

01

-

**Éléments d'évaluation du stationnement vélo
sur la période 2010 - 2020**

-



Le Plan de déplacements urbains 2010 - 2020

- Elaboré par Île-de-France Mobilités en 2010, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en juin 2014
- Un bilan à mi-parcours en 2015
- Une feuille de route pour la période 2017 – 2020



- **Défi 4 du PDUIF : donner un nouveau souffle à la pratique du vélo**

Aménagements cyclables

Stationnement vélo

Promouvoir la pratique du vélo

Equiper tous les pôles d'échanges

Prévoir du stationnement vélo dans les constructions nouvelles

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public



EVALUATION
2010-2020

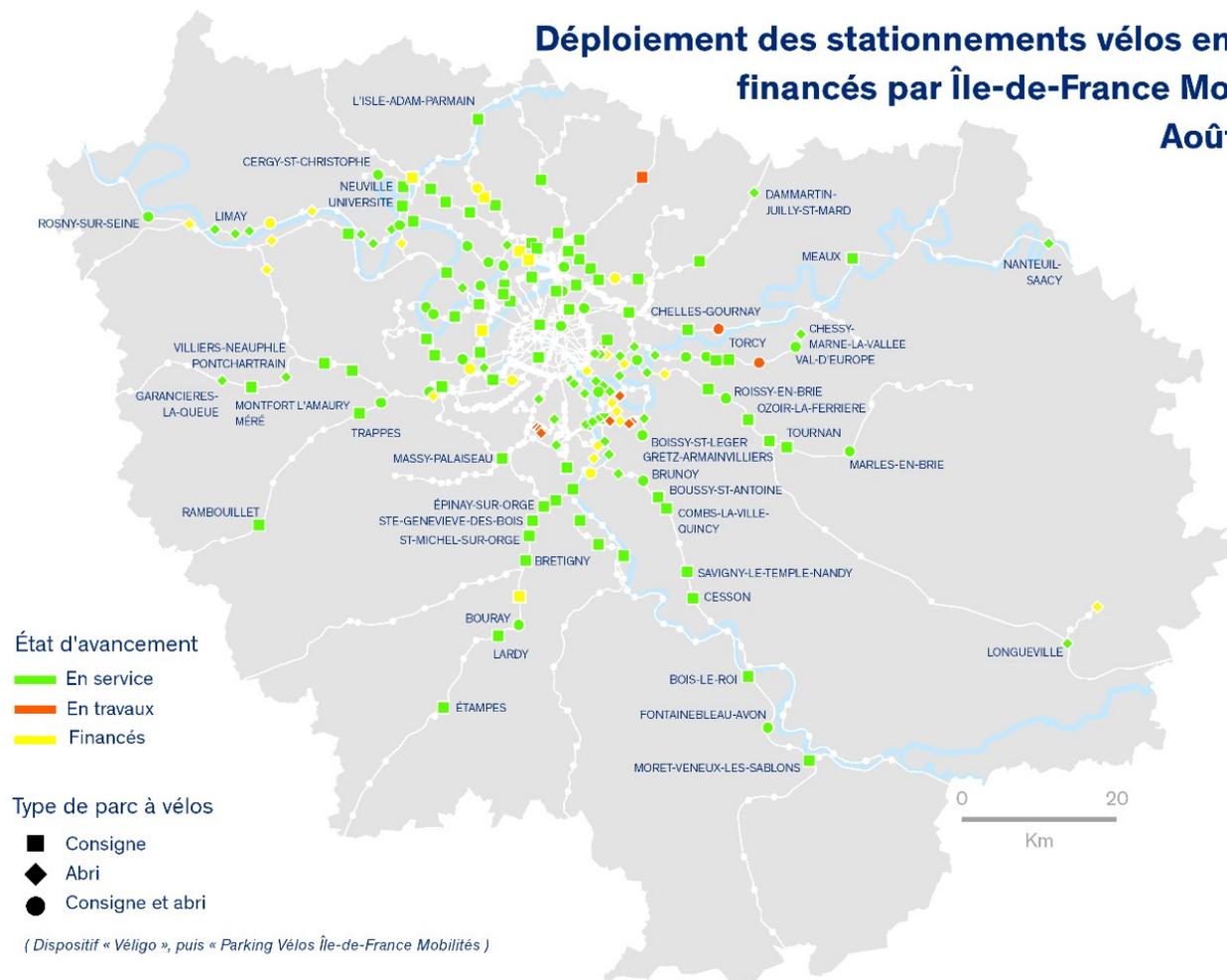


La politique d'Île-de-France Mobilités pour le stationnement vélo en gares et stations

