Parking Vélos

SCHÉMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VÉLO EN GARES ET STATIONS

Cahier de références techniques

2020

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION 4

A. DE NOUVELLES AMBITIONS POUR LE DÉPLOIEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE 6
B. LES PRIORITÉS DE DÉPLOIEMENT 6

II. INFRASTRUCTURE 6

A. CONCEPTION ET RÉALISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT 6
1. Typologie et dimensionnement des équipements 7
2. Critères d'implantation 8
3. Caractéristiques techniques des parcs à vélos 13
4. Lutte contre le vol et le vandalisme 19
5. Informations à destination des usagers 20

B. RABATTEMENT, ACCESSIBILITÉ ET JALONNEMENT 21
1. Infrastructures cyclables à privilégier 21
2. Accessibilité aux parcs à vélos 21
3. Liaison entre le parc à vélo et les quais 22
4. Jalonnement et signalisation de position 23

C. SERVICES ANNEXES 26
1. Types de services à déployer 26
2. Répartition par parc à vélos 26

D. GESTION FONCIÈRE 28
1. Procédures juridiques de mise à disposition d'un terrain 28
2. Identification d'un emplacement pertinent 29
3. Montant de la redevance 29

III. EXPLOITATION 30

A. PARCOURS CLIENT ET TARIFICATION 30
1. Mise en place progressive d'un portail unique d'information et de souscription 30
2. Tarification 31

B. GESTION DU SURABONNEMENT ET LISTE D'ATTENTE 33

IV. INFORMATION, PROMOTION ET COMMUNICATION 34

A. NOUVELLE MARQUE RÉGIONALE ET CHARTE GRAPHIQUE ET DESIGN AJUSTÉE 35
B. PRINCIPES DE MISE EN APPLICATION 35
C. PLAN DE COMMUNICATION ET OUTILS DE PROMOTION ET DE COMMUNICATION 35
D. SENSIBILISATION DES USAGERS À LA LUTTE CONTRE LE VOL ET LE VANDALISME 36
E. VALIDATION PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS 37

V. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT 38

A. ACCOMPAGNEMENT ET FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS 38
1. Partenariat technique et financier 38
2. Dossier de demande de subvention 38
3. Financements des coûts d'investissement 41

B. FINANCEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION : RÉFÉRENTIEL DE QUALITÉ DE SERVICE ET RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL 42
1. Objectifs 42
2. Financement de l'exploitation 42
3. Conditions d'obtention des financements : référentiel qualité de service et rapport annuel 43
4. Cas des Parkings Vélos existants 44

VI. SYNTHÈSE 45

A. CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS POUR UN ABRI EN LIBRE ACCÈS 45
B. CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS POUR UN ESPACE SÉCURISÉ 45
C. CRITÈRES D'IMPLANTATION AU SEIN D'UN PARC-RELAIS 46
D. CRITÈRES D'IMPLANTATION AU SEIN D'UN LOCAL EXISTANT 46

I. INTRODUCTION

A. DE NOUVELLES AMBITIONS POUR LE DÉPLOIEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE

Île-de-France Mobilités s'est engagé activement dans des politiques favorisant la pratique du vélo et en particulier dans le financement de stationnements vélo aux abords des gares depuis 2001. Le premier Schéma directeur du stationnement vélo en gares et en stations (SDSV) a été adopté en 2011 afin d'apporter un cadre technique, juridique et financier formalisé permettant de mieux collaborer avec les collectivités territoriales et les opérateurs de transports pour le déploiement du stationnement vélo.

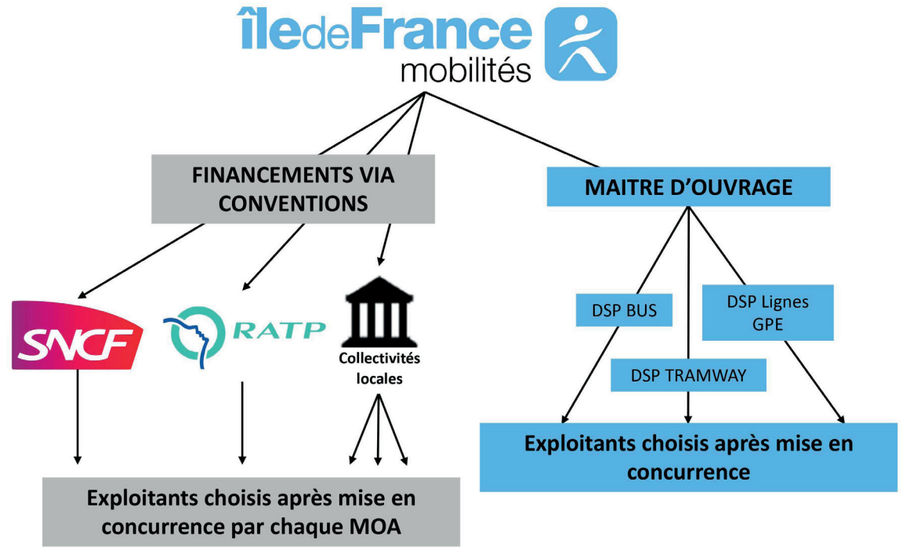
En février 2020, ce schéma a été révisé à la suite d'un large travail d'enquête et de concertation. Il a défini de nouvelles orientations en matière d'équipement, de parcours client, de communication et de gouvernance et de financement. Il fixe également le nouvel objectif d'équiper toutes les gares et stations d'Île-de-France et d'atteindre 100 000 places à horizon 2030. Le nom du dispositif a également évolué, passant de « Véligo » à « Parking Vélos Île-de-France Mobilités ». Lors du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2020, l'objectif de 100 000 places a enfin été rehaussé à 140 000 places, pour prendre en compte les besoins liés au réseau Grand Paris Express.

