

Le dossier comprend **8 documents** et **24 pages** y compris celle-ci.

Liste des documents

DOCUMENT 1 (3 pages)	Dossier de presse « Plan vélo », septembre 2022 Extrait du plan vélo – document MTECT	Pages 4 à 6
DOCUMENT 2 (4 pages)	Article Vélo & territoires – « LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d’ici janvier 2024 » juin 2021	Pages 7 à 10
DOCUMENT 3 (1 page)	Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l’article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare	Page 11
DOCUMENT 4 (5 pages)	Stationnement sécurisé des vélos en gare, décembre 2023	Pages 12 à 16
DOCUMENT 5 (2 pages)	Article 53 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités	Pages 17 et 18
DOCUMENT 6 (1 page)	Communauté d’agglomération du Saint-Quentinois - Abri vélos sécurisé à la gare, janvier 2024	Page 19
DOCUMENT 7 (2 pages)	Le stationnement vélo en gare en 6 points clés, juillet 2021 (extrait du guide document MTECT)	Pages 20 et 21
DOCUMENT 8 (3 pages)	Loi LOM Région Hauts-de-France, mai 2024 (présentation en comité technique document SNCF Gares & Connexions)	Pages 22 à 24

Questions :

1/ Expliciter la terminologie « abri vélo sécurisé » (AVS).

(5 lignes maximum)

(1 point)

2/ Rappeler le cadre réglementaire ainsi que l'échéance à respecter concernant la réalisation des stationnements sécurisés des vélos en gare.

(5 à 10 lignes maximum)

(3 points)

3/ Selon la loi d'orientation des mobilités, identifier tous les acteurs concernés et leurs rôles pour réussir le stationnement sécurisé des vélos en gare.

(10 à 15 lignes maximum)

(5 points)

4/ Votre chef de service doit présenter auprès des acteurs du territoire les objectifs en matière de stationnement sécurisé des vélos en gare. Il vous demande de rédiger une note succincte sur ce sujet en présentant un argumentaire destiné à convaincre l'ensemble des acteurs permettant l'entière réussite de ce déploiement au niveau du territoire.

(15 à 20 lignes maximum)





(7 points)

Orthographe, grammaire, présentation : 4 points

Dossier de presse « Plan vélo », septembre 2022 Extrait du plan vélo – document MTECT

UNE PRATIQUE ET UNE CULTURE DU VÉLO EN FORTE PROGRESSION

Le plan Vélo et mobilités actives a également permis d'instaurer une véritable culture du vélo, particulièrement en milieu urbain.

-  Une **fréquentation des aménagements cyclables** en forte progression : +33% de fréquentation des itinéraires vélos depuis 2019.
-  Un **boom des achats de vélos**, en particulier des vélos à assistance électrique (VAE). Depuis 2018, on dénombre 10,8 millions de vélos vendus, dont 1,9 de VAE pour 6,6 millions d'euros d'aides à l'achat versées.
-  Près de 160 000 enfants du primaire désormais autonomes sur la route grâce au programme **Savoir rouler à vélo**.
-  Et la généralisation du **marquage des vélos** permettant de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos. Depuis le 1^{er} janvier 2021, tous les vélos vendus neufs en France ont un numéro d'identification qui permet, lorsque le vélo est retrouvé après un vol, de contacter le propriétaire. 3 millions de vélos sont déjà inscrits.

Des actions qui se poursuivent dès à présent

- L'Ademe dévoile aujourd'hui les 192 nouveaux lauréats du programme Avelo 2. Doté de 25 millions d'euros, il accompagne déjà 248 territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Avec le programme précédent Avelo1 ce sont plus de 660 communes, intercommunalités, départements qui vont progressivement devenir cyclables.

La carte des lauréats :

umap.openstreetmap.fr/fr/map/laureats-programme-avelo-1-et-2-v2_807266

- Pour la première fois, dans le cadre du plan Destination France, les acteurs du tourisme à vélo vont bénéficier d'une aide pour mieux accueillir les cyclistes. L'Ademe lance dans quelques jours un appel à projets Développer le vélotourisme. 6 millions d'euros vont permettre de soutenir l'effort d'investissement des offices de tourisme, sites touristiques et VNF pour faire labelliser leurs sites Accueil vélo, d'accompagner les acteurs publics dans la création d'aires de service vélo le long d'itinéraires cyclables et d'aider les comités d'itinéraires de véloroutes.

Pour en savoir plus :

developper-velotourisme.ademe.fr

- Un guide Stationnement des vélos dans les constructions – dimension et caractéristique est publié ce jour à destination des collectivités locales, architectes, copropriétés, promoteurs pour que les nouveaux bâtiments et les anciens accompagnent les nouveaux usages et offrent le meilleur service aux cyclistes.

Lien vers le guide

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LBV%2017-09-%20VF-V%C3%A9lo%20Stat.pdf

PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Aujourd'hui plus du tiers de nos déplacements, quel que soit le type de territoire en France, font entre 1 et 5 km. Et environ la moitié des déplacements en voiture font moins de 5 km.

Le potentiel du vélo et de la marche est ainsi loin d'être anecdotique. Un usage plus important du vélo et de la marche a des conséquences importantes pour l'environnement, car ces modes de transports sont les seuls à n'émettre aucun gaz à effet de serre.

Pour rendre possible un usage plus important du vélo dans les déplacements du quotidien, il est nécessaire de continuer à bâtir un « système vélo » qui doit permettre à toutes et tous de pouvoir utiliser son vélo facilement, de façon sûre, d'un bout à l'autre du parcours d'un cycliste, par :

l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge et tout au long de la vie ;

un réseau cyclable continu et adapté aux spécificités locales ;

des emplacements de stationnement sécurisé au domicile, dans les lieux de destination du quotidien (bureaux, commerces, établissements scolaires) et à proximité des pôles d'échanges multimodaux (gares, tramways, métros, etc.) permettant de passer facilement du vélo aux autres modes de transport, notamment les transports collectifs ;

des services d'achat, de location ou de réparation de tous types de vélo ;

une filière économique française pour permettre la création d'emplois, l'innovation et le tourisme.

Fort du succès du plan Vélo et mobilités actives, un nouveau plan est lancé afin de redoubler d'effort pour définitivement inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français.

UNE GOUVERNANCE RENFORCÉE

La politique en faveur des mobilités actives lancée est ambitieuse et adopte une logique transversale forte. Sous le pilotage de la Première ministre, **un comité interministériel du vélo et des mobilités actives** est mis en place et réunira l'ensemble des ministres concernés. Le premier comité interministériel du vélo et des mobilités actives se réunira **à l'automne prochain** pour présenter l'ensemble des mesures du plan vélo et mobilités actives. Il se réunira ensuite tous les 6 mois pour suivre l'avancée du plan.

NOS PRIORITÉS 2022-2027

Le plan vélo et mobilités actives 2022-2027 poursuit trois objectifs principaux.

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

Priorité au développement des infrastructures cyclables

Nous allons reconduire le fonds mobilités actives et l'inscrire dans une logique de contractualisation avec les collectivités, pour s'assurer que nos investissements sont ciblés et efficaces. Il sera doté de 250 millions d'euros pour l'année 2023 ; 200 millions d'euros seront dédiés aux infrastructures et 50 millions d'euros pour le stationnement, essentiel pour la sécurité des équipements.