2011 - 2020 : 1^{er} Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations

2020 : Révision du schéma et déploiement spécial pour les gares du Grand Paris Express

Déploiement des stationnements vélos en gares financés par Île-de-France Mobilités Août 2020





EVALUATION
2010-2020

pdu
Île-de-France

Des normes de stationnement vélos dans les constructions neuves plutôt respectées

Le PDUIF oblige les collectivités à inscrire dans leurs PLU des normes de stationnement vélos dans les constructions neuves :

- Habitat collectif
- Bureaux
- Activités, commerces, industries et équipements publics
- Etablissements scolaires

Les normes plancher sont assorties de recommandations qualitatives pour le local vélo:

- Espace clos et couvert
- Exclusivement réservé aux vélos
- Avec un accès direct à la voirie ou un cheminement praticable
- Proposant un rangement aisé des vélos



Vérifications
faites par IDFM
(avis sur PLU)

Un échantillon de 76 communes pour évaluer le respect des normes vélos prescrites par le PDUIF

- 90% des communes respectent les normes pour l'habitat collectif, les bureaux et les locaux artisanaux et commerciaux.

En revanche, le respect des normes vélo pour les autres destinations est moins élevé

- 78% pour les établissements publics
- 62% pour les établissements scolaires



EVALUATION
2010-2020

pdu
Île-de-France

Plus de la moitié des employeurs franciliens ayant réalisé un plan de mobilité agit en faveur du stationnement vélo sur site

Données issues de la plateforme de dépôts des plans de mobilité employeurs IDFM

400 plans déposés regroupant environ 750 employeurs franciliens

- **Près de 50%** des entreprises et administrations ont réalisé ou prévu de réaliser des **stationnements vélo en libre accès** sur site
- **30%** des entreprises et administrations ont réalisé ou prévu de réaliser des **stationnements vélo sécurisés** sur site





EVALUATION
2010-2020



Un manque de données pour le stationnement vélo sur voirie Des équipements vélo limités sur voirie et dans le bâti ancien

Constat

Open Street Map n'est pas aussi structuré que pour le volet aménagements cyclables

Enquêtes auprès des collectivités IDFM 2020

peu de réponses, données partielles

- L'évaluation du stationnement vélo sur voirie est difficile par manque de structuration de la donnée.
- Les équipements sont limités et des solutions pour le stationnement des vélos sur voirie restent à inventer.

Des données

l'open-data de
la ville de Paris

Quelques initiatives locales de développement du stationnement vélo sur voirie



Abris vélos, Paris



Vélobox, Montreuil



Boxes à vélo, Courbevoie



Synthèse bilan sur le stationnement vélo

Objectifs du PDUIF partiellement atteints

- Net avancement du taux d'équipement en gares et stations
- Manque de données pour quantifier l'avancement sur voirie / espace public
- L'observation terrain permet tout de même de pointer le manque de stationnement vélo sur l'espace public
- Des normes respectées dans les constructions neuves
- Du stationnement vélo en entreprise qui se déploie

02 .