B. LES PRIORITÉS DE DÉPLOIEMENT

Afin de réaliser cette nouvelle ambition de 140 000 places de stationnement vélo, Île-de-France Mobilités précise des priorités de déploiement selon les maîtres d'ouvrage et partenaires :

- Pour les opérateurs de transports SNCF et RATP :
  - les gares et stations à forts potentiels (plus de 15 000 entrants / jour) dans toute l'Île-de-France.
  - Les gares nationales, en partenariat avec les collectivités locales, l'État et la SNCF (au niveau national) permettant de mutualiser les besoins liés aux transports franciliens et ceux liés aux transports nationaux ou internationaux.
  - les gares et stations de petite couronne d'ici 2025, en fonction également des délais de mise en concurrence des réseaux bus en petite couronne.
- Pour les collectivités territoriales : gares et stations sur leur territoire, notamment celles de petite couronne.
- Pour la Ville de Paris, territoire sur lequel se situe plus d'un tiers du besoin cible d'ici 2030 :
  - les gares nationales, en partenariat avec l'État et la SNCF.
  - les gares RER/ train ayant un rôle d'entrée sur Paris.
  - les stations de métro les plus importantes.
- Pour la Société du Grand Paris : contribution au déploiement de places à la fois pour les nouvelles stations et pour les stations existantes.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités devient maître d'ouvrage de Parkings Vélos Île-de-France Mobilités dans le cadre de différents contrats (mise en concurrence des réseaux bus, de lignes de tramway, des lignes du Grand Paris Express...), lorsque ni les collectivités territoriales ni les opérateurs de transports ne souhaitent assurer eux-mêmes la maîtrise d'ouvrage des équipements.



Représentation schématique des quatre modes de gestion à conserver à horizon 2030

Le succès du service Parking Vélos Île-de-France Mobilités sera fonction de sa capacité à renforcer sa lisibilité et son homogénéité sur l'ensemble des gares et stations et à proposer un parcours client unique et accessible.

La politique de déploiement proposée par Île-de-France Mobilités est ainsi conditionnée au respect d'un certain nombre de préconisations techniques par les maîtres d'ouvrage, qui définiront la participation financière à l'investissement et à l'exploitation.

Ces préconisations sont déclinées au sein de ce cahier de références techniques, organisé en quatre volets, couvrant l'ensemble des champs d'actions liés à la mise en œuvre du stationnement vélo :

- Volet infrastructure.
- Volet exploitation.
- Volet information et communication.
- Volet gouvernance et financement.

Ce cahier de références techniques remplace la version précédente de 2018.

II. INFRASTRUCTURE

A. CONCEPTION ET RÉALISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Les gares et stations franciliennes totalisaient à fin 2018 environ 20 000 places de stationnement vélo aux abords des gares du réseau RER-Train. Parmi ces gares, 72 n'offraient encore aucun stationnement vélo, et 330 gares n'offraient que du stationnement vélo en libre-accès.

Parmi ces 20 000 places, on en dénombrait fin 2020 environ 9 600 financées par Île-de-France Mobilités, dont 8 500 en service. Ces données montrent cependant une capacité nettement insuffisante pour répondre aux besoins croissants de mobilité quotidienne à vélo.

Afin d'inciter les usagers à délaisser la voiture individuelle au profit de pratiques intermodales, il est indispensable que l'offre de stationnement vélo réponde efficacement aux enjeux suivants :

- **Une capacité totale suffisante** pour absorber l'ensemble de la demande.
- **Des emplacements permettant un passage rapide du vélo vers l'accès au train ou au métro**.
- **Des conditions de stationnement offrant une garantie optimale** contre les risques de vol et de vandalisme.
- **Des dispositifs permettant d'abriter les vélos des intempéries.**

Par rapport à la situation initiale, Île-de-France Mobilités fixe un objectif de réalisation de 120 000 places supplémentaires d'ici à 2030, ce qui implique un passage du rythme actuel de déploiement de 900-950 places par an à 12 000 places par an.