Priorité à la sécurité

Nous renforcerons la sécurité des cyclistes, à travers les infrastructures et la prise en compte du vélo dans l'espace public.

Nous protégerons aussi les équipements, en prolongeant notamment les efforts que nous avons mis en œuvre dans le quinquennat précédent qui ont permis le marquage et l'inscription au registre national d'immatriculation de 3,7 millions de vélos.

Priorité aux déplacements du quotidien

Nous poursuivrons le déploiement du forfait mobilité durable, renforcé à l'été, et nous ferons de l'État un employeur exemplaire en matière de mesures en faveur du vélo. Nous reconduirons les aides à l'achat que nous avons déjà renforcées avant l'été, parmi les aides au pouvoir d'achat.

Article Vélo & territoires – « LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024 » juin 2021

LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024

10 juin 2021 [Politiques cyclables politique nationale intermodalité](#)

L'année 2021 marque-t-elle un tournant pour le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs ? Après le [décret sur l'emport des vélos non démontés à bord des trains](#) paru en janvier dernier, le gouvernement publie au Journal officiel le [décret visant à généraliser le stationnement sécurisé des vélos en gare](#). Dans le sillage de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), ce texte liste les 1 133 gares du territoire soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos d'ici 2024. Un décret attendu de pied ferme par les usagers et qui pose la première pierre d'une politique de stationnement intermodal pour les cyclistes à l'échelle nationale.

Le stationnement, principal levier de l'intermodalité

Selon la SNCF, 50 % des voyageurs quotidiens habitent à moins de 5 km de leur gare de départ. Autant de candidats à l'intermodalité vélo-train. Encore faut-il des stationnements suffisamment nombreux et surtout, sécurisés. Le risque de vol est l'un des principaux freins à la pratique du vélo. Généraliser le stationnement sécurisé aux abords des gares est donc un ingrédient indispensable pour développer l'intermodalité. Si les systèmes d'emport de vélos à bord des trains doivent être systématisés, cette solution ne satisfait ni aux besoins de tous les cyclistes, ni aux problématiques des territoires à trafics ferroviaires saturés (notamment l'Île-de-France). Pour les usagers du quotidien qui souhaitent combiner vélo et train, la solution à privilégier est celle du stationnement du vélo en gare.

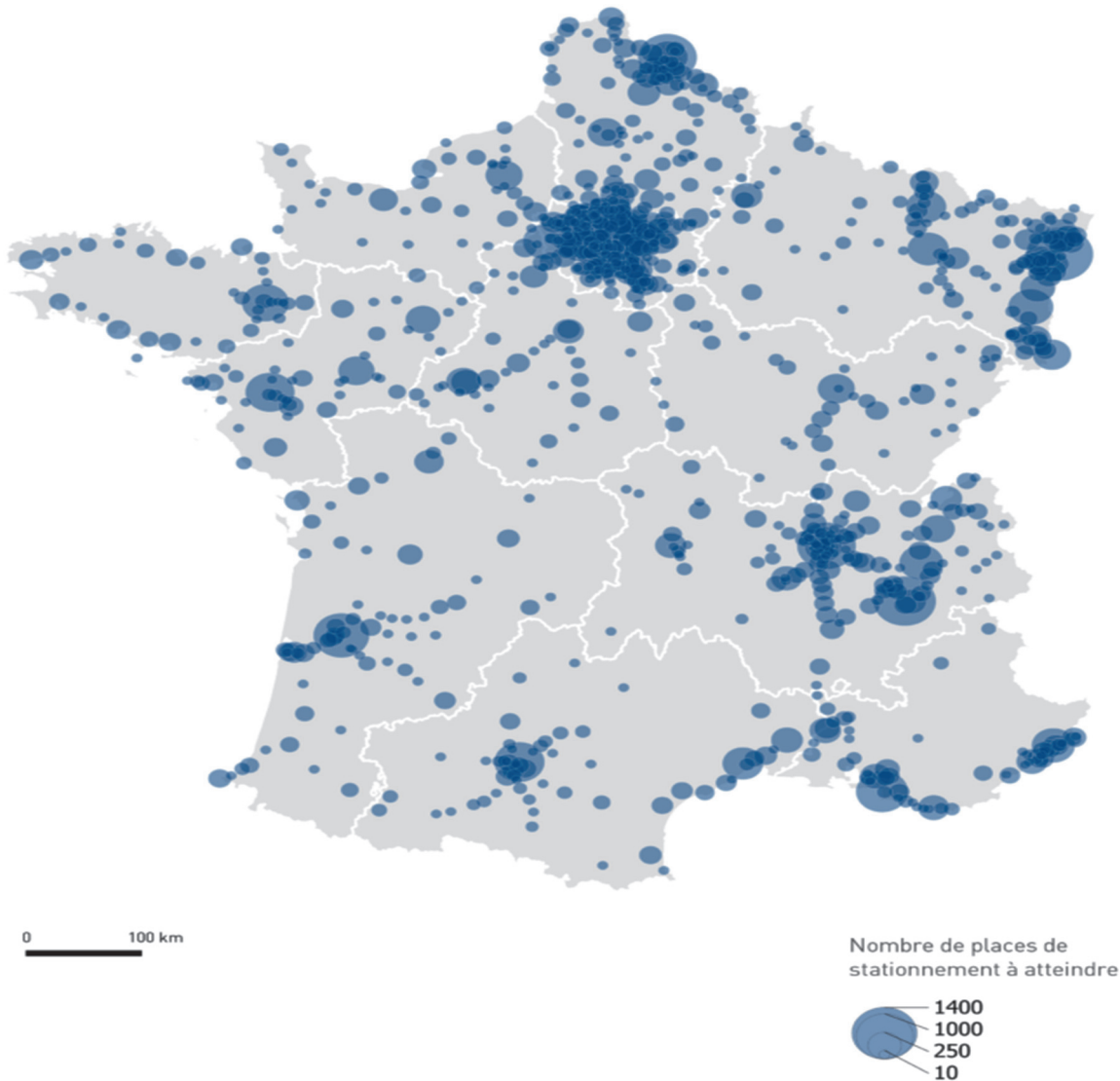
1 133 gares concernées par le décret

Pour répondre à cet enjeu, l'article L.1272-2 de la LOM renforce le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange. Plus précisément, il prévoit que les gares devant se doter de stationnements vélo sécurisés soient fixées par décret. À travers 25 pages d'annexes, le décret du 10 juin 2021 liste une à une les gares soumises à l'obligation d'équipement, mais aussi le nombre minimal de places de stationnement qu'elles devront mettre en place. 1 133 gares sont concernées par cette obligation, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Pour établir cette liste, le gouvernement a sélectionné les gares SNCF et RATP dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an (soit 275 voyageurs par jour). Quid des 2023 gares restantes, certes moins fréquentées, mais largement majoritaires ? Pour elles « *aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 de la LOM renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés* », précise le ministère de la Transition écologique.