**Contexte du stationnement vélo en gares
& Nouveau Schéma directeur (février 2020)**

-



Contexte du stationnement vélo en gares et stations en Île-de-France

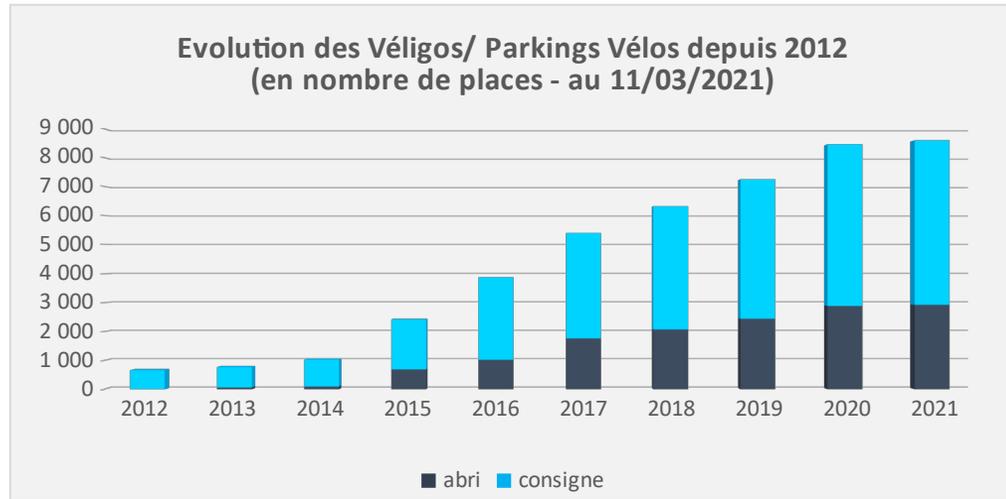
- Constat en 2010 : offre diversifiée, mais généralement de qualité faible et insuffisante
- Fév 2011 : adoption du 1^{er} Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares :
 - Le STIF finance seul la création d'arceaux en accès-libre et de consignes sécurisées
 - Depuis 2011 : près de **10 000 places financées, dont 8 600 en service**
 - Un déploiement disparate :
 - Une vingtaine de maîtres d'ouvrage différents
 - Des montages contractuels variés pour l'exploitation des consignes
 - Des parcours client et tarifs différenciés
 - Une notoriété du service trop faible

⇒ 2018 : volonté de réviser ce SDSV

⇒ Grande phase d'enquête pour déterminer les nouvelles orientations

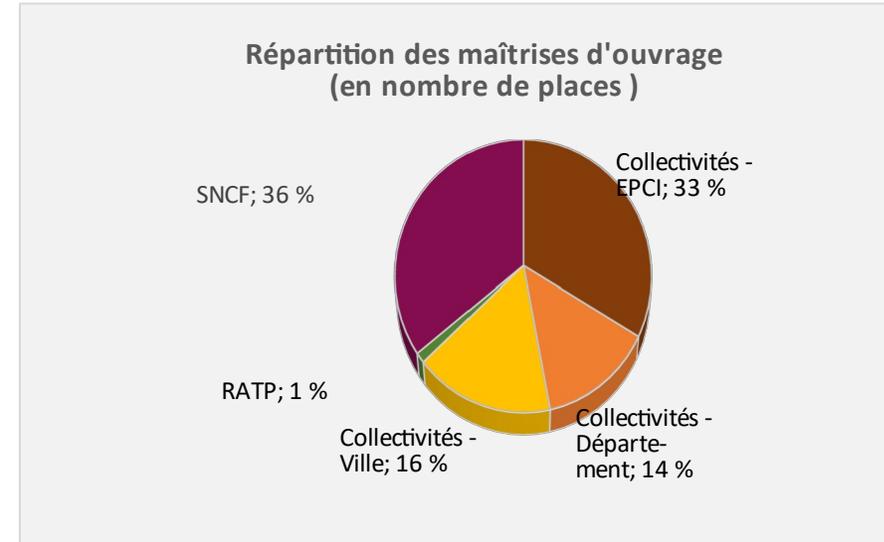
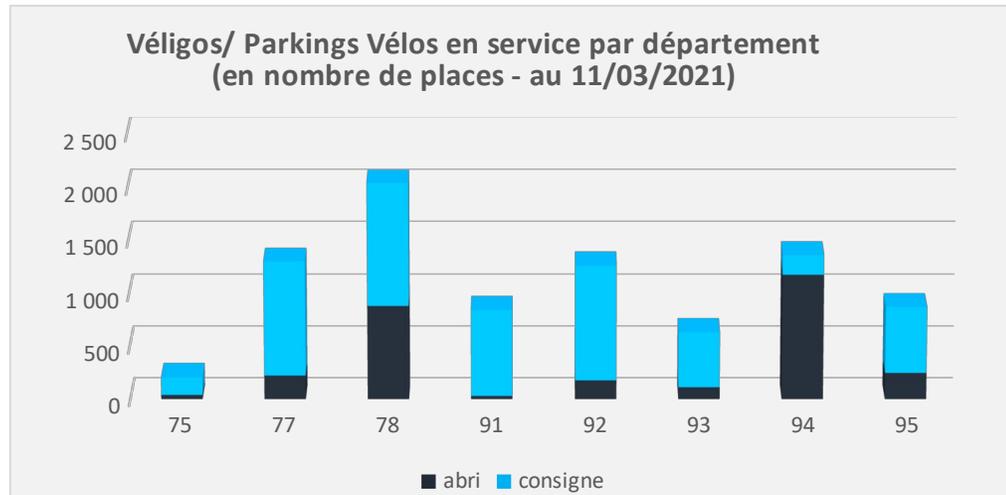


