne dispose pas d'un emplacement adapté et suffisamment sécurisé. Les collectivités doivent donc raisonner au-delà du simple nombre d'arceaux à installer : où implanter les équipements, quelle emprise prévoir, pour quelle durée de stationnement et avec quel niveau de sécurité ? Les réponses des professionnels du mobilier urbain montrent que le choix d'un appui-vélo relève désormais pleinement de la conception de l'espace public.

D'abord, trouver le bon emplacement

Pour Camille Héras, chef de projets chez le fabricant Abri Plus, le premier critère n'est pas le modèle d'appui-vélo mais son implantation. *"L'emplacement est souvent plus important que l'équipement lui-même"*, insiste-t-elle. Les gares, commerces, écoles, équipements sportifs et culturels ou administrations constituent les principaux points de destination. La visibilité, l'éclairage et l'accessibilité depuis les itinéraires cyclables doivent également guider l'implantation. Cette logique de proximité est partagée par Bruno Lebranchu, directeur de la société Accenturba. Les appuis trouvent naturellement leur place dans les zones d'arrêt : commerces, établissements scolaires, entreprises, collectivités, lieux culturels, parcs, plages ou parkings. *"Ils sont installés en grappes de plusieurs afin de créer des îlots de stationnement"*, précise-t-il. Une disposition qui concentre l'offre plutôt qu'elle ne la disperse par quelques supports isolés. De son côté, Nelly Descombes, responsable marketing de Semco, insiste elle aussi sur la relation entre emplacement et usage. *"Pour être réellement utilisés, les équipements vélos doivent être implantés au plus près des destinations"*. Entrées de bâtiments publics, commerces, écoles, pôles de transport ou espaces de loisirs sont à privilégier, avec une attention portée aux cheminements piétons, à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux accès de secours et aux opérations d'entretien. Techniquement, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), cité par le fabricant Urbencéa, propose à cet égard des ordres de grandeur selon la durée du stationnement : jusqu'à 20 m de la destination pour une courte durée, 30 à 50 m pour une durée moyenne et jusqu'à 70 m pour du stationnement longue durée lorsque le dispositif le justifie.

Stationner, oui mais…

Un même support ne répond pas nécessairement à tous les usages. Isabelle Schmitt, responsable marketing de Croso France, observe ainsi que la question n'est plus seulement de savoir où stationner son vélo, mais aussi de pouvoir 'le laisser ici en toute sécurité'. Avec des VAE (vélos à assistance électrique), des vélos cargos et des vélos dont la valeur peut atteindre plusieurs milliers d'euros, un simple point d'attache peut devenir insuffisant. Elle recommande donc de différencier les niveaux de stationnement selon la durée : appuis-vélos classiques pour les arrêts courts, solutions plus sécurisées lorsque le vélo reste plusieurs heures ou lorsque le risque de vol est important. *"La sécurité du stationnement devient ainsi un élément à part entière d'une politique cyclable"*, résume-t-elle. Cette approche rejoint celle développée par Charlène Rancon, chargée de marketing chez Urbencéa. *"Le bon équipement est celui qui répond au bon usage, au bon endroit et pour la bonne durée"*, souligne-t-elle. Un stationnement devant une mairie n'a ainsi pas les mêmes contraintes qu'une installation en gare ou devant une école. Pour une courte durée, proximité et accessibilité priment ; pour plusieurs heures, la protection gagne en importance ; pour une journée ou davantage, notamment en gare, le stationnement couvert et sécurisé devient prioritaire.

Sécuriser le vélo… et stabiliser le support

Le choix du dispositif d'accrochage constitue un autre point technique essentiel. Les dispositifs de type pince-roue sont ainsi déconseillés par le fabricant Aréa. *"Ils ne permettent pas d'attacher 'le cadre + une roue' et présentent un risque élevé de vol"*, argumente Pascal Moquay, son directeur. Leur faible capacité à stabiliser le vélo peut également entraîner un voilage des roues (source : stationnement des vélos dans les constructions, aide à la conception 2022). *"Tous nos appuis-vélos permettent de solidariser le cadre et au moins une roue au mobilier"*, indique Bruno Lebranchu. L'objectif est de rendre possible l'utilisation d'un antivol à câble ou en U directement sur le support. La fixation de l'équipement au sol constitue l'autre volet de la sécurité. Les supports étant fortement sollicités, Pascal Moquay