1. TYPOLOGIE ET DIMENSIONNEMENT DES ÉQUIPEMENTS

Les espaces de stationnement finançables par Île-de-France Mobilités peuvent être de deux types :

Des abris en accès libre
Le parc à vélos en accès libre est abrité, dans une zone éclairée et implanté à moins de 70 mètres d'un accès à la gare/ la station et/ou aux quais et voies ferrés.

L'arceau constitue le mobilier à privilégier pour l'accrochage des vélos permettant d'accrocher le cadre et les roues en 3 points, et de garantir leur bon alignement. Il est également possible d'implanter des racks double étage si l'espace disponible est insuffisant pour atteindre le nombre de places prévues.

Des espaces fermés et sécurisés
L'espace sécurisé est clos, éclairé et implanté à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageurs de la gare ou de la station et/ou aux quais et voies ferrés. Il est accessible avec un passe Navigo ou de transports. Ce service est payant (sauf pour les abonnés annuels au réseau de transport en commun), ce qui se justifie par la qualité de service proposée.

Ces espaces privilégient la pose de mobilier en double rack afin de maximiser le nombre de places par m².

Il existe cependant une grande variété de mobilier urbain pour le stationnement vélo et les deux types d'équipements (libre-accès et consigne) peuvent être combinés/ superposés de diverses manières, comme présenté ci-dessous.

Brunoy : installation de racks en double-étage en libre-accès accolés à une consigne

Même fonctionnement à côté de la consigne de Versailles Rive Gauche

Afin d'atteindre les objectifs fixés par Île-de-France Mobilités, un dimensionnement prévisionnel théorique pour chaque gare ou station a été mené. Celui-ci a été défini à partir des données et résultats des enquêtes réalisées en septembre 2018, de données socio-économiques, de données urbaines et de données cyclables des territoires concernés. Chaque pôle d'échange existant ou en projet fait l'objet d'une proposition : Île-de-France Mobilités impose ainsi que soit présent sur chaque pôle à la fois du stationnement sous forme d'abris en libre-accès et sous forme de consignes fermées et sécurisés. L'objectif est de pouvoir proposer du stationnement gratuit et payant avec deux niveaux de qualité de service. Cette dualité permet ainsi de répondre aux besoins de tous les usagers.

Bien que calculées à partir d'un outil de modélisation prenant en compte les caractéristiques de mobilité des usagers autour de chaque pôle, les valeurs proposées restent indicatives, et constituent un ordre de grandeur à respecter d'ici 2030. Les études de pôles permettent de préciser et de confirmer ces chiffres. Il est aussi possible pour une maîtrise d'ouvrage souhaitant renforcer le volet intermodal d'une gare o de proposer des parcs de plus grande capacité, si les disponibilités foncières le permettent.

2. CRITÈRES D'IMPLANTATION

La question de l'emplacement d'un parc à vélos aux abords d'un pôle d'échanges est souvent la plus complexe à traiter pour une maîtrise d'ouvrage. En effet, le foncier, souvent rare et cher, est régulièrement à l'origine de la non-présence d'un service de stationnement vélo à proximité des gares et stations. Dans d'autres cas, la localisation du stationnement vélo est parfois inadaptée car positionnée « par défaut » sur les espaces disponibles. Pourtant, l'emplacement du parc à vélos constitue sans doute le critère le plus important aux yeux des usagers pendulaires qui souhaitent réduire la durée de leur déplacement domicile-travail. Aussi, du stationnement vélo mal positionné par rapport à l'accès à la gare ou station aura quasi-systématiquement pour conséquence une faible fréquentation du service, offrant à la vue des usagers un espace vide malgré la présence de vélos stationnés sur le mobilier urbain à proximité de la gare, image dévalorisante pour le service.

Afin de ne pas être confronté à l'exercice difficile de positionnement d'un parc à vélo au sein d'un pôle d'échanges, la meilleure solution consiste à réfléchir à son intégration dès l'engagement d'un projet d'aménagement de gare, de station métro voire de station de tramway... C'est dans cette configuration que l'on trouve généralement les emplacements de stationnement les mieux adaptés et in fine, les services les plus performants.

2.1 DISTANCE AUX ENTRÉES DE LA GARE/ STATION

La distance entre les parcs à vélos et la gare a une forte influence sur le taux d'occupation. En effet, plus l'aire de stationnement est éloignée de la gare, moins elle sera fréquentée. **Les parcs à vélos devront donc être implantés au plus près d'un accès à la gare/ station (bâtiment voyageur ou accès aux quais ou voies ferrés), dans un rayon maximal de 70 mètres**.