Quelques données chiffrées

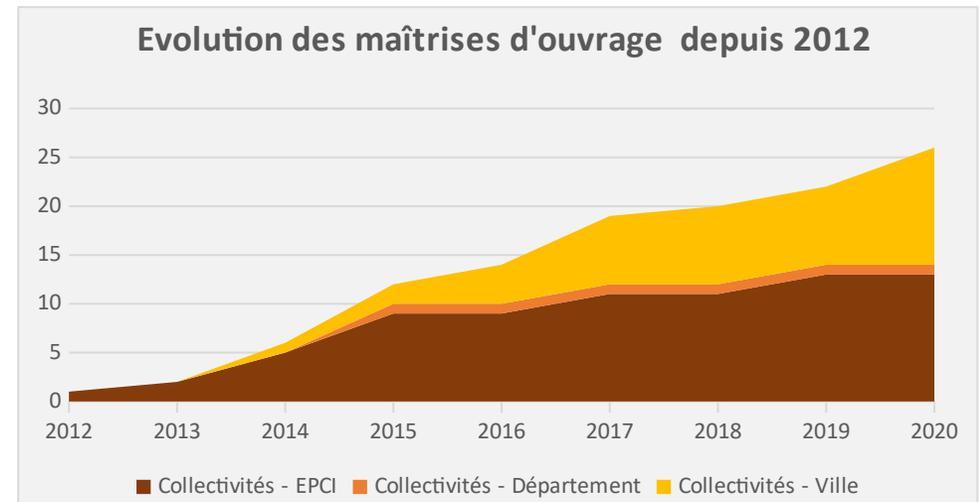


> **8600** places (66% en consigne)
232 équipements

850 places déployées / an
1200 depuis 2015



la SNCF : 1^{er} MOA avec **88** équipements, **3060** places en service



28 MOA différents fin 2020

Révision du Schéma directeur du stationnement vélo d'IDF Mobilités - février 2020

- Autour de 4 objectifs :

1) **Equiper toutes les gares et stations** → 100 000 places en 2030

2) Simplifier le parcours client

- Gratuité pour les abonnés annuels aux transports en commun
- Harmonisation des tarifs pour les autres usagers
- Vers un site unique de souscription

3) Promouvoir le service à l'échelle régionale

- Nouveau nom : « Parking Vélos Île-de-France Mobilités »

4) Optimiser la gouvernance et les financements

- Prise en charge de 100% des coûts d'exploitation (en plus de l'investissement)
- Introduction d'un système de bonus (lié à la fréquentation) / malus (lié à la non propreté/ à la non disponibilité)
- IDF Mobilités devient MOA

- Contexte national : forte ambition pour le stationnement vélo sécurisé en gares (décret loi LOM)

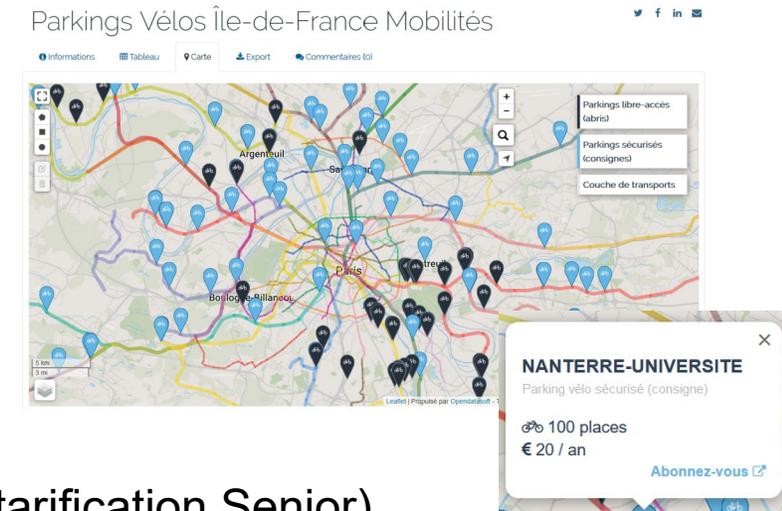
- L'équipement minimal pour l'IDF serait autour de 56 000 places en 2024