Un nombre minimum de stationnements adapté à la fréquentation de chaque gare

Alors combien de places de stationnements vélo sécurisées peut-on espérer dans les années à venir ? Pour chaque gare concernée par le décret, le gouvernement fixe un nombre minimum à atteindre d'ici le 1^{er} janvier 2024. Cette valeur minimum correspond à 4 % de la fréquentation voyageurs journalière entrante de chaque gare (2 % en Île-de-France où les flux de voyageurs sont particulièrement élevés). Par ailleurs, le nombre minimum de places de stationnement en gare fixé par le décret n'est jamais inférieur à 10 et jamais supérieur à 1 000 (afin de ne pas fixer un seuil minimum trop important pour les gares les plus fréquentées notamment). Bien sûr, cela n'empêche pas les territoires d'aller plus loin : la nouvelle gare de Nantes accueillera d'ici 2025 près de 1 500 places de stationnements sécurisés alors que le décret en impose 640.

Décret LOM - Nombre de places de stationnement vélo sécurisées à atteindre par gare en France métropolitaine



Réalisation : Vélo & Territoires | Juin 2021
Sources : Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports - SNCF

En pratique ça veut dire quoi ?

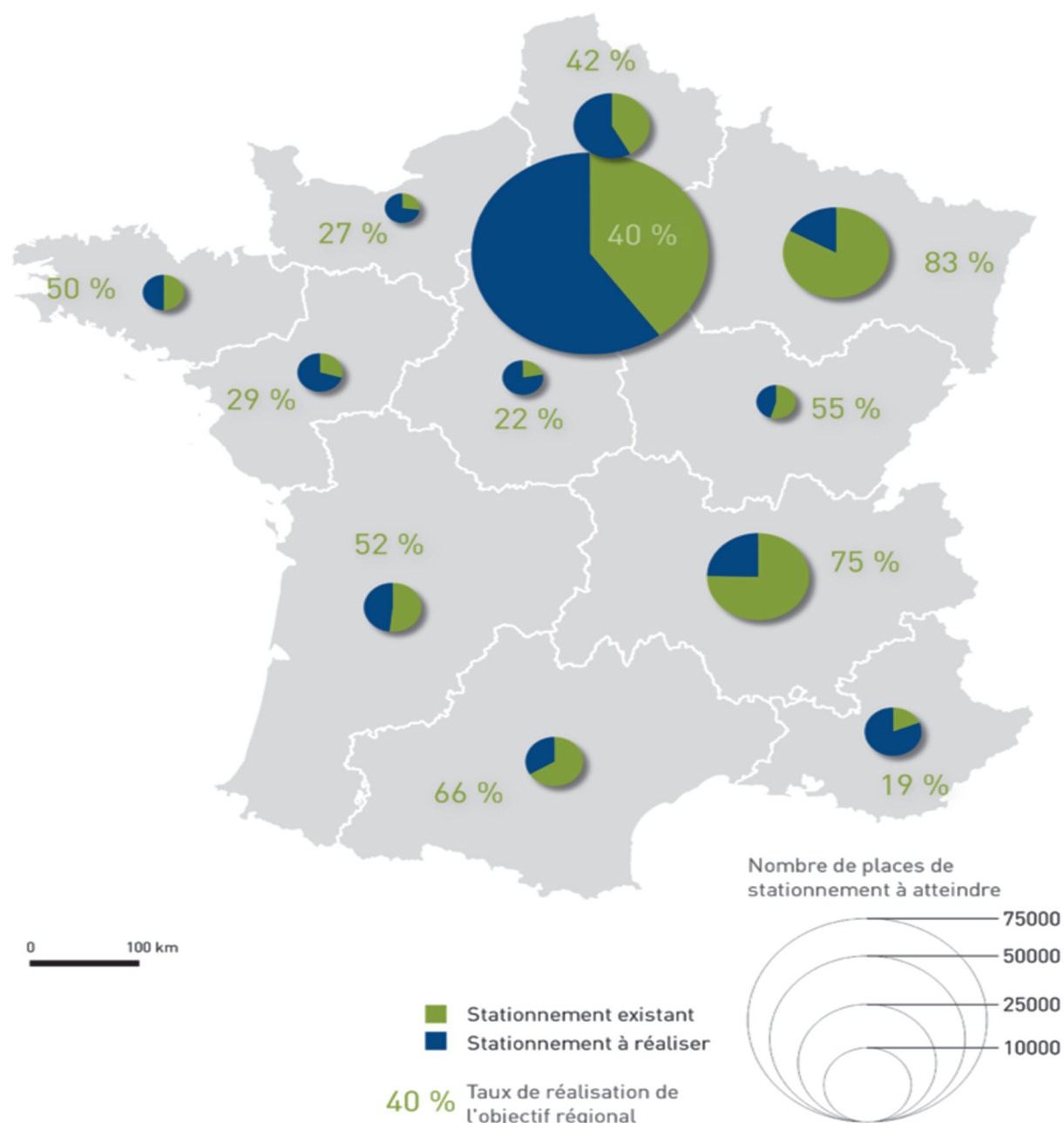
Pour les gares les plus conséquentes, telles que la gare Saint-Lazare, la gare de Nanterre ou encore la gare Lyon Part Dieu, le décret fixe le seuil minimum obligatoire à 1 000 places. Des gares « moyennes » telles que Besançon, La Rochelle ou Avignon devront atteindre un minimum aux alentours de 100 emplacements sécurisés. Enfin, pour les gares de moindre importance (mais accueillant néanmoins un flux régulier de voyageurs) telles qu'Aurillac ou Gap, ce minimum est fixé à 10 places.

90 000 places de stationnement seront déployées d'ici 2024

Le cap fixé est ambitieux. Au niveau national, le décret impose un minimum de 76 000 emplacements aux abords des gares. Mais si on y ajoute les emplacements déjà prévus par les territoires, c'est plus de 90 000 places de stationnements sécurisés qui seront déployées d'ici le 1^{er} janvier 2024, contre les 42 000 places proposées actuellement selon les estimations du ministère de la Transition écologique. Un effort important pour les régions et en particulier l'Île-de-France, qui devra déployer à elle seule 58 % de ces stationnements. Les objectifs fixés par le décret sont issus d'un travail commun entre les différentes parties concernées : gestionnaires de gares, associations de collectivités, mais aussi associations de promotion du vélo, dont Vélo & Territoires. Par ailleurs, ce travail a été réalisé en accord avec les collectivités. En septembre 2020,

une consultation de l'ensemble des AOM du territoire a été menée par le ministère de la Transition écologique. Les collectivités ont été invitées à se prononcer sur la liste des gares soumises à l'obligation d'équipement, ainsi que sur le nombre de places minimum associé à chaque gare.

Décret LOM - Places de stationnement vélo sécurisées existantes et à atteindre aux abords des gares par région en France métropolitaine



Réalisation : Vélo & Territoires | Juin 2021

Sources : Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports - SNCF

Quels financements pour les stationnements vélo sécurisés ?

