



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

PLAN VÉLO

Faire du vélo
un moyen
de transport
du quotidien

LE STATIONNEMENT VÉLO EN GARE EN 6 POINTS CLÉS

Le Plan Vélo et mobilités actives, lancé en 2018 par le Gouvernement, porte l'ambition de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024. Pour créer un véritable « système vélo », le plan se structure autour de 4 axes :

- Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière
- Sûreté : mieux lutter contre le vol, notamment via le stationnement
- Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux
- Développer une culture vélo

OBJECTIF

9

de déplacements
à vélo d'ici 2024



Pourquoi déployer du stationnement sécurisé en gare ?

- **Parce que de nombreux usagers du train résident à proximité de la gare et pourraient s'y rendre à vélo :** selon la SNCF, 50 % des voyageurs quotidiens habitent à moins de 5 km de leur gare de départ, et 90 % de la population française réside à moins de 10 km d'une gare ferroviaire.
- **Parce que le développement de l'intermodalité vélo-train est l'action pro-vélo qui présente le plus fort potentiel de report modal depuis la voiture vers le train, pour un investissement réduit.** Selon l'Ademe, on gagne 1 nouvel abonné TER pour 5 à 8 places de stationnements vélo sécurisés aménagés.
- **Parce que 25 % des victimes d'un vol de vélo stoppent leur pratique,** selon la fédération des usagers de la bicyclette.
- **Parce qu'une place de stationnement voiture peut être remplacée par 8 à 10 places de stationnement vélo** ce qui permet de pacifier les abords de gare et renforcer leur attractivité.

À noter : aux Pays-Bas, environ 50 % des voyageurs arrivent à la gare en vélo, et environ 10 % en repartent à vélo.

Un décret paru le 8 juin 2021 oblige les acteurs locaux à conduire une réflexion en matière d'équipement des gares et pôles d'échanges multimodaux en stationnement vélo sécurisé. Ce cahier de recommandations a pour objectif d'accompagner l'ensemble des porteurs de projet dans la mise en œuvre d'une politique d'équipement efficace.

Les 6 points clés

- 1** Dès le début de ma réflexion, je mobilise l'ensemble des acteurs concernés
- 2** J'évalue le besoin, en pensant à la variété des usages et des types de vélos
- 3** Je veille à la visibilité, l'accessibilité et la proximité de mes équipements vis-à-vis de la gare
- 4** J'opte pour des règles d'accès intuitives et une tarification attractive
- 5** J'établis un plan de communication destiné à promouvoir le service
- 6** J'assure le bon fonctionnement de l'aménagement

Dès le début de ma réflexion, je mobilise l'ensemble des acteurs concernés

- Je consulte les acteurs en charge de la mobilité (région et intercommunalité), de l'urbanisme, le gestionnaire de voirie, de la gare ou du pôle d'échange, pour porter une politique vélo globale et cohérente à l'échelle du territoire ;
- J'associe à la réflexion les usagers, leurs représentants et les associations, pour partager sur les enjeux et les besoins ;
- Je peux formaliser les modalités de coopération entre acteurs dans un contrat opérationnel de mobilité, outil créé par la Loi d'orientation des mobilités pour favoriser la coopération sur des projets de mobilité.

Pour aller plus loin :

- **Cerema : « boîte à outils de l'intermodalité », Fiche n° 01 L'intermodalité : enjeux, gouvernance et leviers.**
www.cerema.fr/fr/actualites/boite-outils-intermodalite-fiches-pratiques-organiser#toc-l-intermodalit-enjeux-gouvernance-et-leviers
- **Définition du contrat opérationnel de mobilité :**
www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/cooperation



2

J'évalue le besoin, en pensant à la variété des usages et des types de vélos

- En accord avec le décret N°2021-741 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare qui fixe un minimum d'équipement de l'ordre de 4 % de la fréquentation quotidienne de la gare (hors Île-de-France), j'évalue le besoin à partir de la densité de population, de la pratique cycliste, de l'utilisation des équipements existants, et de la cyclabilité du quartier de la gare ;
- En complémentarité des équipements fermés (box, abris collectifs), je prévois également du stationnement sur arceaux en libre accès pour satisfaire des usagers plus ponctuels ;
- Je commence petit et modulable, tout en anticipant d'éventuelles extensions ;
- Je n'oublie pas de réfléchir aux éventuels équipements associés (matériel de réparation, gonflage, électricité, casiers, services divers) ;
- J'inclus dans ma réflexion les vélos cargo, vélos à assistance électrique, vélos adaptés, tandems, etc. qui présentent des besoins spécifiques (espace élargi, sécurité accrue, recharge...).