Des emplacements au plus proche devront être privilégiés pour assurer la plus grande attractivité et visibilité des parcs à vélos et permettre un accès rapide des cyclistes aux transports en commun.

Cependant, un assouplissement pourra être envisagé, dans le cas d'importants besoins en stationnement sur une gare/ station et une fois toutes les autres pistes plus proches explorées :

- jusqu'à un rayon de 100 mètres avec co-visibilité entre l'espace de stationnement vélo et l'accès à la gare/ station ou au bâtiment voyageur.
- éventuellement au-delà pour des offres complémentaires spécifiques, par exemple pour une offre longue durée avec du stationnement de nuit ou sur plusieurs jours et dans le cas d'une implantation dans des projets urbains, à proximité du pôle.

Île-de-France Mobilités pourra financer du stationnement vélo à plus de 70 m d'un accès à la gare/station uniquement à titre exceptionnel et sur justification technique avérée, dans l'hypothèse où aucune disponibilité foncière n'a été identifiée à moins de 70 m, si les emplacements disponibles sont déjà affectés à du stationnement vélo ou en cas de besoins particulièrement importants. Ces emplacements devront néanmoins rester pertinent (concept de covisibilité avec la gare) et feront l'objet d'une étude au cas par cas. Le périmètre de moins de 70 m reste la préconisation prioritaire à appliquer.

Selon les caractéristiques du site, il est aussi conseillé d'**implanter les parcs à vélos dans les flux voyageurs pour leur conférer une bonne visibilité et ainsi augmenter leur attractivité**.

Un rendu architectural soigné permettra également de faire de l'espace sécurisé une véritable entité du pôle avec un double objectif, fonctionnel et esthétique.

Toutes les solutions et emplacements possibles devront être examinés pour ne pas laisser le pôle étudié sans solution de stationnement vélo.

2.2 LOCALISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) précise dans son article 53 sur la valorisation de l'intermodalité qu'une surface nécessaire à la création de stationnements vélos devra être trouvée « 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 » (art. L. 1272-4 du code des transports) dans le cas où les emprises foncières disponibles de la gare ou du pôle d'échange seraient insuffisantes.

En fonction de ces disponibilités, l'emplacement du stationnement peut par exemple être prévu ainsi :

- Les abris et espaces sécurisés peuvent être implantés sur le parvis. Cette solution est attractive dans le sens où elle bénéficie d'un emplacement optimal tout en étant un outil de communication par son rendu visuel. Les cyclistes devront mettre à pied-à-terre de la rue jusqu'au stationnement.
- Les abris et espaces sécurisés peuvent être implantés dans une rue adjacente lorsque le trottoir est très large ou en lieu et place de stationnements voiture.
- Les espaces sécurisés peuvent être intégrés au bâtiment-voyageurs.
- Un espace sécurisé pourra être implanté dans les Parcs-Relais en ouvrage (labelisé Île-de-France Mobilités ou non), en assurant les conditions d'un accès facilité à vélo, et à la condition de respecter la distance prescrite de 70 mètres maximum avec l'accès de la gare.
- Les abris et espaces sécurisés peuvent également être implantés aux abords des éco-stations bus. Le Schéma directeur des éco-stations bus impose en effet la création de places de stationnement vélo lors de tout aménagement ou de rénovation d'éco-station bus. L'accès au stationnement vélo ne pourra traverser l'éco-station bus ni gêner la circulation des bus.

Dans une logique de gain de place, une mutualisation des équipements avec une partie espace sécurisé et une partie abri en accès-libre est possible.

Afin de permettre un rabattement aisé aux cyclistes, il conviendra d'implanter des parcs à vélos de part et d'autre du faisceau ferré et à plusieurs accès de la gare/station le cas échéant.

Dans la mesure du possible et selon les opportunités foncières, les espaces sécurisés seront implantés de préférence du côté où les flux constatés d'arrivée de voyageurs en gare sont plus importants. Cette localisation peut être affinée en prenant également en compte le secteur où l'activité économique est la plus forte (nombre d'emplois, commerces...) et pourrait justifier à court ou long terme la réalisation de consignes des deux côtés de la gare (après saturation d'un premier espace de stationnement).

Le choix d'implantation de l'espace sécurisé devra donc prendre en compte les flux vélos et répondre à la plus importante demande dans le cas, principalement, où il n'y a pas de liaisons possibles entre les 2 côtés du faisceau.

L'aménagement des parcs à vélos devra veiller à ne pas altérer le bon fonctionnement des autres fonctionnalités du pôle (éviter les circulations cyclables sur la chaussée de éco-stations bus, prévoir l'articulation des flux piétons et cyclables, notamment pour ne pas gêner l'accès aux voies, etc.)
De façon générale, les maîtrises d'ouvrages devront s'attacher à respecter les différents schémas directeurs d'Île-de-France Mobilités. Cependant, chaque projet de pôle sera traité au cas par cas et s'adaptera aux contraintes locales, Île-de-France Mobilités validant la version finale du schéma de référence.