- Le plan de relance présenté par le Premier ministre le 3 septembre 2020 consacre [un volet spécifique aux stationnements vélo](#). 50 millions d'euros, répartis au prorata du nombre de places fixé par la LOM pour chaque Région, ont été annoncés en août 2021 pour le financement d'emplacements de stationnements sécurisés pour le vélo en gares. Ces financements seront attribués via des conventions tripartites entre les DREAL, SNCF Gares & Connexions et les Conseils Régionaux. Les conventions sont à signer avant juin 2022 et les travaux réalisés avant décembre 2023, pour respecter les objectifs de la LOM.

- Plusieurs solutions de financement sont aussi proposées aux territoires, parmi lesquelles la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) gérée localement par les préfets.
- Les programmes CEE « Espace multimodal augmenté », porté par la SNCF, et « Alveole », porté par la FUB, sont censés permettre également un accompagnement technique et financier des territoires.

Stationnement sécurisé ou stationnement tout court ?

En accord avec la LOM, le décret d'application ne porte que sur les stationnements vélo dits « sécurisés » et en clarifie la définition. Ainsi, les « stationnements sécurisés » doivent obligatoirement permettre de stabiliser et de fixer le vélo par deux points. Ils doivent aussi bénéficier d'une surveillance humanisée, d'une vidéo-surveillance ou d'un système de fermeture sécurisée : une manière pour le texte de prendre en compte la diversité des équipements déjà déployés sur le territoire. Par ailleurs, le décret précise que les stationnements doivent être situés dans des endroits couverts, éclairés et implantés à moins de 70 m d'un accès à la gare, sauf en cas d'impossibilité technique avérée. Les stationnements courte-durée, dits en « libre-accès » (arceaux), ne sont pas concernés par ce décret. Ils sont néanmoins tout aussi stratégiques pour les territoires et utiles pour les usagers : en 2016, l'Ademe estimait que 40 à 60 % de l'offre de stationnement vélo proposée en gare devait être en libre accès. Si le nouveau décret permettra la mise à disposition de près de 90 000 stationnements vélo sécurisés d'ici 2024, c'est donc au moins autant d'arceaux vélo qui devront être déployés en parallèle.

En 2018, le Plan vélo du gouvernement fixait l'objectif ambitieux de multiplier par trois la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens pour atteindre 9 % d'ici 2024. Le développement massif de stationnements est un élément indispensable pour atteindre cet objectif. Pour organiser rapidement le développement du stationnement vélo sécurisé et atteindre les objectifs du décret ou même les dépasser, un dialogue durable a été entamé entre l'État, les opérateurs, les aménageurs et les propriétaires fonciers. Vélo & Territoires se tient aux côtés de ses collectivités adhérentes pour les accompagner dans cette démarche et être au rendez-vous d'une France à vélo 2030.

Antoine Coué

Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare

10 juin 2021

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 35 sur 165

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare

NOR : TRAT2030789D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1272-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 décembre 2020,

Décède :

Art. 1^{er}. – La section 1 du chapitre II du titre VII du livre II de la première partie réglementaire du code des transports est complétée par les dispositions ainsi rédigées :

« *Art. D. 1272-1.* – La liste des gares soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos et le nombre minimal de stationnements sécurisés par gare prévus par l'article L. 1272-2 du code des transports figurent en annexe au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

« La société SNCF Gares & Connexions est soumise à cette obligation pour les gares dont elle est gestionnaire, et la Régie autonome des transports parisiens est soumise à cette obligation pour les gares dont elle est propriétaire, sans préjudice de l'application de l'article L. 1272-4. Elles mettent en œuvre cette obligation en concertation avec les collectivités territoriales ou leurs groupements territorialement concernés.

« *Art. D. 1272-2.* – Sont sécurisés au sens du premier alinéa de l'article L. 1272-2, les équipements de stationnement pour les vélos :

« 1° Comportant des dispositifs fixes permettant de stabiliser et de fixer chaque vélo par le cadre et au moins une roue ;

« 2° Bénéficiant :

« a) Soit d'une surveillance par une personne présente sur les lieux avec une vue directe sur les équipements et missionnée à cet effet par la société SNCF Gares & Connexions, par la Régie autonome des transports parisiens, ou par une collectivités territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, territorialement concernés ;

« b) Soit d'une vidéo-surveillance ;

« c) Soit d'un système de fermeture sécurisée ;

« 3° Situés dans un lieu couvert et éclairé.

« Ils peuvent être constitués de plusieurs infrastructures, qui sont implantées à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur ou aux quais, sauf en cas d'impossibilité technique avérée. »

Art. 2. – La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 juin 2021.

Par le Premier ministre :

JEAN CASTEX

*Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,*
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI

Stationnement sécurisé des vélos en gare, décembre 2023

STATIONNEMENT SÉCURISÉ DES VELOS EN GARE
SNCF GARES & CONNEXIONS

DECEMBRE 2023

1. AVANCEMENT DES DÉPLOIEMENTS

- + Le décret relatif au stationnement sécurisé des vélos en gares et pôles d'échanges multimodaux fixe un objectif de **65 101 places d'ici fin 2023 dans les 1 075 gares** les plus fréquentées, exploitées par SNCF Gares & Connexions. A date, sur ce périmètre, nous disposons de 22 703 places avec 451 gares atteignant l'objectif fixé par la loi. Afin d'être parfaitement conforme au décret, **il reste 42 398 places à déployer dans 624 gares.**

Région	Objectif décret (nombre de places)	Places existantes répondant au décret	Places manquantes	Objectif décret (nombre de gares)	Gares conformes au décret LOM	Gares non conformes
AURA	4 950	3 298	1 652	130	81	49
BFC	1 120	620	500	42	14	28
BRET	1 410	1 120	290	35	26	9
CVL	1 660	1 467	193	42	35	7
GE	4 570	3 592	978	120	101	19
HDF	4 950	2 225	2 725	106	30	76
NA	2 360	1 509	851	62	33	29
NOR	1 210	517	693	37	18	19
OCC	2 010	1 504	506	56	30	26
PACA	3 330	850	2 480	60	37	23
PDL	1 860	1 468	392	43	33	10
Paris	4 797	362	4 435	10	0	10
IDF	30 874	4 171	26 703	332	13	319
TOTAL	65 101	22 703	42 398	1 075	451	624

- + L'installation de ces nouveaux équipements de stationnement vélo est conditionnée à l'obtention de financements. L'année 2022 a été quasi entièrement consacrée à la recherche des financements et à la signature de conventions tripartites signées entre les DREAL/DRIEAT, les Régions et SNCF G&C en tant que maîtrise d'ouvrage. Ces conventions tripartites signées pour l'ensemble du territoire prévoient l'installation de 20 908 nouvelles places à fin 2024, soit un nombre bien inférieur de places que le nombre manquant.
- + A fin 2023, 2 025 places ont été déployées et 18 883 autres places doivent être installées d'ici fin 2024. A noter que des conventions ont également été signées avec d'autres maîtrises d'ouvrages que SNCF G&C (collectivités territoriales notamment) pour la réalisation d'environ 3000 places supplémentaires (exclusivement hors Ile-de-France).
- + Ainsi, à fin 2024, la somme des places existantes et des places prévues dans le cadre des conventions nous conduit à un volume projeté de 44 586 places répondant au décret (22 703 existantes + 18 883 nouvelles places à venir réalisées par G&C + 3000 places à venir d'autres MOA). Cette projection fait apparaître un différentiel de 20 515 places par rapport aux objectifs du décret mais conforme aux conventions signées.
- + Les projections d'écarts par rapport au décret ne sont pas uniformes sur l'ensemble du territoire :
 - Dans le périmètre des gares de Province, modulo quelques gares à risques (précisées en partie 2), les objectifs du décret devraient être atteints (29 430 places demandées).
 - Dans les grandes gares parisiennes, les objectifs de la convention devraient être atteints (création d'à minima 2 503 places pour 2024), même si le nombre de places restera inférieur aux objectifs du décret (projection de 2 865 places en 2024, dont 362 déjà existantes, pour 4 797 demandées par le décret), soit un différentiel de 1 932 places.