Pour aller plus loin :

- **Le guide du stationnement des vélos de l'Adav**
<https://droitauvelo.org/IMG/pdf/adavguidestationnement.pdf>
- **Les conseils indispensables pour un parking vélo pratique et sécurisé de Citycle**
www.citycle.com/27590-les-conseils-indispensables-pour-un-parking-velo-pratique-et-secure/

FOCUS LOM

Quel niveau de sécurisation exigé par la LOM ?

L'article D.1272-2 du code des transports définit la notion de stationnement sécurisé. Cette définition prévoit deux niveaux de sécurisation nécessaires et complémentaires :

- La sécurisation du vélo, en permettant de le fixer par le cadre et au moins une roue ;
- La sécurisation de l'espace de stationnement, via un système de fermeture sécurisée ou une surveillance physique ou vidéo.

Aussi, box individuels ou collectifs, voire stationnements en libres accès entrent dans cette définition dès lors qu'ils respectent ces deux conditions.

3

Je veille à la visibilité, l'accessibilité et la proximité de mes équipements vis-à-vis de la gare

- Les équipements visibles et dans un lieu passant seront remarqués et dissuaderont du vol ;
- Les abris sont couverts pour protéger de la pluie et éclairés pour permettre de voir les vélos à l'intérieur et réduire les risques de vandalisme ;
- Proches d'un accès à la gare (maximum 70m) et sur les flux piétons, mes stationnements sont davantage utilisés ;
- Je sollicite les partenaires locaux pour mettre en place le stationnement sur une emprise foncière proche de la gare et je ne m'interdis pas d'envisager la suppression de places de stationnement automobile.
- Je m'assure, en lien avec les acteurs concernés, que les cyclistes disposent de voies d'accès à la gare directes, jalonnées, sans coupures et sécurisées.
- J'évite les marches et fortes pentes pour l'accès aux équipements, ou prévois les aménagements adéquats.

Pour aller plus loin :

- **FUB/ROZO : Les recommandations d'aménagements Alveole**
www.fub.fr/sites/fub/files/fub/2...lesrecommandationsfub.pdf
- **Ademe : Développer le système vélo dans les territoires**
www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/developper-le-systeme-velo-mars-2021.pdf?version=fd67b277





J'opte pour des règles d'accès intuitives et une tarification attractive

- Je fournis aux usagers des informations à jour sur mon offre de stationnement et permets son intégration aux systèmes d'informations multimodaux existants, en lien avec les acteurs locaux ;
- Les règles d'accès doivent être suffisamment simples pour ne pas décourager les utilisateurs et suffisamment restrictives et contrôlées pour dissuader les personnes mal intentionnées ;
- Les stationnements doivent être accessibles du premier au dernier train, pour les usagers réguliers comme occasionnels ;
- Je donne des conseils aux cyclistes pour bien sécuriser leur vélo, même dans les abris fermés ;
- Je réfléchis à une offre combinée vélo/train attractive en lien avec la région, ainsi qu'à un parcours usager homogène d'une gare à l'autre.

Pour aller plus loin :

- **Le schéma de données du stationnement cyclable**
www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-stationnement-cyclable/