2.3 CONTRAINTES D'IMPLANTATION

Que ce soit pour l'aménagement d'abris ou d'espaces sécurisés, les principales contraintes à prendre en compte sont les suivantes :

	Libre accès	Espace sécurisé
Raccordement au réseau électrique pour l'éclairage interne ; il sera nécessaire d'anticiper la demande pour optimiser le temps d'attente.	au cas par cas	X
Liaison via réseau téléphonique/ internet/ fibre, nécessaire pour assurer la bonne communication entre l'équipement et le système d'information (SI) de gestion du service. La technologie utilisée peut-être par un raccordement télécom, 3G/4G, ZIGBEE, ou autre.		X
Insertion de l'aire de stationnement à proximité de sites classés ou dans les projets urbains à coordonner. Une consultation des ABF le plus en amont possible sera nécessaire afin de recueillir leur avis sur le projet.	X	X
Diagnostic d'amiante dans les enrobés.	X	X
Accès pompiers à prévoir.	X	X
Accessibilité de la voirie PMR à respecter.	X	X
Nécessité d'une surface complètement plane et revêtue afin de résister à la pression du matériel installé sur le sol.	X	X
Permis de construire à déposer pour les projets d'une surface supérieure à 20 m².	X	X
Prise en compte des contraintes des Plans de Prévention des Risques Naturels et Technologiques. L'existence de tels plans est précisée dans le PLU.		X

2.4 INSERTION AU SEIN D'INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Stationnements dans les parcs relais

Les problématiques de disponibilité du foncier à proximité des gares et stations nécessitent souvent de rechercher de nouvelles opportunités de localisation pour les parcs à vélos. La mise en place de stationnements dans les parcs relais peut ainsi constituer une option à étudier. Ce principe ne s'applique que si la distance entre l'accès à la gare/ station et le parc à vélos est faible (inférieure aux 70 m voire 100 m évoqués) et que si l'aménagement de ce stationnement sur le parvis (ou à proximité) n'est pas possible. Un justificatif sera demandé dans le dossier de demande de subvention le cas échéant.

Que le parc-relais soit au sol ou en ouvrage, l'espace alloué au stationnement vélo devra être exclusivement dédié aux vélos et séparé du stationnement de tous les autres modes motorisés.

L'attention toute particulière qui sera portée sur ce choix de localisation réside dans le fait que :

- l'espace sécurisé doit être facilement accessible depuis l'extérieur du parc-relais, afin de réduire au maximum le temps de parcours pour rejoindre le stationnement et d'éviter un itinéraire contraint. Il doit aussi être aménagé du côté de l'accès le plus court pour se rendre vers la gare/station et/ou aux quais et voies ferrées.
- Un accès vélo dédié doit être mis en place. Celui-ci peut éventuellement être accolé et mi toyen à l'accès pour les véhicules motorisés, du moment que l'espacement et les giratations permettent un accès facilité et en toute sécurité pour les usagers. L'espace sécurisé doit se trouver dans un endroit ouvert sur le parc-relais (visible depuis l'extérieur, sans portes à ouvrir ou autre obstacle à franchir), éclairé et non isolé.
- Une localisation uniquement dans les étages supérieurs est à proscrire, en raison de-temps d'accès rallongés. Quand le parc-relais ne possède que des niveaux inférieurs, il peut être envisageable de mettre en place un parc à vélos au niveau -1, avec l'aménagement d'une rampe d'accès d'une pente inférieure à 12%. Du stationnement vélo sur plusieurs étages peut aussi être envisagé, dans les mêmes dispositions. Une attention particulière sera portée à la qualité des cheminements à vélo, qui devront être éclairés et sécurisés, et aux franchissements de niveaux.
- Le cycliste ne devra pas franchir de marches avec son vélo et aura un minimum de portes à manipuler sur leur cheminement, et le cas échéant, des portes à ouverture automa tique avec détecteur de présence. Toutes les portes devront être d'une largeur suffisante pour passer de front avec son vélo (1,40 m minimum). Pour l'accès à la partie sécurisée, une porte verrouillée avec contrôle d'accès devra être prévue.
- La signalisation de l'espace de stationnement vélo dans le parc-relais devra être visible de l'extérieur, pour valoriser et identifier cette offre, et un jalonnement devra être prévu jusqu'à l'espace de stationnement vélo.