© Aréa

Le parc vélo Zenith, du fabricant Aréa se distingue par son design en 'P'. Le rappel à 40 cm des éléments bas des parcs vélos assure une parfaite détection à la canne pour les personnes malvoyantes.



recommande le scellement. *"L'implantation est alors esthétique, mais aussi plus propre dans la durée."* La fixation sur platine doit, selon lui, être réservée aux situations particulières, notamment en présence de réseaux enterrés. Le fabricant Univers&Cité partage cette préférence pour le scellement. L'entreprise considère qu'une fixation sur platine est possible, mais *"moins recommandée"*. Son appui-vélo Zéo, fabriqué en acier, est conçu pour maintenir et attacher le vélo au niveau du cadre. Toutefois, lorsque le scellement n'est pas possible, le chevillage avec une visserie antivol est privilégié.
Dans tous les cas, le choix du système de fixation ne doit donc pas être considéré comme un détail de pose : il participe directement à la pérennité et à la sécurisation de l'installation.

Une emprise à anticiper dès la conception

Le nombre de places ne constitue pas, à lui seul, un indicateur suffisant. Il faut intégrer les circulations, les manœuvres et les différents formats de cycles. L'entreprise Urbencéa cite, à titre de référence, une emprise d'environ 2 m de profondeur sur 0,65 m de largeur pour une place classique, contre jusqu'à 2,60 m sur 1 m pour un vélo cargo (Cerema, 2021). Camille Héras retient, pour sa part, une surface indicative d'environ 1,5 m² par vélo, hors dégagements. Cette emprise permet d'attacher le cadre et au moins une roue. D'autre part, la société Aréa rappelle également un ordre de grandeur parlant pour les opérations d'aménagement : *"1 emplacement voiture = 10 emplacements vélo."*
Dans les espaces contraints, la superposition des places apporte une réponse. Le support Horizon à deux étages présenté par Procity vise ainsi à *"doubler la capacité de stationnement, tout en restant facile à utiliser"*, présente Claire Bailhache, responsable marketing. Le dispositif peut être installé en extérieur ou intégré à l'abri vélo Horizon. L'objectif est alors de tirer parti de l'espace disponible, sans multiplier inutilement l'emprise consacrée au stationnement.
La densification ne doit toutefois pas se faire au détriment de l'usage. Comme le souligne Urbencéa, un rack double niveau doit rester compatible avec les attentes des cyclistes et notamment assurer une sécurisation efficace du cadre et de la roue.

Le vélo cargo change la donne

L'évolution du parc de vélos oblige également à revoir les standards. Mais faut-il pour autant prévoir un mobilier différent pour chaque type de cycle ? Pas nécessairement. *"Plus qu'un support spécifique c'est l'espace au sol qui doit être prévu et matérialisé"*, estime Pascal Moquay, directeur d'Aréa. Le sujet rejoint les observations d'Isabelle Schmitt sur la diversification des usages. La progression des VAE et des vélos cargos ne modifie pas seulement les dimensions à prévoir ; elle augmente également les attentes en matière de sécurisation. *"Un simple point d'attache peut ne plus suffire à rassurer l'utilisateur"*, rappelle-t-elle.
Pour les collectivités, le choix consiste donc moins à prévoir un support pour chaque catégorie de vélo qu'à conserver suffisamment de souplesse dans l'aménagement : largeur des emplacements, espace de manœuvre, accès, possibilité d'attacher le cadre et capacité à absorber l'évolution des pratiques.

Un mobilier qui doit rester lisible dans la ville

Sur le plan esthétique, les réponses convergent vers une certaine sobriété. *"Le design doit être discret et coordonné au mobilier de rue"*, estime Pascal Moquay. Le choix du coloris peut notamment adapter le support à son environnement.
L'acier reste largement utilisé pour ses qualités mécaniques. *"Nous privilégions l'acier en raison des technologies en notre possession et compte tenu qu'une résistance à l'effraction est nécessaire"*, explique Bruno Lebranchu. Les équipements proposés par Evo Lud sont réalisés en acier galvanisé ou en acier galvanisé et thermolaqué. Selon les usages, l'acier peut être utilisé seul ou associé au bois ou au caoutchouc. Cette dernière solution protège les vélos en évitant leur contact direct avec la structure métallique du rack : un atout particulièrement appréciable à l'heure où les vélos, de plus en plus coûteux, nécessitent une attention particulière. L'association avec du bois répond à une volonté d'intégration paysagère. Les équipements proposés par Evo Lud combinent ainsi acier galvanisé ou thermolaqué et, dans certains contextes, bois certifié. Les couleurs tendent vers les gris, anthracite et noirs sablés, avec un développement des teintes personnalisées et des tons naturels. *"Le bois demeure en effet un matériau recherché pour son aspect chaleureux et naturel"*, confirme Nelly Descombes. La personnalisation peut également passer par la découpe laser de motifs, du nom ou du logo de la collectivité sur les parois d'un abri. L'enjeu est aussi de rendre le mobilier immédiatement identifiable. Par exemple, sur le modèle Zéo d'Univers&Cité, la bichromie renforce la visibilité tandis qu'un pictogramme vélo facilite le repérage de l'emplacement.