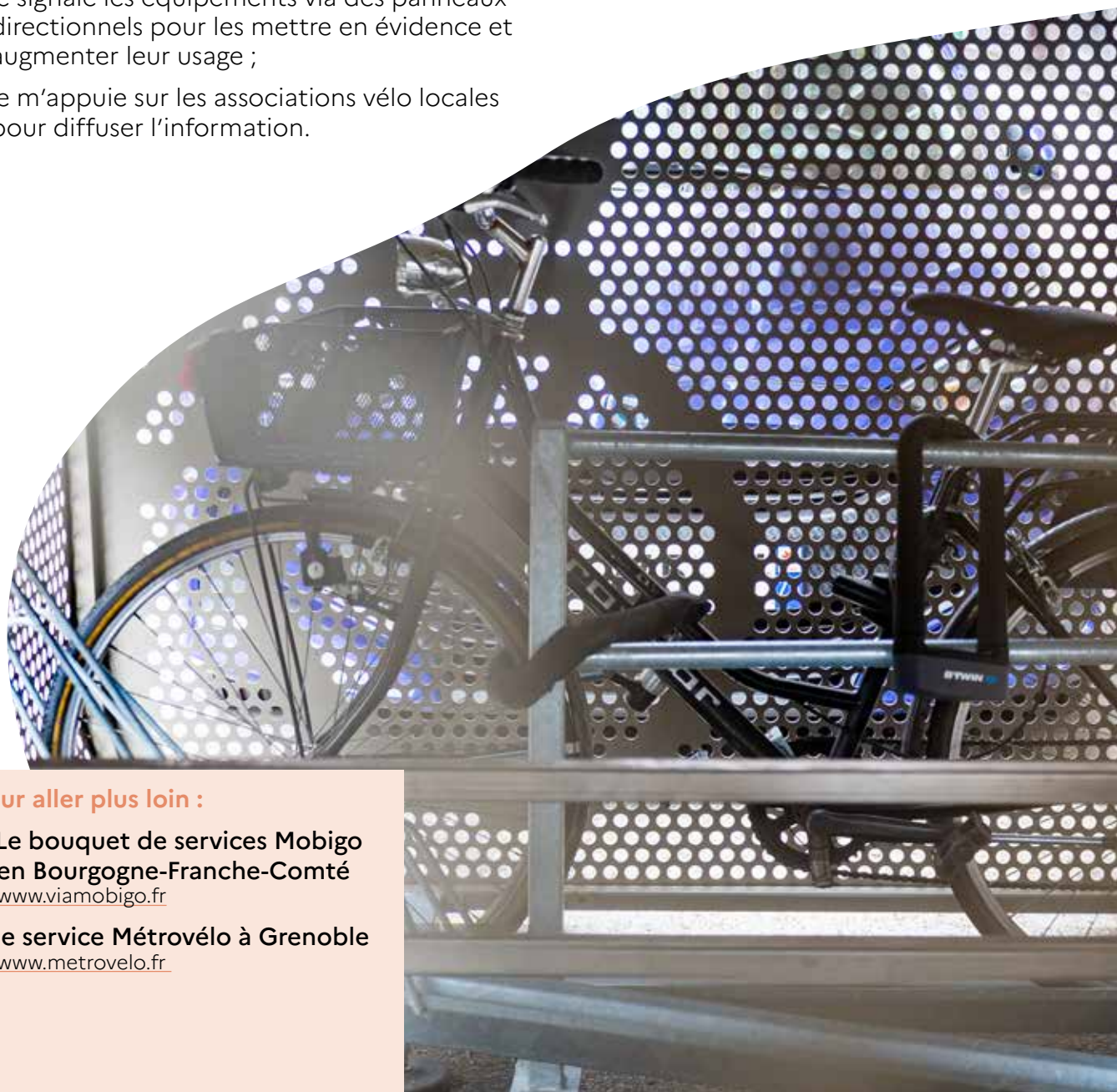
J'établis un plan de communication destiné à promouvoir le service

- Je développe une identité visuelle du service, si possible commune à mes services vélo (location, stationnement), voire à l'ensemble de l'offre de mobilité ;
- Je communique au lancement des travaux, à l'inauguration, puis régulièrement, sur divers supports (presse, réseaux sociaux, événements promotionnels...);
- Je signale les équipements via des panneaux directionnels pour les mettre en évidence et augmenter leur usage ;
- Je m'appuie sur les associations vélo locales pour diffuser l'information.

5

Pour aller plus loin :

- **Le bouquet de services Mobigo en Bourgogne-Franche-Comté**
www.viamobigo.fr
- **le service Métrovélo à Grenoble**
www.metrovelo.fr





J'assure le bon fonctionnement de mes aménagements

- Je fixe des modalités de gestion comprenant le nettoyage, la surveillance, et le retrait des vélos abandonnés ;
- J'évalue la fréquentation et la satisfaction des usagers via des comptages et des enquêtes, afin d'apporter les évolutions attendues par les cyclistes.

Pour aller plus loin :

- **Le schéma directeur du stationnement vélo de IDFM**
https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/c8cfdfa-b77e-4a82-b6ed-dcdc4e57a4ae_SDSV_2020_Web.pdf



FOCUS

Quels sont les dispositifs de financements mobilisables ?

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) gérée localement par les préfets. Son montant annuel a été multiplié par 2 pour aider les collectivités à lancer des projets de territoire (1 milliard d'euros) dans le cadre de France relance.