Exemple de consigne à vélo insérée dans un parking souterrain – Combs-la-Ville

Pour accueillir des racks à double étage, l'espace accueillant l'espace sécurisé doit disposer d'une hauteur sous-plafond de 3,00 m[1]. Cette solution permet de disposer davantage d'emplacements de stationnement en une emprise au sol minimale. Cependant elle n'est pas toujours autant appréciée et utilisée par les usagers que du stationnement au sol, compte tenu de l'effort à fournir pour manipuler le rack supérieur. À noter que l'installation de racks double-étage nécessite d'être vigilant quant à l'état de maintien du matériel (huilage par exemple) pour que celui soit parfaitement opérationnel.

L'exploitant et le maître d'ouvrage devront prévoir la possibilité d'éventuelles extensions en d'autres espaces en cas de saturation de l'espace vélo. Cette réserve foncière devra être présentée et développée dans le dossier de demande de subvention à l'attention d'Île-de-France Mobilités.La mise en visibilité d'un parc à vélo situé dans un parc-relais est un élément indispensable. Le jalonnement constitue également un point essentiel à la mise en place de stationnements vélos, celui-ci n'étant pas visible par les piétons depuis l'entrée de la gare et par les cyclistes depuis la voirie.

L'itinéraire cyclable, au sein du parc-relais, devra être prévu afin de faciliter le déplacement de l'usager et de résorber toute forme de contrainte au déplacement : dénivelés importants, virages serrés...

Réutilisation d'autres locaux existants

Lors du recensement des implantations possibles, des locaux fermés à proximité immédiate ou à l'intérieur du bâtiment de la gare/station peuvent aussi exister. Suivant leur taille, il peut être intéressant de les convertir en espace pour du stationnement vélo sécurisé.

Comme pour les parcs-relais, un jalonnement et une signalétique adaptés seront nécessaires pour l'identification de cet espace.

Le local devra avoir une surface compatible avec la capacité prévisionnelle, répondre aux normes de sécurité et être équipé d'une porte suffisamment large (1,4 m minimum). L'accès devra s'effectuer de plain-pied, sans présence de marches. En l'absence de solution, des rampes d'accès devront être prévues pour faciliter l'accessibilité (pente à moins de 12%). Par ailleurs, il devra y avoir un accès direct depuis l'extérieur. Il est en effet peu recommandé de prévoir un accès depuis un bâtiment-voyageurs ou par un autre bâtiment.

De plus, le local existant devra subir un traitement des murs (peinture) et plus spécifiquement du sol afin de rendre l'endroit agréable, esthétiquement réussi, et conforme aux préconisations de la charte graphique et design Parking Vélos Île-de-France Mobilités :

- Ponçage du sol.
- Rebouchage à la résine des trous et autres aspérités.
- Mise en peinture du sol (attention à ne pas mettre un matériau glissant en cas de pluie).
- Différenciation couleur du cheminement piéton au sein du local.
- Mise en place d'éclairage.
- Mise en place d'information voyageurs.

1. Des hauteurs inférieures peuvent être étudiées au cas par cas selon les opportunités foncières ou locaux disponibles. Certains racks peuvent ainsi être opérationnels sous une hauteur sous plafond de 2,80 m minimum. Il convient toutefois de s'assurer du bon fonctionnement du dispositif avant d'engager les travaux de mise aux normes d'un local.*

3. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES PARKINGS VÉLOS

3.1 ESPACES OCCUPÉS

L'implantation des parcs à vélos nécessite du foncier et une surface dépendante du dimensionnement du stationnement. Les ratios ci-dessous permettent de définir les surfaces nécessaires par place pour aménager un parc à vélos, selon le type de mobilier sélectionné, la nécessité de prévoir un espace de dégagement, et/ou un espace de circulation pour les parcs à forte capacité :

	Espace de stationnement	Espace de dégagement
Place en arceau	0,90 m²	1,00 m²
Place en double-rack	0,40 m²	0,60 m²

Pour les parcs à forte capacité, la circulation des usagers avec leur vélo dans les locaux doit être facilitée, et ne pas générer d'encombrements avec les cyclistes récupérant leurs vélos. L'espace de circulation entre deux rangées de stationnement doit ainsi être au moins de 2,00 m si l'usager se déplace à pied avec son vélo et de 3,50 m si l'usager circule à vélo dans le local.

3.2 ÉQUIPEMENTS À PRIVILÉGIER

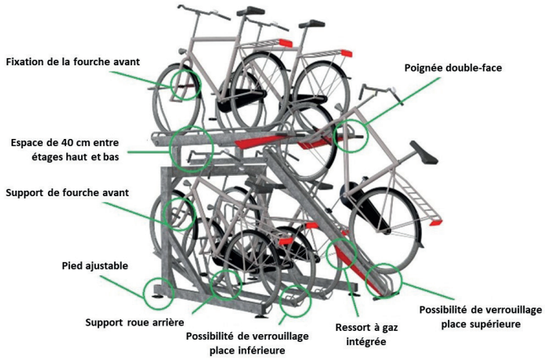
Les conditions d'accrochage des vélos constituent un élément prépondérant dans le succès d'un espace de stationnement. Un mobilier dégradé, difficile d'accès, sans garantie contre le risque de vol génèrera un niveau d'insatisfaction élevé à l'origine d'une absence de fréquentation du service, avec des usagers qui opteront pour un stationnement répondant mieux à leurs besoins, voire même abandonnent la pratique du vélo en intermodalité.

