



**CONGRES DE LA FUB**  
**COMPTE-RENDU**  
**Atelier 8 « Vélos&Gares : je t'aime, moi non plus »**

Etaient présent-es :

- Sylvain Gouillet, chef de projet gares et plan vélo de la région Bretagne
- Marie Wehner, chargée de plaidoyer au Collectif Vélo Ile-de-France
- Fannie Bellanger, experte intermodalité à l'Académie des Mobilités Actives (ADMA) – en visioconférence
- Claire-Marine Javary, chargée de plaidoyer FUB, animation
- *Nicolas Frasier, administrateur (excusé, participant en visio)*
- Léo Pardo, chef de projet, rapporteur

Le thème de cet atelier a été choisi car la FUB souhaite porter plus fortement dans son plaidoyer la solution vélo+TC comme système alternatif au tout-voiture. Les intervenant-es invités partageaient cette position et ont proposé des solutions à prioriser pour faire advenir ce système vélo+TC, chacun à leur échelle et niveau d'action : action publique régionale, expertise d'usage associative et observation de terrain à l'étranger.

Les échanges étaient volontairement focalisés sur les gares (déploiement du stationnement sécurisé et de services de location) et les participant-es dans la salle ont ensuite ouvert les discussions sur les conditions d'emport de vélo dans les trains, sujet conflictuel entre les usagers et la SNCF.

L'importance de la coopération entre les opérateurs/AOM et les usagers, et en premier lieu les collectifs régionaux des associations FUB en cours de structuration, a été soulignée. Les principaux freins au développement d'une intermodalité TC+vélo sont ceux de la gouvernance (diversité d'acteurs, éclatement des compétences...) et du financement des actions à mettre en place.

# 1. LES GARES, UN DEFI CENTRAL POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE

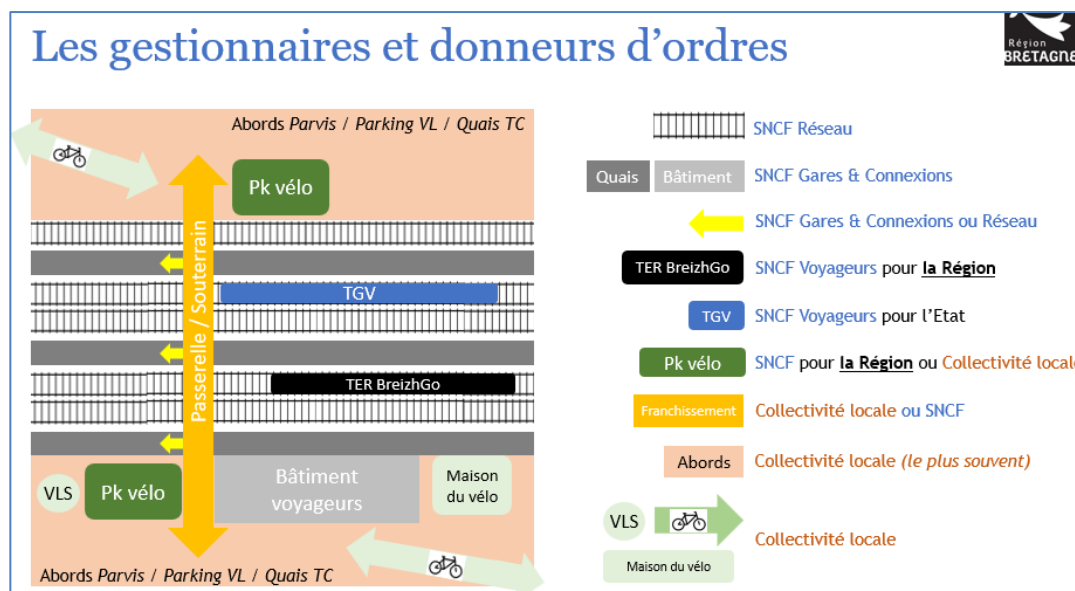
## 1.1. Circulation, accès, services

Les trois interventions ont mis en valeur les différentes dimensions de la gare comme pôle de multimodalité et d'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs. Stationnements libres et sécurisés, services de location, de réparation ou encore points d'informations, les gares se transforment pour accueillir les cyclistes. Si le plan vélo Bretagne en cours de réalisation est un des plus ambitieux en France<sup>1</sup>, le contraste reste fort avec d'autres modèles européens très avancés, présentés par Fannie Bellanger (Belgique, Allemagne, Pays-Bas). Ces visions stratégiques soulignent le fait que la gare est insérée dans un écosystème qu'il s'agit de transformer dans son ensemble.

## 1.2. Une multiplicité de donneurs d'ordre et de gestionnaires autour des gares

Un schéma réalisé par le chef de projet gares et vélo de la région Bretagne représentant la diversité d'acteurs qui agissent autour de la gare a marqué les esprits et suscité des réactions. Cette situation porte plusieurs difficultés :

- Un défi de coordination entre les acteurs pour concevoir un système gare accueillant pour les vélos (aménagement, services, informations, tarifications...)
- Une difficulté pour les associations de promotion du vélo et d'usagers de « lire » la gare et d'identifier les bons interlocuteurs et points de blocages



<sup>1</sup> <https://www.bretagne.bzh/presse/communiqués-dossiers/un-plan-velo-pour-tous-les-territoires-de-bretagne-a-saint-brieuc-la-region-ouvre-des-travaux-devant-aboutir-en-2024/>

### **1.3. Le foncier et les aménagements aux abords des gares**

La région tient un rôle important en tant que « chef de file de l'intermodalité » ; elle a la capacité de coordonner les différents acteurs et les inciter les collectivités à agir, par exemple en co-finançant des aménagements aux abords des gares. Toutefois, elle agit davantage sur les gares régionales que sur les grandes gares comme celle de Rennes. Concernant le stationnement, la disponibilité du foncier est un enjeu important dans les zones denses, comme l'a souligné une participante, technicienne de la Mairie de Paris.