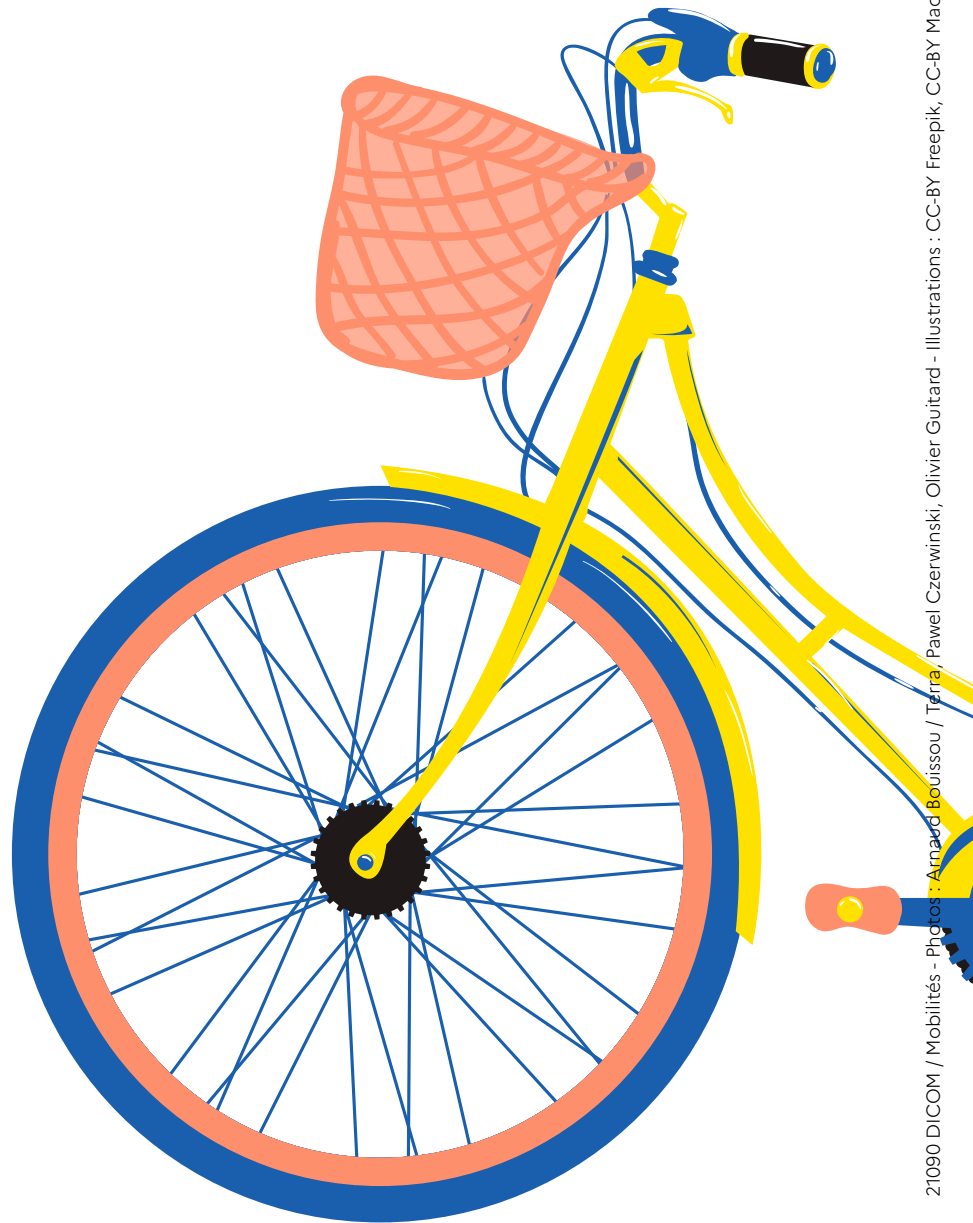
Les dispositifs d'accompagnement locaux existent, proposés dans certains cas par les collectivités locales. Ils sont recensés par la plateforme aides.francemobilites.fr

Par exemple :

- **Le dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est**
www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-dintervention-regional-dintermodalite-grand/
- **L'accompagnement Région Sud**
www.maregionsud.fr/transports/velo
- **En Île-de-France, Île-de-France Mobilités finance et appuie le déploiement de consignes et de stationnement vélo en libre-accès aux abords de toutes les gares, dans le cadre de son Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations (programme Véligo/ Parkings-Vélos Île-de-France Mobilités)**
<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/parkings-velo>

L'article 53 de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), publiée en décembre 2019, renforce le cadre juridique lié aux mobilités actives, avec notamment pour objectif d'améliorer l'intermodalité vélo-train. Le déploiement de stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges d'ici 2024 ainsi que le déploiement d'emplacements vélo à bord des trains sont les deux axes forts liés à cet objectif.

Aussi, pour chaque gare et pôle d'échange, la LOM oblige les acteurs locaux à conduire une réflexion en matière de stationnement vélo sécurisé. Pour chaque gare de plus de 100 000 voyageurs par an (soit 37 % des gares), le décret du 08/06/2021 fixe les caractéristiques et le nombre minimal d'équipements.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*