

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

29/09/2023



Stationnement vélo en gare : la France doit absolument accélérer

Se rendre à vélo à la gare pour prendre un train, un car ou un bus est une solution particulièrement efficace pour se déplacer au quotidien sans dépendre de la voiture. Alors que la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) a fixé un nombre de places sécurisées¹ pour les vélos à déployer d'ici le 1^{er} janvier 2024 dans plus de 1 000 gares, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) regrette un retard important qui pénalise les usagers du vélo et des transports collectifs, et qui ralentit la transformation des pratiques de mobilité indispensable à la transition écologique.

DEUX GARES SUR TROIS N'ATTEIGNENT PAS LEURS OBJECTIFS

En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités inscrivait l'objectif de développer le stationnement vélo sécurisé en gares, précisant [par décret le nombre de places à réaliser pour 1 133 gares du territoire](#) dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an.

Alors que l'échéance fixée au 1^{er} janvier 2024 approche, **deux gares sur trois n'atteignent pas leurs objectifs, d'après les données de juillet 2023 qui seront publiées ce jeudi 28 septembre dans le [tableau de bord de Vélo & Territoires](#)**². Les gares franciliennes, dans lesquelles sont situées deux tiers des places à réaliser, accusent le plus grand retard. Dans les autres régions, **c'est en moyenne seulement une gare sur deux** qui est équipée du nombre de stationnements prévus par la loi.

La France reste à la traîne en matière d'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, alors même que ce modèle fait ses preuves, comme le montrent les Pays-Bas, où 45 % des usagers du train se rendent à la gare à vélo.

La loi ne cible que 37 % des gares et fixe un seuil de 76 000 places sécurisées³ : il faudrait aller encore plus loin pour massifier cette solution **en équipant 100 % des gares et pôles d'échanges**. Pour répondre aux besoins, la FUB appelle à la création de 200 000 places supplémentaires⁴ d'ici la fin du quinquennat.

2024, TOURNANT INDISPENSABLE DE L'INTERMODALITÉ VÉLO-TRANSPORTS COLLECTIFS EN FRANCE

Pourquoi ces retards ? Deux raisons sont invoquées par les acteurs concernés. D'une part, les délais de contractualisation entre les maîtres d'ouvrages (SNCF Gares&Connexions, RATP et/ou la collectivité locale) et l'Etat, qui finance à hauteur de 50 millions d'euros. D'autre part, la complexité de la gouvernance et des réglementations qui s'appliquent aux gares françaises ne facilite pas l'identification des implantations et le déploiement rapide de ces stationnements. **L'engagement de certains territoires montre que la volonté politique et la bonne coordination entre les acteurs permet de dépasser ces freins et de déployer une offre cohérente, capacitaire et qualitative.**

L'implication des Régions, en tant que cheffes de file de l'intermodalité, est un facteur de succès pour créer une dynamique à l'échelle du territoire. Leur rôle est essentiel pour planifier et piloter une politique intégrée (billettique, communication...) et mobiliser les communes, souvent propriétaires du foncier autour des gares. Face aux contraintes d'espace, l'usage d'emplacements aujourd'hui dédiés aux voitures est un levier prioritaire à activer. Lorsque le retard est lié à des projets de restructuration de la gare, des solutions provisoires peuvent être trouvées pour déployer sans attendre des stationnements qui garantissent la sécurité des vélos.

La FUB espère que les volontés politiques locales et l'engagement de tous les acteurs, en premier lieu SNCF Gares&connexions et les collectivités locales concernées, permettront de rendre accessibles à vélo l'ensemble des gares et des pôles d'échange du territoire.

¹ D'après la loi, un stationnement vélo est considéré comme « sécurisé » dès lors qu'il offre des dispositifs fixes permettant d'attacher chaque vélo par le cadre et au moins une roue et qu'il bénéficie soit d'une surveillance (humaine ou vidéo-surveillance), soit d'un système de fermeture sécurisée. Ils doivent être implantés à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur et situés dans un lieu couvert et éclairé.

² Les données sont issues de recensements réalisés par Gares&Connexions et Ile-de-France Mobilités – L'association Vélo & Territoires n'est pas garante de leur qualité et de leur complétude.

³ Seuil obligatoire à atteindre dans les 1 133 gares concernées.