- En Île-de-France (hors grandes gares parisiennes), un vrai différentiel de places conventionnées est à noter depuis le début du projet. En effet, les objectifs fixés par la convention ne sont pas alignés avec le nombre de places imposées par le décret, ni même par les objectifs fixés par l'Autorité Organisatrice IDFM qui prévoit des objectifs ambitieux dans une temporalité différente :

- 30 874 places sont demandées par le décret ;
- 3 988 places étaient déjà existantes à la signature de la convention ;
- 8 300 nouvelles places sont demandées par la convention DRIEAT/IDFM/G&C ;
- soit un différentiel de 18 586 places par rapport au décret.

En complément, sur ce périmètre, il est à noter que l'objectif fixé par la convention (8 300 places en deux ans) ne sera pas atteint à fin 2024 pour des raisons techniques, foncières et d'alignement avec la temporalité du plan vélo proposé par l'Autorité Organisatrice des Transports IDFM (ces éléments sont précisés en partie 2).

- + Pour résumer, fin 2024, les gares non conformes aux objectifs du décret seront donc quasiment toutes situées en Ile-de-France et à Paris (Paris Gare de Lyon, Austerlitz, Saint-Lazare et Gare de l'Est) et représenteront un volume total d'environ 20 000 places manquantes (hors risques présentés en partie 2).
- + A noter toutefois que dans certaines gares, nous disposons d'un nombre de places supérieur à l'objectif fixé par le décret. Ainsi, sur le même périmètre des 1075 gares, nous recensons un total de 33 537 places "sécurisées", dont 10 834 places sont en excédent au volume demandé par le décret. La répartition géographique de ces places excédentaires est indiquée ci-dessous.

Région	Objectif décret (nombre de places)	Places existantes répondant au décret	Places excédentaires au décret	Total places sécurisées existantes
AURA	4 950	1 509	428	1 937
BFC	1 120	3 592	3 635	7 227
BRET	1 410	1 120	691	1 811
CVL	1 660	1 467	290	1 757
GE	4 570	1 468	912	2 380
HDF	4 950	1 504	594	2 098
NA	2 360	850	204	1 054
NOR	1 210	3 298	2 992	6 290
OCC	2 010	620	201	821
PACA	3 330	2 225	506	2 731
PDL	1 860	517	104	621
Paris	4 797	362	-	362
IDF	30 874	4 171	277	4 448
TOTAL	65 101	22 703	10 834	33 537

2. IDENTIFICATION DES RISQUES DE DEPLOIEMENT POUR 2024

Nous avons pu identifier des risques sur les prévisions de déploiements.

a) En Régions (hors Île-de-France)

En Régions, hors Île-de-France, nous relevons 2 170 places réparties dans 11 gares (cf. tableau des risques en annexe) pour lesquelles des difficultés techniques majeures (contraintes foncières, financières, autorisations administratives, refus des ABF...) ont été relevées. Néanmoins, des discussions sont en cours avec les acteurs locaux pour trouver des solutions intermédiaires ou palliatives de type : réalisation partielle de l'objectif, emplacements alternatifs, financements complémentaires, par exemple. Dans tous les cas, **pour ces gares où des études additionnelles**

sont encore nécessaires, la prolongation de la durée des financements pourrait être une solution. L'option d'un report des financements sur d'autres gares serait une autre option. Celle-ci semble cependant moins opportune dans la mesure où les autres gares du périmètre LOM pourront être déjà équipées et que l'étude de nouveaux sites (hors LOM) s'avèrerait difficile en termes de délais. Enfin, le besoin client en matière de stationnement vélo reste prioritaire sur ces gares identifiées comme complexes.

b) Dans les Grandes Gares Parisiennes

Sur le périmètre des sept Grandes Gares Parisiennes, la convention DRIEAT/G&C prévoit la création de 2503 places sécurisées d'ici juin 2024. L'avancement des différents projets confirme pour l'heure la tenue de ces réalisations dans les temps sans alerte majeure, reposant néanmoins sur des plannings extrêmement serrés, compte tenu des JOP.

c) En Île-de-France

En Île-de-France (hors Grandes Gares Parisiennes), les volumes demandés par le décret sont très élevés (30 874 places dans 332 gares) et les fonciers très contraints. Les études de sites sont complexes et nécessitent des discussions longues avec les acteurs locaux. En complément, nous sommes confrontés à la difficulté à travailler en parallèle sur autant de sites dans un laps de temps restreint, tant pour nos services d'études et de pilotage de travaux, que pour nos fournisseurs et prestataires. Enfin, la convention signée entre la DRIEAT et IDFM fixe des objectifs inférieurs à ceux du décret (création de 8 300 places d'ici fin 2024 pour SNCF G&C, alors que 26 703 places sont manquantes).

Par ailleurs, les différences d'objectifs entre le décret et les ambitions d'Île-de-France Mobilités, tant en termes de volumes que d'attendus techniques (places en libre accès vs places sécurisées), mais aussi de délais, participent à la difficulté à se conformer aux objectifs dans le temps imparti. Vis-à-vis de son contrat avec IDFM, SNCF G&C a pour objectif de déployer 9 500 places d'ici fin 2025, mais sans distinction de types de places (sécurisées ou libre accès). A plus long terme, IDFM prévoit l'installation de 140 000 places (sécurisées ou en libre accès) à horizon 2030, toutes maîtrises d'ouvrage confondues.

D'ici fin 2024, compte tenu des difficultés mentionnées précédemment, SNCF G&C ne sera pas à l'objectif des 8300 places sécurisées demandées dans la convention. Ce constat a été partagé lors d'un 1^{er} comité de pilotage de la convention, organisé par la DRIEAT Île-de-France le 29 novembre 2023 et à l'occasion duquel il a été demandé à IDFM de présenter un scénario qui permettrait d'identifier à quelle échéance les objectifs issus de la convention (16 000 places toute MOA confondue) pourraient être atteints. Les équipes travaillent donc actuellement à affiner des prévisions réalistes pour l'année 2024 et au-delà en vue d'un partage à la DRIEAT au cours du 1^{er} trimestre 2024 et d'une révision de l'annexe 1 de la convention. Parallèlement, il est à noter que SNCF G&C déploie davantage de places en libre accès que de places sécurisées. Compte tenu des spécificités sur ce périmètre géographique, la valorisation de ces places en libre accès, répondant à un besoin client, et leur comptabilisation dans l'atteinte des objectifs du décret en Île-de-France pourrait faire l'objet d'une discussion entre les différents acteurs.