Du simple arceau au service vélo

L'évolution ne porte toutefois plus seulement sur la forme. Les équipements intègrent progressivement de nouveaux services : contrôle d'accès, recharge des VAE, gonflage, réparation ou encore stationnement de trottinettes. Camille Héras observe ainsi *"des abris mieux équipés"*, avec une diversification des fonctions proposées autour du stationnement. L'entreprise Croso France fait le même constat. Pour Isabelle Schmitt, le mobilier vélo évolue *"d'un simple équipement d'attache vers un véritable service proposé aux cyclistes"*. Les solutions peuvent désormais intégrer recharge, suivi de fréquentation et gestion des accès. Cette évolution accompagne une demande de sécurisation plus forte. La solution Bikeep, proposée par Croso France, verrouille le cadre et la roue et peut être accessible par

• • •


© Abri Plus

Les abris vélos sécurisés de la gamme Mosaïc, proposés par l'entreprise Abri Plus, sont disponibles en configuration ouverte ou fermée, avec habillage bois, verre ou métal.


© Accenturba

La gamme Oregon de la société Accenturba inclut des appuis-vélos, façonnés en acier galvanisé et en douglas français brut.



Bikeep de Croso France sécurise et connecte le stationnement vélo. La station verrouille simultanément le cadre et la roue, avec un accès par application ou carte RFID/NFC. Modulaire, elle accueille de 5 à 20 vélos et peut intégrer la recharge des vélos à assistance électrique. © Croso France


© Semco

Voici Tangabois, l'abri vélo qui associe acier bois. Avec sa toiture légèrement cintrée et son habillage ajouré en pin traité, il affiche une esthétique chaleureuse et contemporaine. Un mobilier signé Semco.



application ou carte RFID/NFC. Les stations accueillent de 5 à 20 vélos et intègre la recharge des vélos électriques, avec sécurisation du vélo et du chargeur pendant l'opération.
Autre solution : avec Iloo de SMC2, les deux formats sont gérés par la même application mobile : l'usager localise une station, réserve son emplacement, ouvre et ferme son casier, puis paie directement depuis son téléphone. Le stationnement devient un service : l'usager sait qu'une place sécurisée l'attend avant même d'arriver. Alimentée par panneau photovoltaïque, la station peut aussi intégrer outillage et station de gonflage, ainsi que bancs, assis-debout ou végétalisation. Le stationnement devient alors davantage qu'un équipement statique. La personnalisation participe également à cette évolution. *"Les collectivités souhaitent que les stationnements vélos participent à l'identité du territoire"*, explique Camille Héras. Par exemple, des abris peuvent associer métal et bois ou intégrer différents équipements de service.

Concevoir un stationnement qui dure

Derrière le choix d'un arceau ou d'un abri se joue finalement une question plus large : celle de la capacité du mobilier à accompagner durablement l'évolution des usages. Matériaux résistants, fixation adaptée, accessibilité, capacité d'évolution, sécurité et facilité d'entretien deviennent des critères de conception à part entière. Pour la société Urbencéa, cette évolution conduit à considérer le stationnement vélo comme *"une composante à part entière du projet d'aménagement"*, avec les mêmes exigences d'intégration, de durabilité et d'exploitation que les autres équipements de l'espace public. Le constat est similaire chez les autres fabricants. L'appui-vélo n'est plus un accessoire que l'on positionne au dernier moment sur un trottoir disponible. Son implantation doit être anticipée avec les flux cyclables, les cheminements piétons, les accès aux bâtiments, les contraintes techniques et les besoins futurs. À l'échelle d'une collectivité, le raisonnement peut donc se résumer en quelques questions : où les vélos doivent-ils être stationnés ? Pour quelle durée ? Quels types de cycles doivent pouvoir y prendre place ? Quel niveau de sécurité est nécessaire ? Quelle emprise peut être consacrée au stationnement ? Et comment le mobilier s'intègre-t-il au paysage urbain ? Autrement dit, avant de choisir un modèle, il faut définir un usage. Car la réussite d'un stationnement vélo ne se mesure pas seulement au nombre d'arceaux installés, mais à leur capacité à être réellement utilisés, au bon endroit, dans de bonnes conditions et sur la durée.