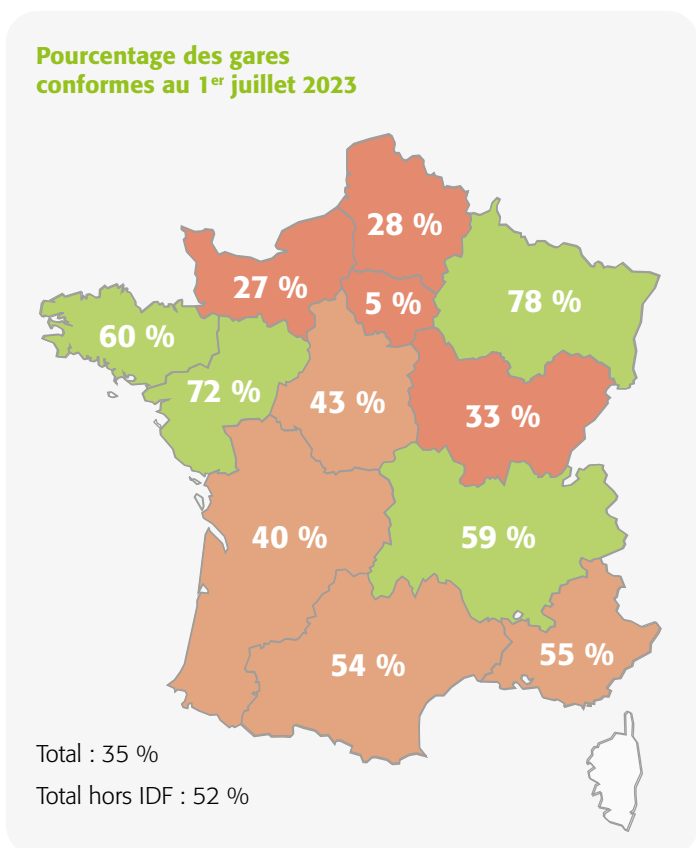
⁴ Livre-blanc de l'Alliance pour le Vélo, 2022.

DES SITUATIONS CONTRASTÉES ENTRE LES RÉGIONS, HÉRITÉES DE DYNAMIQUES ANTÉRIEURES À LA LOI

Les régions les plus avancées sont celles qui étaient déjà engagées, avant la loi, dans le déploiement de ces stationnements, comme le Grand Est, les Pays de la Loire, la Bretagne et l'Auvergne-Rhône-Alpes. La région Sud, engagée plus tardivement, se mobilise désormais pour rattraper son retard et s'est donné pour objectif d'équiper 100 % de ses gares. Les Hauts-de-France et la Normandie figurent en bas du classement, alors même que les volumes à réaliser restent modérés. **Les blocages les plus importants ont lieu dans les grandes gares situées en zone dense**, en particulier en Ile-de-France, mais aussi par exemple à Marseille, Metz ou Lille.

Certaines agglomérations volontaristes en matière de politiques cyclables, bien placées dans le [Baromètre de la FUB](#), dépassaient déjà largement les seuils fixés par l'Etat, comme à Strasbourg, Nantes, Chambéry ou Toulouse.

Région	Nombre de gares concernées par les obligations	Nombre de gares conformes au 1 ^{er} juillet 2023
Grand Est	120	93
Pays de la Loire	43	31
Bretagne	35	21
Auvergne-Rhône-Alpes	130	77
Sud PACA	60	33
Occitanie	56	30
Centre-Val de Loire	42	18
Nouvelle-Aquitaine	62	25
Bourgogne-Franche-Comté	42	14
Hauts-de-France	106	30
Normandie	37	10
Ile-de-France *	400	19
Total	1133	401
Total hors IDF	733	382



*2/3 des places à réaliser au niveau national sont situées dans les 400 gares d'Ile-de-France, la situation est donc difficilement comparable aux autres régions.

Pour accéder aux données complètes en infographie, rendez-vous jeudi 28 septembre à 16h sur le site de Vélo&Territoires !

POUR ALLER PLUS LOIN

Le Collectif Vélo Ile-de-France et Paris en selle, en partenariat avec la FUB et l'ADMA, publie un guide inédit de recommandations pour réussir un projet de stationnement en gare, [disponible en ligne](#).

La qualité et la diversité des stationnements, l'apaisement de la circulation et la déserte des gares par des pistes cyclables sécurisées sont des points essentiels pour rendre attractifs les déplacements qui combinent le vélo et les transports collectifs.

Tous les avantages et intérêts de favoriser l'intégration du vélo dans une logique multimodale sont à retrouver dans le prochain livre blanc de la FUB : « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition » (disponible le 12 octobre).



CONTACT PRESSE

Anne-Sybille Riguidel - Chargée des relations presse
Mail : as.riguidel@fub.fr - Tél. 06 32 10 26 38

Claire-Marine Javary - Chargée de plaidoyer
Mail : cm.javary@fub.fr - Tél. 06 60 14 31 56