3. LES SERVICES ET L'INFORMATION CLIENT

- + En complément du stationnement, SNCF Gares & Connexions vise à développer l'intermodalité train-vélo en amplifiant l'offre de services vélo en gare et en renforçant l'information auprès des clients. Le programme vélo prévoit donc en parallèle de déployer autant que possible pour nos clients cyclistes des services indispensables à leur pratique quotidienne du vélo : pompe de gonflage, stations d'autoréparation, bornes de recharge électrique, casiers de micromobilité... Nous cherchons également à faciliter l'installation en gares d'acteurs tiers proposant des services, en particulier de location courte et longue durée. Au travers du programme « Place de la Gare », dont l'ambition est de participer au développement économique et social du territoire, nous valorisons les emplacements disponibles en gare dans toutes les régions. Actuellement, nous accueillons 22 activités en lien avec le vélo : cafés vélos, location de vélos, ateliers d'entretien et de réparation... et

9 projets sont en cours de travaux pour une ouverture en 2024. Par ailleurs, nous proposons aux voyageurs des opérations ponctuelles gratuites d'entretien/réparation de leurs vélos dans nos gares.

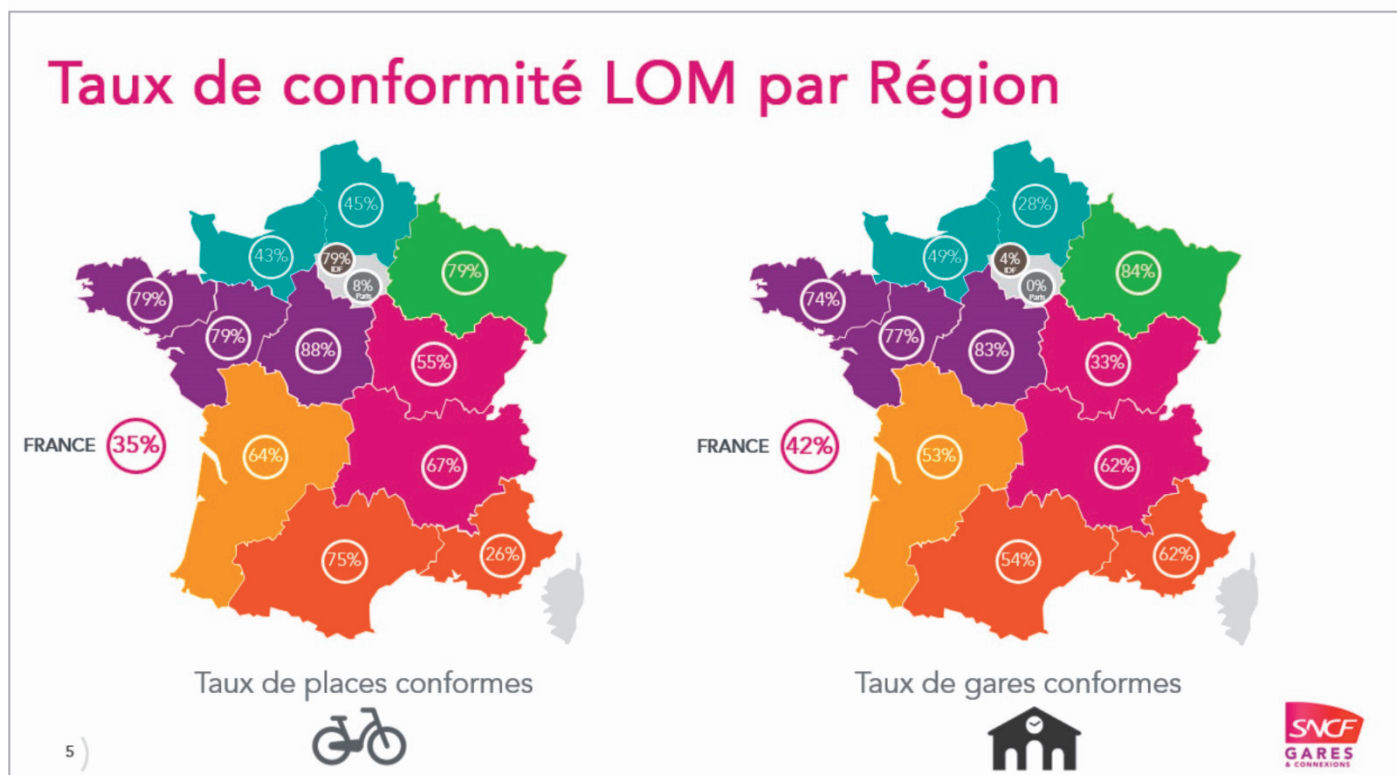
- + Enfin, nous nous attachons à renforcer l'information, tant sur le plan physique que digital : les services vélos présents en gare (stationnement, location, vélos en libre-service, équipements ou ateliers de réparation...) sont renseignés dans nos outils digitaux (site internet et application Ma Gare SNCF) et sont mis en avant dans nos gares à l'aide d'une signalétique augmentée (mâts d'orientation, représentation schématique de la gare, marquage des services). Afin de promouvoir l'intermodalité train-vélo, l'application Ma Gare intègre également une fonctionnalité de calcul d'itinéraire à vélo pour rejoindre ou quitter la gare, ainsi que la mesure de l'impact écologique, économique et en termes de santé par rapport à un trajet en voiture.

4. PROJET DE LABEL VELO EN GARE

- + SNCF Gares & Connexions a lancé une démarche collective d'expérimentation d'un label « vélo gare ». L'objectif de ce label est de renseigner les clients cyclistes sur l'accès, les équipements et les services disponibles, mais aussi d'inciter aux financements de pistes cyclables d'accès aux gares, de la part des parties prenantes. Il reposerait sur un principe d'obtention d'une qualification selon le niveau de service proposé aux clients par la gare en matière de vélo (exemples : présence d'une piste cyclable pour rejoindre la gare, de rampes pour accéder aux quais, de stationnement sécurisé en gare, d'équipements d'entretien vélo...).
- + Ce projet est coconstruit avec les acteurs suivants :
 - DGITM - Mission vélo et marche
 - Région Pays de la Loire
 - Fédération des Usagers de la Bicyclette
 - Vélos & Territoires
 - Direction Régionale Centre Ouest Gares & Connexions
 - Direction Centrale Gares & Connexions
- + La démarche se veut simple et frugale et l'enjeu, pour cette première étape, est d'établir un cahier des charges des critères d'évaluation et de fonctionnement du label. Les acteurs travaillent ensemble depuis septembre, pour partager leurs expertises et parvenir à un résultat consensuel. Afin de s'assurer de la solidité du dispositif et de la pertinence des critères retenus, ce label sera testé dans plusieurs gares de la région Pays de la Loire d'ici la fin de l'année 2023, et ce dans la perspective d'un élargissement à d'autres gares, voire à d'autres Régions en 2024.

