

15 LE STATIONNEMENT DES CYCLES

Lorsque le cyclotouriste voyage, il souhaite visiter les villes qu'il traverse. En groupe, un cyclotouriste se dévoue et surveille les vélos. À l'étape, il laisse ses bagages et son vélo à l'hôtel sous surveillance ou dans un local fermé. Au cours des visites, monuments, musées etc... beaucoup de cyclistes n'osent pas quitter leur vélo de peur de ne pas le retrouver en fin de visite.

La crainte du vol est un frein au développement du vélo urbain, mais également du vélo loisirs.

Lorsqu'ils existent, le cycliste rencontre plusieurs types de parking. Ceux appelés type " pince-roues " sont à proscrire, car on ne peut attacher que la roue avant, et il est facile de voler le reste du vélo. ► [Photo 1](#)

Rappelons également que ce type de stationnement est peu stable. Si la machine se couche par son propre poids, ou tout simplement heurté par un autre utilisateur, la roue avant sera voilée.



► [Photo 2](#) Les parkings à arceaux, de type " U " inversé ont la faveur des cyclistes. Le vélo est bien soutenu, et il est possible d'attacher le cadre, voire même les deux roues.

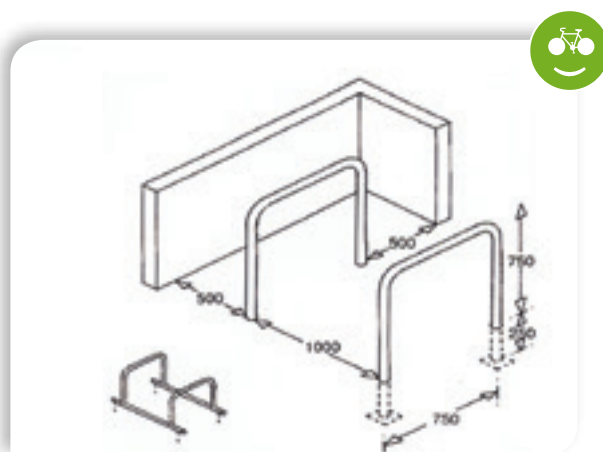
Les cyclistes évitent de trop s'éloigner de leur vélo, il est donc utile de réaliser plusieurs petits parkings (deux ou trois arceaux) plutôt que de créer de grands parkings centralisés.

Les emplacements choisis seront bien exposés et bien éclairés. Si possible, les vélos seront visibles à partir du lieu qui est desservi.

► [Photo 3](#) Des arceaux peuvent également être soudés sur des barres.

Ce type de parking " temporaire " est très utilisé ailleurs en Europe (surtout devant les usines, les supermarchés et tout autre établissement où les bâtiments évoluent régulièrement). Ce produit est vendu prêt à l'emploi. Malheureusement nous ne connaissons aucun fabricant en France.

Il existe de nombreux modèles d'arceaux, mais nous préconisons une hauteur minimum de 75 cm.



► **Photo 4** Les modèles longs soutiennent mieux le vélo.

► **Photo 5** Si l'arceau est trop court, il ne présente aucun avantage par rapport à un poteau de signalisation ou un lampadaire.



Il est important d'apporter un soin particulier au positionnement des arceaux lors de leur installation. S'ils sont placés trop près d'un mur, il n'est pas possible d'appuyer les vélos correctement. ► **Photo 6**

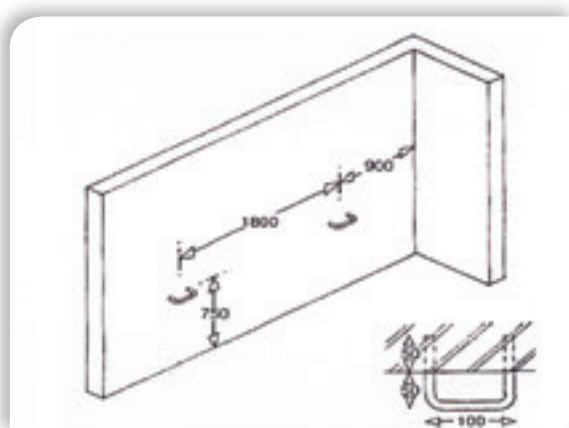
De plus, ceci ne représente aucun gain de place pour l'aménageur, puisque l'emprise du vélo stationné sera toujours aussi importante. Nous demandons donc que le vélo puisse être centré par rapport à l'arceau. Le centre de celui-ci sera donc placé à 90 cm minimum du mur.

S'ils sont placés trop près l'un de l'autre, l'accès est limité et il est difficile de garer un vélo de chaque côté. ► **Photo 7**



Nous préférons les arceaux avec de gros tubes (ronds ou rectangulaires). Ceux-ci n'abîment pas la peinture des vélos. Les arceaux en fer plat sont moins utilisés. ► **Photo 8**

Lorsque la place disponible ne permet pas l'installation d'un parking à arceaux, il est possible de créer des points d'attache (avec des boucles de filin d'acier scellés dans un mur). Ce système discret ne nécessite aucun entretien. Il est apprécié le long des bâtiments publics, mais également dans les caves et locaux des collectivités.



Les parkings sécurisés et protégés

L'existence et la qualité des parkings à vélo sont deux facteurs importants quant à l'incitation à la pratique de la bicyclette, qu'elle soit utilitaire ou de loisirs. Beaucoup de villes, d'entreprises publiques, musées et autres grands magasins l'ont bien compris. De nombreux parkings sécurisés, couverts (mais malheureusement payants) sont créés un peu partout, facilitant ainsi les déplacements des cyclistes.

De grands parkings centralisés sont souvent couplés avec les transports en commun (bus, ou tramway), certains comme à Strasbourg sont installés en parallèle dans les mêmes locaux que les parkings pour les véhicules à moteur. D'autres favorisent l'intermodalité par l'intermédiaire de stations ou parkings relais.

► Photos 9 et 10



9



10

Un point important est cependant souvent négligé, que ce soit sur les parkings vélos de proximité (petite taille) ou ceux liés à l'intermodalité : un grand nombre de ces parkings ne sont pas couverts.

Les cyclistes n'acceptent pas de laisser leur vélo subir les intempéries, il est donc primordial de favoriser les parkings semi couverts, si l'on veut encourager l'utilisation de la bicyclette. ► Photos 11 et 12

Laisser sa bicyclette plusieurs heures dans un parking non couvert et isolé n'est pas envisageable. Ce type d'aménagement ne sera jamais valorisé : c'est le cas de ce parking de covoiturage.

► Photo 13



11



12

Pour un petit nombre de vélos il serait préférable de prévoir des casiers. Ce type d'équipement existe dans de nombreux gares SNCF, mais il est également apprécié sur les lieux touristiques : le cycliste peut y laisser son vélo avec la certitude que celui-ci ne sera pas vandalisé et qu'on ne volera pas les bagages.

► Photo 14



13



14