Stationnement des cycles

Vélocité Avranches

Janvier 2019

Introduction

Le stationnement des cycles est un sujet trop souvent négligé mais pourtant prépondérant à toute politique en faveur de la pratique du vélo au quotidien.

Comment souhaiter voir ses administrés à bicyclette s'ils n'ont aucun endroit où stationner ?
Quelle serait l'utilité des meilleurs aménagements routiers possibles si, une fois arrivé à destination, aucun arceau n'est disponible afin de garantir la sécurité de son véhicule ?
Pouvons-nous encore tolérer un stationnement improvisé, utilisant le mobilier urbain sur les trottoirs et gênant les piétons ?

A contrario, posons-nous la question inverse : qui utiliserait encore sa voiture en ville s'il n'y avait pas tant d'emplacements où la stationner ?

* * *

Comparer le stationnement des cycles à celui des automobiles est périlleux.
Si l'usage reste similaire pour se déplacer d'un endroit à un autre et s'arrêter au plus près du point d'arrivée, l'automobile est, contrairement au cycle, difficile à dérober du fait de son encombrement et de son poids.
Les cycles sont particulièrement touchés par le vol parce qu'ils ont au contraire des petites dimensions, sont légers et dénués de protection intrinsèque.

Les systèmes de sécurité dont est équipée l'automobile et qui manquent aux cycles sont à chercher ailleurs. Le point d'ancrage compense les faibles dimensions du véhicule, l'antivol permet de s'y lier. Réunis, ils offrent un système efficace contre le vol.

* * *

Ce document s'intéresse uniquement au stationnement sur la voie publique. En ce qui concerne le stationnement des cycles dans les bâtiments accueillant du public ou les résidences privées, nous invitons le lecteur à consulter les documents de la FUB [1] et du CÉREMA [2] [3].

1 Antivols

1.1 Types d'antivol

Tout au long de l'histoire du cycle, de nombreux types d'antivols ont existé, certains ont disparu, d'autres sont restés.

À l'heure actuelle, les modèles les plus courants sont au nombre de quatre :

— les modèles à câble ;
— les cadenas dits « U » ;
— les modèles pliants dits « mètre de menuisier » ;
— les chaînes.

Les antivols à câble et assimilés, câbles renforcés, câbles protégés par des coquilles ou « boa », s'ils ont l'avantage d'être légers, de permettre l'accrochage autour de presque tout point fixe et d'être faciles à transporter, sont à proscrire pour un stationnement prolongé.

Antivol à câble.

Les pinces coupe-câble sont aujourd'hui trop répandues pour rendre ces antivols efficaces plus de **quelques minutes**.

Ces remarques valent également pour les câbles parfois vendus comme complément à des cadenas pour attacher une roue supplémentaire. Ces câbles sont trop vulnérables pour être considérés comme des antivols sérieux.

Les antivols appelés « U » sont de gros cadenas constitués d'une anse, pièce de métal cintré et d'une bride de verrouillage où se situe la serrure.

Les anses sont généralement en acier traité contre la coupe. La plupart sont cylindriques, bien que certaines présentent des angles pour rendre la coupe encore plus difficile. Elles sont revêtues d'une matière plastique qui permet de protéger de la corrosion et de détériorer les disques de découpe des appareils électriques.

Plus l'anse est de grand diamètre, plus l'antivol résistera longtemps mais sera aussi difficile à manipuler et d'un poids élevé.

On distinguera également la qualité des serrures et des fermetures. Les fermetures doubles sont à privilégier pour verrouiller les deux côtés de l'anse et ainsi contraindre à deux coupes pour retirer l'antivol.

Pour éviter les erreurs de montage, l'antivol ne doit pas pouvoir se verrouiller sur une seule branche de l'anse. Les anses doivent être équipées d'un détrompeur pour ne pas tourner dans leur logement.

Antivols « U » de différentes dimensions.

Les antivols articulés dits « mètre de menuisier » sont une solution pour permettre de s'attacher à des points fixes de grande dimension tout en conservant une bonne protection contre le vol. Néanmoins, leurs articulations restent leur faiblesse majeure.

Les chaînes sont la solution idéale pour s'arrimer à des points d'ancrage trop larges pour s'y accrocher avec un U.