5. ANNEXE

- Taux de conformité LOM (Places ou Gares conformes / Objectif décret LOM)



- Tableau des risques sur les déploiements prévus par SNCF Gares & Connexions :

DRG	Gare + (nombre places à faire)	Cause	Explications
Sud Occ	Marseille (702 places)	Foncier + ABF	Foncier est très contraint. Demande permis de construire a reçu un avis défavorable ABF le 02/12/22. D'autres options sont possibles, mais sur foncier métropole. Discussions en cours avec Ville + Métropole, mais risque délais. Nombre de places possibles probablement inférieur à l'objectif (702), notamment en vue des travaux LNPCA.
Sud Occ	Cannes (164)	Foncier	Foncier contraint. Echanges en cours avec Ville pour plusieurs pistes, mais pas encore pour l'ensemble des places demandées.
Sud Occ	Nice ville (280)	Foncier	Foncier contraint. En recherche de solutions avec Ville.
Sud Occ	Carnolès (30)	Foncier / Refus Collectivité	La ville n'est pas d'accord pour l'emplacement proposé par G&C dans la zone à aménager à proximité de la gare -> nouvel emplacement à trouver. L'abri vélo pourrait s'intégrer dans un projet de réaménagement du quartier sous MOA collectivité. Ce projet est prévu plutôt à horizon 2024, à confirmer.
Sud Occ	Saint-Raphaël (50)	Foncier	Foncier contraint. En recherche de solutions avec Ville
Sud Occ	Villefranche sur Mer (20)	Foncier	La gare de Villefranche accueille un trafic important, dans un environnement très contraint. Recherche de solutions en cours en lien avec Collectivité + Région ; très complexe.
Sud Occ	Montpellier Saint Roch (134)	Foncier + contraintes techniques + Collectivité	Une option sur foncier gare a été étudiée mais rencontre de très fortes contraintes techniques et financières => abandonnée. A l'étude : transfert de la subvention à la Métropole pour densifier les 2 parkings vélos existants.
Sud Occ	Nîmes (110)	Foncier + contraintes techniques	Seule solution trouvée par G&C : aménagement d'une arche mais nécessité d'une étude hydraulique pour risque inondation demandée. Volume max possible : 90 places. Impact sur coûts et délais. DREAL informée.
Grand Est	Metz Ville (340)	Foncier + Collectivité	Option étudiée par G&C à la demande de la collectivité donne un chiffrage totalement hors budget (1M€) pour 150 places sur 340 attendues. Projet Ville à horizon 2030. En attente arbitrage avec DREAL.
Grand Est	Nancy (210)	Foncier + Collectivité	Etude faite par G&C sur foncier ville - aménagement dans parking voitures - mais difficultés techniques travaux. Nombre de places possibles inférieur : 100 au lieu de 190. En attente arbitrage DREAL.
NA	Poitiers (130)	Foncier + Collectivité	Foncier contraint. Pas de retour collectivité sur proposition faite par G&C.

Article 53 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

26 décembre 2019

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 1 sur 198

Article 53

I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé :

« TITRE VII

« MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ

« CHAPITRE I^{er}

« MOBILITÉS ACTIVES

« Section 1

« Dispositions générales

« Art. L. 1271-1. – Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique.

« Section 2

« Identification des cycles

« Art. L. 1271-2. – Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

« Art. L. 1271-3. – Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés qui fait l'objet d'un traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Art. L. 1271-4. – Un professionnel qui exerce des activités de destruction ou de préparation en vue du réemploi ou de la réutilisation des cycles est tenu d'informer les opérateurs agréés mentionnés à l'article L. 1271-5 lorsqu'un cycle identifié dont il n'a pas la propriété lui est confié, afin que ces opérateurs procèdent à l'information de son propriétaire s'il est inscrit au fichier prévu à l'article L. 1271-3. Par dérogation à la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés, le cycle qui n'a pas été retiré dans un délai de trois mois à compter de cette information ou dont le propriétaire n'est pas connu peut être vendu ou détruit par le professionnel.

« Art. L. 1271-5. – Un décret en Conseil d'Etat pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés détermine les modalités d'application de la présente section, notamment les obligations faites au vendeur et, en cas de cession d'un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2. Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l'Etat, qui en financent la mise en œuvre. Il précise également la durée de conservation ainsi que les conditions de mise à jour des données enregistrées ainsi que les catégories de destinataires de ces données.

« CHAPITRE II

« INTERMODALITÉ

« Section 1

« Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. A défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations au sein de ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver des emplacements de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

« Les modalités de mise en œuvre des équipements de stationnement sécurisés pour les vélos prévus au présent article peuvent être définies dans le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2.

« Section 2

« Transport de vélos dans les trains

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics ainsi que ceux affectés aux réseaux d'Ile-de-France, de Corse et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Ces emplacements ne peuvent restreindre l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un décret définit le nombre minimal d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

« Section 3

« Transport de vélos dans les autocars

« Art. L. 1272-6. – A compter du 1^{er} juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

« Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu'elles organisent.

« Un décret définit les conditions d'application du premier alinéa du présent article aux services librement organisés mentionnés à l'article L. 3111-17. Pour ces services, l'import des vélos peut faire l'objet de réservations. »

II. – A compter du 1^{er} janvier 2020, le chapitre II du titre VII du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o Au premier alinéa de l'article L. 1272-2 et, deux fois, à la première phrase de l'article L. 1272-4, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5^o de l'article L. 2111-9 » ;

2^o A l'article L. 1272-3, après le mot : « concernées », sont insérés les mots : « ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 ».

III. – L'article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.

IV. – Le livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1^o A la fin du premier alinéa de l'article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;

2^o A la première phrase du sixième alinéa de l'article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;

3^o La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} telle qu'elle résulte du III de l'article 64 et du 1^o du I de l'article 69 de la présente loi est complétée par l'article L. 111-5-2, qui devient l'article L. 111-3-10, et par les articles L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 2^o et 1^o du présent IV, qui deviennent, respectivement, les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;

4^o L'article L. 161-3 est ainsi modifié :

a) Après le 1^o, il est inséré un 1^o bis ainsi rédigé :

« 1^o bis Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :

« "Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées, avant le 1^{er} janvier 2020, dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés." ; »

b) Le 5^o est abrogé.

V. – A l'article L. 151-30 et à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».

VI. – A l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

VII. – L'article L. 1272-5 du code des transports s'applique aux matériels neufs pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 1^{er} juillet 2020. Il s'applique également aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date.

Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois - Abri vélos sécurisé à la gare,
janvier 2024

Abri vélos sécurisé à la gare de Saint-Quentin

Accessible 24h/24, 7 jours/7, c'est simple, rapide et gratuit !

Profitez des équipements mis à votre disposition :

- 16 casiers pour stocker vos affaires
- 1 borne d'entretien et de réparation pour prendre soin de votre vélo
- 1 station de gonflage de pneus
- 40 places de stationnement pour les vélos classiques
- 5 emplacements réservés pour les vélos cargos

Inscrivez-vous sur DIWIO c'est gratuit !