Parmi les différents mobiliers disponibles, deux sont à privilégier dans les espaces de stationnements en libre accès et sécurisés.

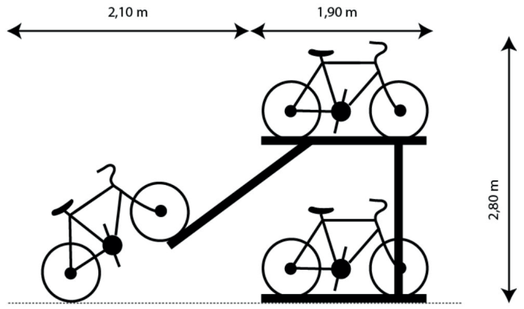
Les racks double étage

Les racks double étage permettent d'optimiser l'espace au sol nécessaire pour le stockage des vélos. La manipulation des vélos reste aisée grâce aux vérins pneumatiques intégrés qui facilitent la montée et ralentissent la descente. Ce système d'accroche est également silencieux par la présence d'un amortisseur dans les rails et s'avère résistant dans le temps, avec notamment des roulements métalliques et non plastiques.

À proximité des gares et stations où les disponibilités sont rares et coûteuses, ce type de mobilier est à favoriser si les conditions de stockage le permettent. **L'emprise d'un vélo est en effet réduite à 0,75 ou 1 m², espace de dégagement compris**. À titre indicatif, l'écartement des racks de série est de 40 cm ou de 50 cm. Les racks double étage seront préférentiellement utilisés pour les stationnements en consignes. Ils peuvent cependant être envisagés pour l'accès libre si l'emprise foncière est insuffisante et la demande importante. Un point d'attention sera alors l'intégration visuelle de l'équipement (en le plaçant par exemple adossé à une consigne, à un mur...).



Exemple de dispositif avec maintien du vélo par la fourche avant (niveau haut)

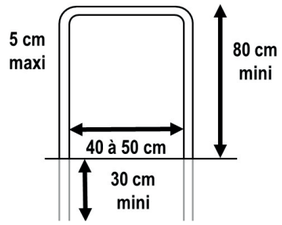


Dimensions de ces dispositifs

Les limites de ces supports :

- L'espace sous plafond nécessaire : 2,80 minimum (idéalement 3 m), ce qui est parfois incompatible si la consigne est intégrée dans un parking ou dans un autre local existant,
- La nécessité de ménager un espace de dégagement suffisant de 2,00 m minimum pour pouvoir accéder au rack supérieur.
- Le poids du vélo, notamment les VAE avec un poids supérieur à 20 kg peuvent être difficiles à manipuler sur le rail.
- La largeur du cintre pour certains vélos (VTT récents, largeur à 70 cm, vélos à gabarit spécial, vélos avec accessoires) peut être problématique.

Les arceaux

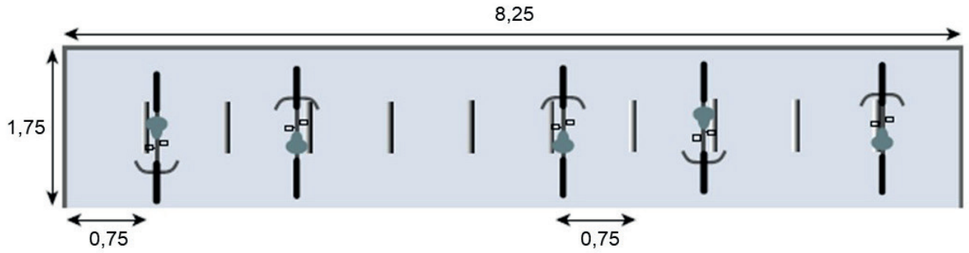


Les parcs à vélos en accès libre seront équipés en arceaux abrités.

