

## 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.

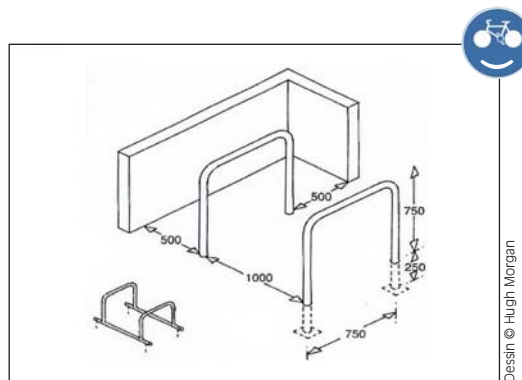
Lorsqu'ils existent, le cycliste rencontre plusieurs types de parking. Ceux appelés type "pince-roues" sont à proscrire, car on ne peut attacher que la roue avant, et il est facile de voler le reste du vélo (photo 1).

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



Les parkings à arceaux, de type "U" inversé (photo 2) 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.



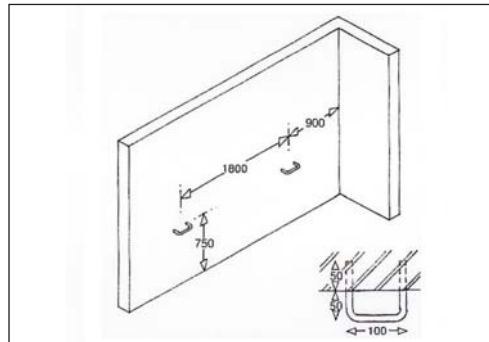
Des arceaux peuvent également être soudés sur des barres (photo 3). Ce type de parking "temporaire" est très utilisé ailleurs en Europe (surtout devant les usines, les supermarchés et tout autre établissement où les bâtiments évoluent régulièrement). Ce produit est vendu prêt à l'emploi. Malheureusement nous ne connaissons aucun fabricant en France.

Il 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 4).

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 5).



Lorsque la place disponible ne permet pas la création 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 est très discret et ne nécessite aucun entretien. Il est apprécié le long des bâtiments publics, mais également dans les caves et locaux des collectivités (HLM ou cités universitaires, par exemple).



Dessin © Hugh Morgan

Signalons enfin que la SNCF fait des efforts en faveur des cyclistes, et des gares ont été équipées de "boxes" (parkings individuels de type boîte fermée), voire même de locaux sécurisés.

### Les parkings sécurisés et protégés

L'existence et la qualité des parkings à vélo sont deux facteurs important quant à l'incitation à la pratique de la bicyclette, quelle 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 grand 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'inter modalité par l'intermédiaire de stations ou parkings relais, à la fois pour les automobilistes et pour les cyclistes (photos 6 et 7).



photo 6  
Strasbourg,  
parking mixte,  
VL et vélo.



Un point important est cependant souvent négligé, que ce soit sur les parkings vélos de proximité (petite taille) ou ceux liés à l'inter modalité : 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 (photo 8 à 11).



photo 8  
Pourquoi cette différence ?



Laisser sa bicyclette plusieurs heures dans un parking relais non couvert n'est pas envisageable, cette initiative au niveau des cycles, ne sera jamais valorisée (photo 11).