Révision du SDSV d'Île-de-France Mobilités

2) SIMPLIFIER LE PARCOURS CLIENT : d'une information à un système régional

- Un parcours client à redéfinir pour plus de lisibilité – aujourd'hui autant de parcours client que de MOA
- Développement par Île-de-France Mobilités d'un portail unique
 - 2020 : page d'information sur le site d'IDF M : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/parcs-velos>
 - Description du service
 - [Carte interactive](#) avec renvoi vers les sites des exploitants
 - À partir de 2022 : intégration progressive de la souscription
 - Site internet unique pour s'informer et souscrire au service
 - Etude de faisabilité sur l'intégration du paiement sur le portail unique
- Harmonisation de la politique tarifaire
 - Gratuité pour les abonnés annuels TC (Navigo annuel, Imagine'R, tarification Senior)
 - Harmonisation des tarifs pour les autres usagers (4€ journalier, 10€ mensuel, 30€ annuel)



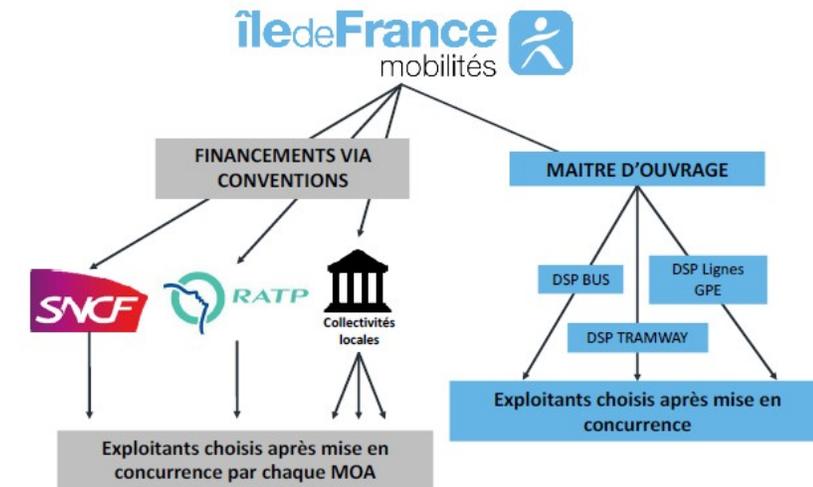
De Janvier à mai 2021 : phase pilote avec 4-5 collectivités partenaires et SNCF G&C pour la mise en œuvre de la gratuité et de la nouvelle grille tarifaire → Prescriptions pour déclinaison à tous les MOA

Révision du SDSV d'Ile-de-France Mobilités

4) OPTIMISER LA GOUVERNANCE ET LES FINANCEMENTS

- Île-de-France Mobilités pourra accompagner tant techniquement que financièrement:
 - les opérateurs de transports que sont SNCF et RATP dans le déploiement et la gestion-exploitation des parcs à vélos notamment dans les gares et stations à forts potentiels
 - les collectivités territoriales souhaitant s'engager sur leur territoire

- Île-de-France Mobilités déploiera des Parkings Vélos
 - clauses relatives à la fourniture, pose et à l'exploitation de ces Parcs aux contrats de DSP ayant pour objet l'exploitation des réseaux bus et GPE



Révision du SDSV d'Île-de-France Mobilités

4) OPTIMISER LA GOUVERNANCE ET LES FINANCEMENTS

Evolution du système de financement des maîtres d'ouvrages

- Subvention d'investissement

 - 100 % pour les opérateurs SNCF et RATP (via les contrats)

 - 70 % pour les collectivités locales

- Prise en charge des coûts d'exploitation

 - 100 % des frais réels (hors recettes perçues)