Par leur constitution, elles sont difficiles à couper avec des machines électriques mais, la plupart du temps posées au sol, sont très vulnérables par les attaques en force ou à la pince. Les chaînes de qualité sont lourdes.

* * *

Notons également l'existence des antivols de cadre « en fer à cheval », généralement situés sous la selle dans le triangle arrière du vélo et qui verrouillent la roue arrière. Adaptés aux arrêts courts, ils sont utiles contre le vol d'opportunité.

Existent aussi une multitude d'autres antivols plus ou moins fantaisistes, voire des vélos dont un tube est remplacé par un câble : en cas de coupe, le vélo est inutilisable.

1.2 Utilisation d'un antivol

Un vélo doit *toujours* être attaché, même pour les arrêts les plus courts où l'on croit pouvoir « conserver l'œil » sur sa monture. L'expérience montre que de nombreux cyclistes se sont faits dérober leur vélo, à quelques mètres du magasin, lors d'arrêts courts.

Figure 1 — *Bicyclette sans roue avant. L'arceau ne permet pas son arrimage.*

L'arrimage à un point fixe est fortement conseillé. Un vélo uniquement attaché sur lui-même, s'il est protégé contre l'utilisation par un tiers, pourra tout de même être chargé dans un véhicule.

* * *

Les antivols devront toujours être situés assez loin du sol pour éviter une attaque par destruction, mais placés suffisamment bas pour rendre le crochetage inconfortable. La situation illustrée sur la figure 2.a en page 9 sera autant que possible évitée.

Les serrures seront orientées vers le bas, tant pour éviter l'entrée d'eau par temps de pluie que pour rendre difficile le crochetage. Elles pourront être tournées vers des côtés différents, toujours pour compliquer le crochetage.

Les chaînes sont lourdes et très vulnérables lorsqu'elles touchent le sol. Malheureusement elles se révèlent parfois indispensables, surtout pour les cycles de grandes dimensions comme les vélos-cargos. Il faudra autant que possible éviter de les laisser traîner par terre et protéger le cadenas qui les ferme.

2 Stationnement

2.1 Généralités

Un stationnement pour cycles doit être un *point fixe*. Ceci implique que l'élément où sera attaché le cycle doit être immobile et inaltérable.

Il devra toujours être *scellé* dans le sol. On voit régulièrement des équipements de stationnement boulonnés ou simplement posés. Ils deviennent de fait inutiles puisque les voleurs n'hésiteront pas à dérober l'ensemble, vélo et équipement.

Sa solidité est impérative contre les destructions puisque certains voleurs préfèrent s'attaquer au point fixe lorsqu'il est plus vulnérable que l'antivol.

Arceau endommagé par un véhicule.

Les équipements doivent être protégés des automobiles afin d'éviter une destruction lors de manœuvres. Idéalement, les emplacements seront isolés des places de stationnement.

Les arceaux doivent permettre la sécurisation des **deux** roues des cycles, afin d'éviter des désagréments comme celui illustré en figure 1. Leur empattement sera compris entre 40 cm et 60 cm. Un empattement trop long est aussi néfaste qu'une valeur trop courte puisque, comme illustré en figure 2, les cycles ne peuvent pas s'y arrimer ni s'y appuyer correctement.

Afin de permettre le stationnement, ils doivent être éloignés de tout obstacle, mur ou chaussée. Un dégagement de 60 cm de part et d'autre est un minimum pour ne pas gêner l'accrochage des cycles (fig. 3). Ils doivent également être accessibles directement depuis les voies de circulation, sans devoir, par exemple, descendre de vélo sur la route pour franchir une bordure de trottoir (fig. 4).

L'espace entre chaque équipement doit permettre le stationnement de deux cycles sans qu'ils s'entrechoquent, mais doit être suffisamment réduit pour décourager le stationnement d'un deux-roues motorisé. Les 50 cm de la figure 6.a sont très insuffisants et ne permettent pas aux cyclistes d'accéder à leur vélo. Une valeur autour de 80 cm serait plus satisfaisante.

Enfin, les tubes constituant l'équipement ne doivent pas excéder 50 mm de diamètre. Au-delà, il devient impossible d'orienter convenablement les antivols.

