

LE STATIONNEMENT AUX PÔLES D'ÉCHANGE

L'organisation du stationnement vélo aux pôles d'échange est un élément essentiel de l'intermodalité transport public-vélo. L'offre de stationnement doit être adaptée aux besoins présents mais surtout futurs si la collectivité territoriale souhaite favoriser le passage des cyclistes au transport public.

Conditions requises pour le stationnement dans les gares:

- proximité et visibilité vis-à-vis de l'accès à la gare et de la voirie,
- dispositif d'éclairage à moins de 5 m,
- surveillance directe ou indirecte,
- être à l'abri des intempéries,
- comporter un dispositif d'attache (cadre et roue),
- être modulable pour tenir compte de l'évolution de la demande.

Les parcs vélos fermés installés dans les gares, de préférence de plain pied avec la voirie et le plus proche possible des trains, bus et trams qu'ils desservent, en minimisant les trajets à pied, sont les plus efficaces en termes d'incitation à l'usage... et les plus utilisés là

où ils existent. Gardés, ils sont généralement payants et peuvent alors offrir des services autour du vélo. Les consignes vélo, elles aussi payantes, sont utiles, mais posent souvent des problèmes d'encombrement de l'espace public et ne peuvent offrir que peu de places.

FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED DES CYCLISTES

A l'intérieur des gares, il existe toute une batterie d'équipements qui facilitent l'accès et les déplacements des voyageurs chargés de bagages, de poussettes ou à mobilité réduite. Ils favorisent les déplacements des cyclistes, vélo en main: ascenseurs, escaliers mécaniques, rampes, accès élargis (à côté des portillons réservés aux piétons, dans les métros par exemple).

Dans les escaliers, mécaniques ou non, la solution minimale consiste en l'installation d'un rail latéral (si possible: rail de chaque côté) ou d'une rampe de faible largeur qui pourra permettre également de monter les bagages à roulettes.



VILLE DE GRENOBLE

Véloparc à Grenoble en souterrain de la gare SNCF, ouvert de 7 h à 20 h tous les jours (plusieurs formules d'abonnement), d'une capacité de stationnement de 80 vélos (extension programmée) qui offre aussi un service de location (30 vélos) et d'entretien.



P. PECHEURGART

A Fribourg (Allemagne), la proximité des voies est un critère d'efficacité essentiel du système vélo-train. Les piétons sont séparés des cyclistes et se déplacent derrière le stationnement vélo.



CTIS

Gare routière fonctionnant comme un pôle d'échange (Strasbourg).



MINOUIRATPAV

En banlieue parisienne, la RATP a installé, en concertation avec les associations et les communes plus de 70 parcs de stationnement vélo, placés sous le regard des passants et du personnel de l'entreprise; à Neuilly-Plaisance est prévue l'installation d'une première station-service vélo où 200 vélos pourront être gardiennés et 100 vélos de location mis à la disposition du public sur 560 m² d'emprise.



F. LOISEAU

Aux Pays-Bas, 44% des voyageurs domicile-travail des trains régionaux se rendent à la gare à vélo, 14% finissent de même leur trajet à destination et 7% viennent à vélo et en prennent un deuxième en descendant du train (Source: Rick Verdenius, 1992, Dutch railways attitude towards the bicycle, Conférence vélo mondiale Montréal).