- Nouveau système de Bonus/ Malus

 - Bonus si fréquentation supérieure à 40 % - barème progressif

 - Pénalités si non respect des objectifs de qualité de service (enquête client mystère)

 - **Propreté** : 50 €/ place/ an pour les consignes, si considérées comme sales 3 trimestres ou plus par an

 - **Disponibilité** : 70 €/ place/ an pour les consignes, si considérée en mauvais état de fonctionnement au moins 1 fois/ an

- Estimation des coûts de déploiement :

 - Investissement : environ 200 millions € dont 140 millions € pour Île-de-France Mobilités

 - Exploitation : environ 5,5 millions € / an à terme

Fréquentation	Bonus
Moins de 40 %	0 € / place / an
40 à 59 %	5 € / place / an
60 à 79 %	15 € / place / an
80 à 99 %	20 € / place / an
100 %	30 € / place / an

03

-

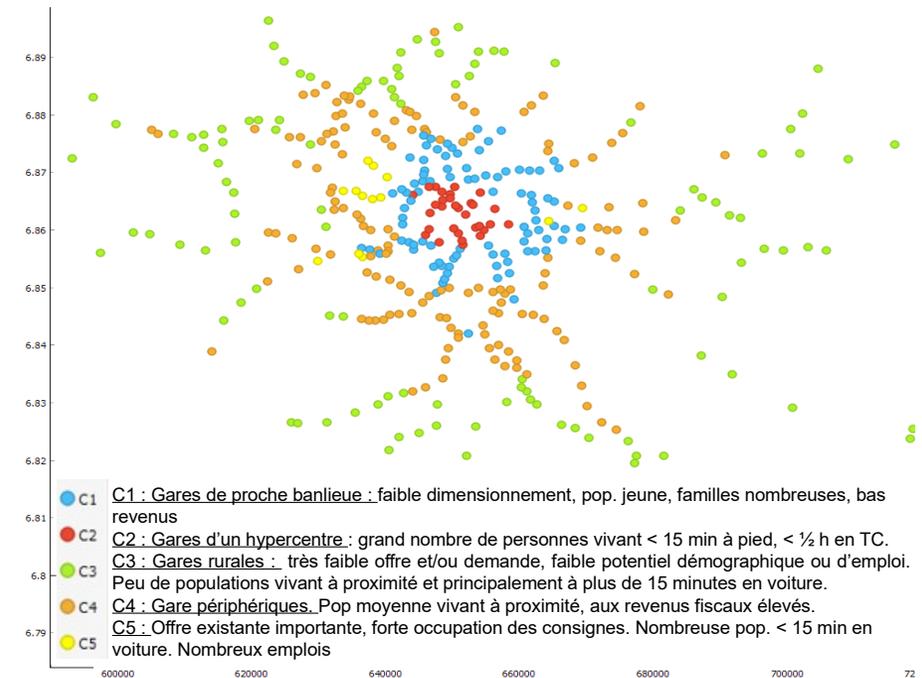
Estimation des besoins en stationnement

-



Estimation des besoins : une étude de dimensionnement à horizon 2030 (1/2)

- Etude menée sur 510 gares et stations, dont les gares du GPE
 - Hypothèses
 - Toutes gares équipées (consigne et libre-accès) et 100 000 places en 2030
 - Fréquentation des gares mesurée d'après le nombre d'entrants/ jour depuis la voirie et + 10% du trafic ferroviaire en 2030
 - Méthodologie – Gares du réseau existant
 - Utilisation des données d'enquête sur 650 gares et stations : niveau d'équipement actuel et potentiel de rabattement pour tester le modèle
 - Diverses variables : pop et emploi accessibles en TC et à pied + projections, variables socio-démographiques
 - Enquête de rotation sur les usages de stationnement sur 24h pour 20 gares
- ⇒ 5 types de gares avec hypothèses associées (taux de couverture + ratio places consignes/ places libres) + calibrage manuel pour gares parisiennes
- Ajustement (ratio arceaux/ consigne, taux de couverture acceptable...)
 - Application d'un coefficient de foisonnement pour prendre en compte un phénomène de rotation
 - Calibrage manuel à appliquer pour les gares nationales parisiennes



GARE	COUVERTURE ATTENDUE	RATIO CONSIGNE/ LIBRE
C1	3	0.3
C2	4	0.5
C3	2	0.1
C4	4	0.4
C5	3	0.3
C6	Individuellement	Individuellement