- <https://diwio.com/saint-quentin>
- Abonnements gratuits : journalier, mensuel ou annuel



NOUVEAU



ABRI VÉLOS SÉCURISÉ à la gare



**ACCESSIBLE 24H/24, 7 JOURS/7
C'EST SIMPLE, C'EST RAPIDE,
C'EST GRATUIT !**

Profitez des équipements mis à votre disposition :

- **16 casiers** pour stocker vos affaires dont 4 disposant d'une prise électrique
- **1 borne** d'entretien et de réparation pour prendre soin de votre vélo
- **1 station** de gonflage de pneus
- **10 bornes de recharge** pour votre vélo à assistance électrique
- **40 places de stationnement** pour les vélos classiques
- **5 emplacements réservés** pour les vélos cargos

diwio

Inscrivez-vous sur Diwio,
c'est gratuit :

diwio.com/saint-quentin

Le stationnement vélo en gare en 6 points clés, juillet 2021 (extrait du guide document MTECT)



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 sécurisées aménagées.
- **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

LOI LOM REGION HAUTS-DE-FRANCE

TYPE D'EQUIPEMENT PAR GARE SOUS MOA SNCF GARES & CONNEXIONS



Abris vélos collectifs fermés avec système d'ouverture sécurisé

REGION HAUTS DE FRANCE			
GARE	DÉPART EMENT	NBRE DE PLACE S A RÉALIS ER	NBRE D'ABRIS
Nanteuil-le-Haudouin	60	20	1
Nogent l'Arnaud	02	20	1
Saint-Just-en-Chaussée	80	20	1
Le Plessis Belleville	60	25	1
Chambly	60	30	1
Clermont de l'Oise	60	34	1
Méru	60	40	1
Orry-la-Ville	60	56	1
Compiègne	60	60	2
Beauvais ¹	60	34	1
Béthune ²	62	50	1
Calais Fréthun	62	18	1
Chantilly-Gouvieux ³	60	105	2
Crépy-en-Valois ⁴	60	90	2
Douai ⁵	59	44	1
Lens	62	30	1
Pont Ste Maxence	60	40	1
Lille Flandres	59	410	Extension

Gares sous convention de financement PHASE 1 (44 gares pour 656 places - Financement Etat de 1 180 800 € et Région de 224 659 €)

Gares sous convention de financement PHASE 2 (13 gares pour 448 places -

Financement Etat de 806 400 € HT et Région de 176 093 €)

Gares sous convention de financement PHASE 3



Consignes individuelles

REGION HAUTS DE FRANCE			
GARE	DÉPART EMENT	NBRE DE PLACE S A RÉALIS ER	MES PRÉVISION NELLE
Ailly-sur-Somme	80	10	2023
Arnèke	59	10	2023
Avesnes	59	10	2023
Bohain	02	5	2023
Bornel-Belle-Eglise	60	10	2023
Boulogne-sur-Mer	59	10	2023
Chézy	02	10	2023
Corbie	80	5	2023
Guignicourt	02	8	2023
Ham	80	10	2023
Hirson	02	10	2023
Isbergues	62	10	2023
La Borne Blanche	60	10	2023
La Fère	02	10	2023
Liancourt	60	10	2023
Lillers	62	10	2023
Longpré	80	10	2023
Marquise-Rinxent	59	10	2023
Montdidier	80	10	2023
Moreuil	80	10	2023
Mouy-Bury ⁶	60	10	2023
Poix-de-Picardie	80	10	2023
Rieux	60	10	2023
Rosières	80	10	2023
Saint-Leu	60	10	2023
Saint-Sulpice	80	10	2023
TGV Haute-Picardie	80	10	2023
Villers-Bretonneux	02	10	2023
Villers-Cotterêts	60	4	2023
Chaumont-en-Vexin	59	10	2023
Lille CHR			



Ajout de racks au dispositif existant

REGION HAUTS DE FRANCE			
GARE	DÉPART EMENT	NBRE DE PLACE S A RÉALIS ER	MES PRÉVISION NELLE
Hénin-Beaumont	62	2	2023
Somain	59	10	2023
Laigneville	60	10	2023
Albert	80	20	2023
Chauny	02	20	2023
Boulogne-Tintelleries	59	4	2023
Laon	02	8	2023
Longueau	80	3	2023
Cambrai	59	12	2023
Avesnes	80	92	2023
St Omer	59	13	2023
Créd (EPRU)	60	206	2024
Valenciennes	59	160	2023



Abris vélos collectifs fermés avec système d'ouverture sécurisé sous MOA collectivité mais dont l'exploitation est assurée par G&C

REGION HAUTS DE FRANCE	
Lille Europe	59 432 2023

¹ Beauvais : 1 abri collectif de 30 places et 4 box individuels

² Béthune : 1 abri collectif de 40 places et 10 racks

³ Douai : 1 abri collectif de 40 places et 4 racks

⁴ Crépy en Valois : 2 abris collectifs de 60 et 30 places

⁵ Chantilly : 5 box individuels et 2 abris collectifs de 60 et 40 places

⁶ Mouy-Bury : ajout de racks à l'offre existante de véloblocs ou consignes individuelles ?

DÉTAIL DE LA SOLUTION TECHNIQUE : 2 PROPOSITIONS

PROPOSITION 1

- **1 lecteur de carte universel** compatible avec une carte de transport ou, sur demande, d'autres cartes RFID comme le Pass Carmillon.
- **1 clavier numérique** pour fournir aux utilisateurs munis d'une carte billettique un digicode de dépannage ou pour les utilisateurs sans carte billettique qui reçoivent un code d'ouverture dédié.

Coût d'investissement par abri : 10 791 € (remplacement : 575 € + forfait intervention de 572 €)

PROPOSITION 2

1 lecteur tri-technologie STID TIL permettant:

- la lecture de **code CB2D*** soit **généré par un site** (KISIO ou Région), soit à partir d'un **titre de transport (code Aztec et QR code, mais pas PDF417)**
- la lecture d'un **badge virtuel (bluetooth)**
- la lecture de **carte RFID**

* codes Aztec



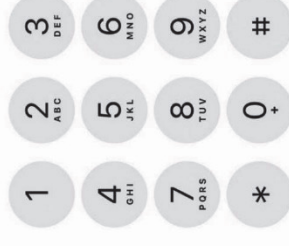
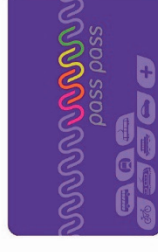
QR codes



PDF417 (billets IATA SNCF)



Coût d'investissement par abri : 11 261 € (remplacement : 1 046 € + forfait d'intervention de 572 €)
+ **coûts de développement** pour configuration des lecteurs et paramétrage des OD (pas de coût de développement pour lire un billet TER mais entre 10 et 15 k€² pour lire un billet TGV, Nomad...



En option



RAPPEL DU FONCTIONNEMENT DE LA SOLUTION KISIO

Informations utilisées par le système de contrôle d'accès :

- **Identifiant** (chaîne de caractères numériques: numéro de carte de transport, identifiant généré automatiquement, code, etc.)
- **Date** de fin de validité
- **Abri(s)** concerné(s): en général 1; possibilité selon le choix de la Région d'autoriser la sélection de plusieurs abris, voire toute la Région

Pour accéder à un abri, un usager doit disposer d'un identifiant, valable sur l'abri, avant la fin de la période de validité.