## **2. LES USAGERS DU VELO, PREMIERS EXPERTS DE LA GARE**

### **2.1. Les collectifs régionaux, en première ligne sur les sujets d'intermodalité**

En Bretagne, le collectif Bicyclette Bretagne (CBB) coopère de façon étroite avec la Région dans le cadre du Plan Vélo et dans la réalisation des actions concernant les gares. Le chef de projet de la Région a souligné la bonne entente avec ce collectif qui dispose d'une expertise forte. De même, le Collectif Vélo Ile-de-France travaille activement sur cette question, par l'action de la chargée de plaider stationnement : connaissances fines des situations locales, observations qualitatives (grille d'observation) et quantitatives (suivi de la LOM), formulation de recommandations etc. Marie Wehner a ainsi présenté les principales attentes des usagers en matière de stationnement vélo, qui seront publiées dans un « guide du stationnement sécurisé » à la rentrée 2023, inspiré d'un guide similaire existant aux Pays-Bas.

### **2.2. Des points d'attention formulés par les usagers sur le stationnement : la « sécurisation » et de la « trouvabilité »**

Marie Wehner du Collectif Vélo Ile-de-France a ainsi souligné l'importance de la sécurité effective et du sentiment de sécurité pour développer les usages du stationnement vélo dans les gares. Au-delà des critères formels établis dans le décret sur le stationnement sécurisé dans les gares<sup>2</sup> (vidéosurveillé, surveillance humaine et/ou consignes avec contrôle d'accès) le collectif Vélo IDF souligne l'importance de l'emplacement du stationnement : par exemple, il est opportun de le localiser à proximité de lieux de surveillance « fonctionnelle » (terrasses de cafés, passages fréquents...). De plus, les associations d'usagers attirent l'attention sur l'importance de la « trouvabilité » (visible, facile d'accès, intuitif) d'un stationnement pour qu'il soit utilisé. Des participants dans la salle ont par la suite cité des exemples « d'échecs », comme la consigne de la gare de Versailles-Chantier, très peu utilisée.

### **2.3. La nécessité d'une campagne de bilan sur le stationnement sécurisé**

Le collectif Vélo Ile-de-France a rappelé que la LOM fixe un objectif de 46 500 places de stationnement vélo dans le région, et que seul 34% de cet objectif est atteint pour le moment. Toutefois, dans le reste de la France, la situation est différente : il s'agira pour la FUB de suivre plus précisément le déploiement de ces stationnement prévus par la loi. Les usagers rappellent toutefois que le dimensionnement ne doit pas être seulement réalisé sur la base

---

<sup>2</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634>



des flux et pratiques actuelles, mais bien dans une logique de projection vers des évolutions futures : il s'agira donc d'aller plus loin que les obligations réglementaires.

### **3. UNE TENSION ENTRE LES SOLUTIONS « STATIONNEMENT » ET « EMPORT »**

#### **3.1. Les conditions d'imports dans les trains et les cars ne sont pas satisfaisantes pour les usagers**

Plusieurs questions dans la salle visaient à souligner les mauvaises conditions d'accueil des cyclistes à bord des trains régionaux et des grandes lignes ferroviaires, en particulier pour le vélotourisme. Le chef de projet de la région Bretagne a souligné la difficulté que l'import soulève pour les AOM et les exploitants, et indique que la région met en place un dispositif de bâches sur les sièges et de réservation obligatoire pour gérer la forte affluence estivale dans les TER. Fannie Bellanger (ADMA) a souligné que les autres pays européens avancés sur l'intermodalité ont peu recours à l'import de vélos non-démontés, les usagers transportent seulement des vélos pliants. La FUB souligne que les conditions d'import entre les régions sont aujourd'hui hétérogènes et très peu lisibles pour les usagers.

#### **3.2. Quel modèle d'intermodalité « à la française » ?**

Les Régions sont au premier plan pour concevoir une stratégie cohérente d'intermodalité vélo+train, en lien avec les associations d'usagers. Comme l'a expliqué Sylvain Gouillet, la Région Bretagne est l'autorité qui décide des conditions d'imports dans les trains et finance le déploiement du stationnement aux abords des gares. Pour l'instant, la région n'a pas la main sur les services VLS, mais réfléchit à un système de location moyenne et longue durée unifié à l'échelle de la région, sur le modèle de OV Fiets des Pays-Bas ou du Bluebike Allemand.

Finalement, on retient de ces échanges que la France est encore à la recherche de "son" (voire "ses") modèles d'intermodalité vélo+train : les usagers sont attachés à l'import, le stationnement se développe progressivement, les services de location moyenne et longue durée à proximité des gares sont encore rares ; les enjeux en Ile-de-France, où la densité porte un potentiel fort d'intermodalité, apparaissent très différents des espaces peu denses de la région bretonne ; situations elles-mêmes différentes des configurations territoriales allemandes et néerlandaises présentées par Fannie. Celle-ci a aussi noté l'importance qui doit être accordée à la marche dans un rayon d'1km autour des gares.