04

-

Mises en œuvre dans le cadre des DSP bus Grande couronne

-

DSP bus grande couronne

Gares du Grand Paris Express



Périmètre technique des contrats sur la partie vélo

- Etudes d'implantation et de maîtrise d'œuvre
- Fourniture / pose, raccordement électrique et travaux de voirie (dalle béton, reprise de bordure);
- Procédures administratives ;
- L'entretien préventif;
- L'ensemble des actes de réparation;
- La gestion des contrôles d'accès, des abonnements;
- La souscription et la relation client;
- La communication et la promotion du service;
- Le reporting
- Pour chaque contrat : Établissement d'une liste de gares à équiper en précisant :
 - Le nombre de places existantes : libre-accès, accès restreint, labélisation IDFM
 - Le nombre de places à remplacer car vétustes ou mauvais équipements (pincés-roues notamment)
 - Le nombre de places à implanter : libre-accès, accès restreint (avec identité)
 - Si étude de pôle en cours ou validée : plans d'implantation, schéma de référence, ... à mettre en annexe
 - Etudes d'implantations autres si existantes

Relations entre Île-de-France Mobilités et les collectivités (EPCI)

- Des conventions partenariales sont signées entre Île-de-France Mobilités et les collectivités leur demandant notamment :
 - Mise à disposition du foncier
- Plusieurs cas possibles :
 - L'EPCI **souhaite garder la maîtrise d'ouvrage sur toutes les gares/stations** de son territoire → pas de sujet vélo dans la DSP bus. Pour de nouveaux équipements, le reste à charge de l'EPCI/ la collectivité pour l'investissement sera de 30%.
 - L'EPCI souhaite **garder la maîtrise d'ouvrage dans certaines gares uniquement** → échanges nécessaires en amont entre Île-de-France Mobilités et l'EPCI pour définir les gares à intégrer dans la DSP
 - L'EPCI **ne souhaite pas garder la maîtrise d'ouvrage** → Île-de-France Mobilités intègre dans la DSP toutes les gares, sauf celles restant sous une maîtrise SNCF ou RATP, en prenant en compte les données de son étude dimensionnement pour le nombre de places.

05

-

Mise en œuvre dans les gares du Grand Paris Express

-



Principes de fonctionnement et répartition des investissements – pôles du GPE

- Stationnement en consignes – 3 cas possibles
 - Equipements dans le bâtiment de la gare :
 - Mise à disposition de la coque (gros œuvre) par la SGP
 - Fourniture, pose et exploitation par Île-de-France Mobilités dans la DSP GPE
 - Equipements sur parvis, sur du foncier SGP :
 - Mise à disposition des fourreaux par la SGP
 - Fourniture, pose et exploitation par Île-de-France Mobilités dans la DSP GPE
 - Equipements sur parvis, sur du foncier collectivité locale ou autre :
 - Fourniture, pose et exploitation par Île-de-France Mobilités dans la DSP GPE ou par la collectivité locale
- Stationnement en accès libre
 - Fourniture, pose et exploitation par Île-de-France Mobilités dans la DSP GPE ou par la collectivité locale
- Réalisation d'une étude à consolider avec la SGP et les associations

Deux études en cours

1) Etude technique de recherche d'emplacements fonciers

- Analyse de l'offre existante et des emplacements prévus au programme pôle
- Optimisation des équipements prévus et recherche d'emplacements complémentaires
 - Dont dans projets connexes, bâtiment gare ou autres bâtiments
 - Jusque 70-100 m, lorsque les emplacements plus proches ont été étudiés/ optimisés
 - En intégrant une logique de phasage avec réserves foncières
- Définition/ confirmation des cas d'implantation, de la MOA et des financements

- 22 pôles prioritaires sur 6 prochains mois
- Pilotage IDF M/ SGP

2) Etude de faisabilité juridique et foncière pour certaines implantations

- Montages possibles (ex : projets connexes SGP, projets immobiliers, équipements publics)
- Avantages/ contraintes et estimations des coûts
- Préparation des documents contractuels et appui pour négociation du montage retenu

- Tous pôles/ lignes
- Pilotage IDF M
- Dialogue avec 1^{ère} étude