Le sol du parc de stationnement devra être uniforme, plat et aussi horizontal que possible. Les cycles n'étant pas dotés de frein de parc, il est impossible de les attacher s'il faut les retenir simultanément.

Si des contraintes techniques imposent une légère pente d'évacuation des eaux, il faut s'assurer qu'elle soit perpendiculaire au schéma de stationnement.

Par volonté d'offrir un *service de qualité*, le stationnement pourra se faire sous abri. La protection contre les intempéries est recommandée dans les régions pluvieuses ou régulièrement enneigées.

2.2 Implantation

Comme tout emplacement de stationnement, les arceaux pour cycles seront judicieusement installés à proximité des lieux de concentration d'activité. Les services publics, écoles, pharmacies, gares, sont des choix naturels ; il ne faut pas oublier les rues commerçantes, places de marché ; ainsi que les lieux d'activité sociale, restaurants, bars, centres de loisirs.

Depuis 2015, le stationnement des véhicules à moteur en amont des passages pour piétons n'est autorisé que par exception afin de renforcer la visibilité des piétons à leur approche.

Le manque de visibilité des piétons dû au stationnement est régulièrement rappelé comme un problème majeur par les services de l'État [4, page 51] [5, page 3] [6] et il est souhaitable que l'amélioration de la *visibilité réciproque* entre piétons et conducteurs soit systématique.

Cette obligation de sécurité est un excellent moyen d'implanter du stationnement pour cycles (fig. 5.b) et il faut rappeler que sur une place pour une unique automobile, ce sont huit à dix cycles qui pourront être stationnés en toute sécurité. La figure 5.a montre un exemple de places ainsi transformées.

Un emplacement de stationnement pour cycles pourra également être accolé à un emplacement pour deux-roues motorisés. Il faudra alors veiller à ce que chaque catégorie de véhicules ait des emplacements bien matérialisés et séparés, afin d'éviter tout conflit et débordement de l'une sur l'autre. Le cliché en figure 6.b montre un tel stationnement, dont la nature des emplacements est rappelée par un marquage au sol et dont les arceaux sont bien différents.

2.3 Exemples de stationnements

Ci-après, se trouvent des clichés de stationnements pour cycles que l'on peut voir en France. Ils sont classés selon différents critères de base, parmi lesquels l'identification, la sécurisation du vélo attaché et la fiabilité.

Le classement s'établi avec trois notes :

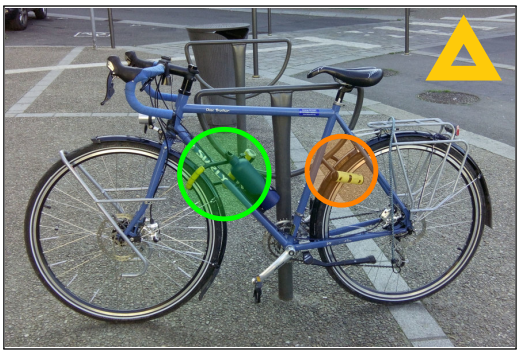
— ○ bon, point de stationnement recommandé ;
— ⚠ moyen à correct, équipement avec des défauts d'usage ;
— ✖ mauvais voire néfaste, équipement vivement déconseillé.

Arceau en U inversé
- excellente identification par pictogramme
- arrimage des 2 roues avec le cadre possible
- appui correct du cadre
- ne gêne pas les sacoches

Arceau arqué
- bonne identification
- arrimage des 2 roues avec le cadre possible
- appui correct du cadre
- ne gêne pas les sacoches
- relativement esthétique

Arceau cintré
- bonne identification
- hauteur permettant tout juste l'appui du cadre
- tube trop gros : arrimage des roues avec le cadre difficile, impose l'emploi de gros antivols ou de chaînes

Arceau « trombone »
- arrimage des 2 roues difficile voire impossible selon le sens du stationnement
- espace perdu au milieu
- impose l'emploi de gros antivols ou de chaînes



Potelet
- identification moyenne
- points d'ancrage trop proches
- arrimage des 2 roues difficile
- nécessite de longs antivols

Appuie-vélo
- permet l'appui du cadre
- accrochage des 2 roues tout juste possible
- angles vifs qui éraflent les peintures

Arceau arqué
- arrimage des 2 roues possible dans un seul sens de stationnement
- plaque centrale très gênante
- **boulonné et non scellé : très vulnérable au vol**