© Procity

Conçu pour maximiser le nombre de places dans un espace réduit, le support vélos Horizon à deux étages de Procity double la capacité de stationnement. Il s'intègre aussi bien en extérieur qu'au sein de l'abri vélo Horizon.


© Univers&Cité

L'appui-vélo Zéo d'Univers&Cité est fabriqué en acier. Sa bichromie lui confère une forte visibilité en milieu urbain et offre une personnalisation unique du produit.


© SMC2

Conçue pour occuper l'emprise d'une place de parking, la station Iloo de SMC2 réunit des casiers individuels sécurisés pour vélos, VAE, vélos cargos et trottinettes. Réservation, ouverture et paiement se font via l'application Iloo.



© Larus Design

Le Vélo Box de Larus Design offre un espace fermé et protégé pour le stationnement des vélos. Adapté notamment aux gares et pôles d'échanges, il favorise l'intermodalité tout en s'intégrant à l'espace urbain grâce à sa structure métallique et ses panneaux en métal étiré.


© Evo Lud

Duo abris vélo Edge et appuis-vélos Edgetyre de mmcité (distribution Evo Lud). Les deux équipements sont composés d'acier galvanisé traité avec revêtement poudre. Au niveau des racks, des bandes en caoutchouc protègent la structure des vélos.



© Urbencea

Réalisation Gare de Sannois (95). Cet abri à vélos contemporain en tôles perforées intègre des racks, arceaux de stationnement et luminaires LED. Une réalisation Urbencea.

Financement
Après Alvéole Plus, plusieurs leviers

La fin du programme Alvéole Plus constitue un changement important pour les collectivités. Le dispositif, qui avait accompagné le déploiement de stationnements vélo sécurisés, s'est achevé le 31 mars 2026. À ce jour, la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) ne présente pas de programme national équivalent prenant le relais. La suite reste donc ouverte, alors que 84 % des bénéficiaires interrogés déclarent être intéressés par de nouveaux financements (FUB, bilan Alvéole Plus 2026). Les collectivités doivent donc composer avec plusieurs dispositifs selon leur territoire et la nature de leur projet. Fonds vert, DETR, DSIL, Feder, aides régionales ou départementales et financements liés aux projets d'intermodalité peuvent notamment être mobilisés. Cependant, le Fonds vert constitue l'un des leviers les plus pertinents. Celui-ci peut en effet financer jusqu'à 50 % du montant HT d'un projet de stationnement vélo lorsqu'il s'inscrit dans une démarche globale de mobilité durable, avec une attention particulière aux territoires ruraux et moyennement denses. Des aides régionales peuvent compléter ces dispositifs. L'entreprise Semco cite notamment les aides d'intermodalité 'Vélo-Gares', qui peuvent atteindre jusqu'à 80 % selon les dispositifs régionaux concernés. La prudence reste toutefois de mise : les dispositifs et leurs critères évoluent. Comme le rappelle Isabelle Schmitt, responsable marketing de Croso France, *"les possibilités de financement dépendent aujourd'hui davantage du territoire et de la nature du projet."* ■

À retenir :

- choisir l'emplacement avant le mobilier : privilégier les lieux de destination et les secteurs visibles, accessibles depuis les itinéraires cyclables et suffisamment éclairés ;
- adapter le stationnement à la durée : appui simple pour un arrêt court, solution couverte et sécurisée pour plusieurs heures ou une journée ;
- privilégier l'accrochage du cadre et d'une roue : éviter les systèmes qui ne permettent de maintenir que la roue, plus vulnérables au vol ;
- anticiper les dimensions : prévoir les espaces de circulation et de manœuvre, mais aussi les VAE et vélos cargos ;
- soigner la fixation au sol : le scellement est à privilégier lorsque la configuration du site le permet ; la fixation sur platine peut être envisagée en présence de contraintes techniques ;
- penser intégration et durabilité : résistance des matériaux, cohérence avec le mobilier urbain, accessibilité, entretien et évolutivité doivent être pris en compte dès la conception ;
- identifier les financements en amont.