Arceau court
- arrimage des 2 roues impossible
- **plutôt adapté aux deux-roues motorisés**

Arceau stylisé
- mauvaise identification
- arrimage des 2 roues impossible
- branches trop larges, impose l'emploi de gros antivols ou de chaînes

Râtelier stylisé
- mauvaise identification
- arrimage des 2 roues difficile
- encombrant, non modulable
- **plutôt adapté aux deux-roues motorisés**

Arceau sur pieds
- arrimage des 2 roues impossible sur les pieds
- espace perdu au milieu
- tube trop gros, rend difficile l'emploi des antivols
- **plutôt adapté aux deux-roues motorisés**

Arceau-râtelier
- arrimage des 2 roues impossible
- aucune liberté de positionnement
- incompatible avec des accessoires

Appuie-vélo
- arrimage d'une seule roue difficile
- arc d'arrimage trop reserré
- posé trop en hauteur
- nécessite de longs antivols
- angles vifs qui éraflent les peintures

Arceau
- arrimage des roues avec le cadre difficile
- barre horizontale très gênante
- angles vifs qui éraflent les peintures
- **boulonné et non scellé : très vulnérable au vol**

Râtelier
- arrimage des 2 roues impossible
- arrimage du cadre impossible
- endommage les roues

Râtelier au sol
- arrimage des 2 roues impossible
- arrimage du cadre impossible
- endommage les roues
- **boulonné et non scellé : très vulnérable au vol**

Râtelier en béton
- très mauvaise identification
- aucun arrimage possible
- endommage les roues
- **ne fournit aucune sécurité**

Fente au sol
- très mauvaise identification
- aucun arrimage possible
- endommage les roues
- se remplit de gravats
- **ne fournit aucune sécurité**

Emplacement nu
- très mauvaise identification
- aucun arrimage possible
- occupé par d'autres véhicules
- **ne fournit aucune sécurité**

3 Illustrations

a. *antivol arrière placé trop près du sol.*

b. *vélo uniquement retenu par ses antivols.*

Figure 2 — *Un arceau trop long se révèle néfaste.*

a. *arceau étroit peu pratique.*

b. *arceau large rendu inutilisable.*

Figure 3 — *Stationnement trop près d'une bordure.*

a. *accès entravé par une bordure.*

b. *accès direct depuis la chaussée.*

Figure 4 — *Accessibilité du stationnement.*

a. *sur deux places, huit arceaux.*

b. *visibilité des passages pour piétons.*

Figure 5 — *Voirie adaptée au stationnement des cycles.*

a. *arceaux insuffisamment espacés.*

b. *« distinctement mélangés ».*

Figure 6 — *Cohabitation avec les deux-roues motorisés.*

Bibliographie

[1] Fédération française des usagers de la bicyclette, *Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, Guide pratique pour les professionnels de l'immobilier*, décembre 2016, url : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Alveole/guide_stationnement_fub_2016_.pdf.

[2] Françoise Teissier, *Fiche n° 32, Stationnement des vélos au siège de la Dreal Rhône-Alpes*, février 2014, dans : *Expériences et pratiques*, CÉREMA, url : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-stationnement.

[3] ADETEC, *Le stationnement des vélos sur les espaces privés*, sous la direction de CÉRTU, url : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-stationnement.

[4] Ministère des transports, *Sécurité dans les traversées de petites agglomérations*, janvier 1984, url : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/securite-traversees-petites-agglomerations.

[5] Catia Rennesson, *Fiche n° 2, Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace urbain*, décembre 2008, dans : *Savoirs de base en sécurité routière*, CÉRTU, url : http://www.certu-catalogue.fr/savoirs-de-base-en-securite-routiere-modes-doux.html.

[6] Olivier Baille et Benoit Hiron, *Fiche n° 10, Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton, Complément aux évolutions réglementaires*, septembre 2015, dans : *Références*, CÉREMA, url : http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html.

http://velociteavranches.org/
avranches@fubicy.org

Logo © « Vélocité Avranches, 2019 ».
Texte © « Vélocité Avranches, 2019 ».

CC BY-SA 4.0 © « Gwenaël Jouvin, 2019 » pour les images, sauf mention particulière.