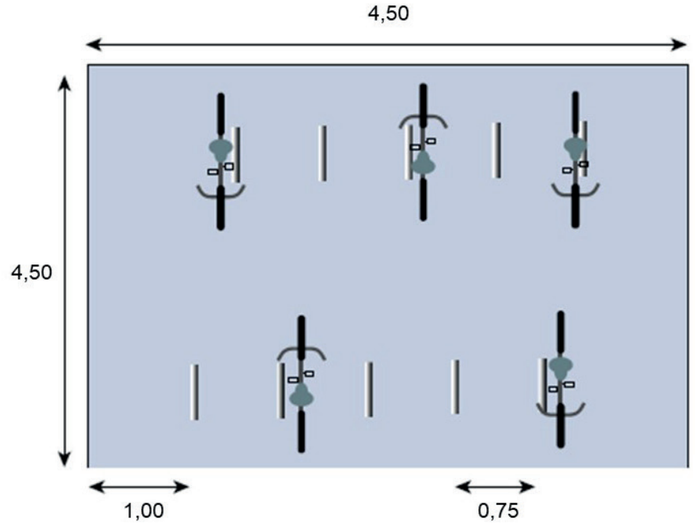
Présentant un bon niveau de sécurité, ils permettent d'attacher le cadre et la roue avant du vélo et proposent deux places sur un même support.

L'espacement entre deux arceaux doit être au maximum de 0,75 m afin d'éviter le stationnement des deux-roues motorisés et de pouvoir circuler dans l'abri. La technicité et les caractéristiques des arceaux sont au libre choix de la maîtrise d'ouvrage.

L'emprise au sol pour un vélo est de 1,90 m², espace de dégagement compris.



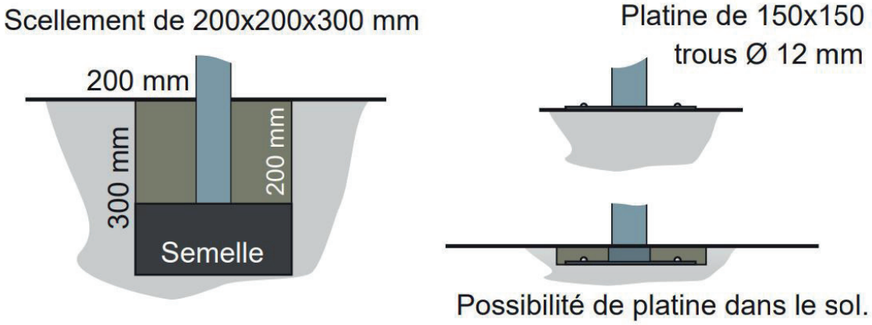
Exemple de disposition en libre accès



Et en espace sécurisé

Plusieurs modes de fixations des arceaux sont possibles :

- Par scellement : solution la plus sûre mais nécessitant de creuser sur une profondeur de 30 cm.
- Par platine : solution moins sûre car exposée au vandalisme et à la casse.
- Par platine dans le sol : compromis intéressant si le site dispose d'un revêtement de surface qualitatif (dallage, enrobé...).



Autres supports d'accroches

Les autres supports (racks simples, potelets, supports verticaux...) feront l'objet d'une étude au cas par cas mais ne pourront constituer la solution prioritaire à privilégier. Leur utilisation devra faire l'objet d'une justification technique démontrant l'impossibilité d'équiper le parc par des racks doubles ou des arceaux.

Rack simple

Potelet pour roue avant

Supports verticaux

Ces systèmes qui permettent d'avoir une inter-distance réduite (50 cm) car le stationnement est guidé peuvent en effet être des solutions pour des lieux contraints. **Les dispositifs de type pinces-roues ne seront pas subventionnés par Île-de-France Mobilités** car ils n'offrent aucune garantie contre le vol et engendrent une dégradation des roues du vélo.

Espaces pour vélos spéciaux

Des espaces réservés pour vélos-cargos et vélos spéciaux peuvent également être intégrés, a minima dans les consignes. Ces systèmes d'attache sont en cours de développement chez les fournisseurs. Les systèmes proposent une attache au sol, plutôt basse, pour l'une des deux roues latérales.

Les biporteurs, triporteurs et tricycles présentent des gabarits différents, selon qu'ils sont à deux ou trois roues. Dans tous les cas, il convient de prévoir une largeur de 90 cm. Un dégagement complémentaire entre deux vélos de 40 cm doit être ajouté, nécessitant d'espacer les arceaux de 1,30 m.

Contrairement aux arceaux classiques où deux vélos peuvent être cadenassés, il convient de ne prévoir qu'une seule place de stationnement par arceau pour des raisons de praticité d'accès aux anti-vols.

Espace de stationnement	Espace de dégagement
2,70 m² (1,30 x 2,10)	2,60 m² (1,30 x 2,00)

L'emprise au sol pour ce type de places est de 5,30 m², espace de dégagement compris. Il est recommandé de proposer au moins **deux places pour vélos cargos ou autres vélos à gabarit spécial pour 80 places de stationnement classiques**.

Exemple d'arceau spécifique Vélo Cargos (Cykleo)

Bornes de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE)

Pour les recharges de VAE, deux solutions sont possibles : l'équipement à la place (arceaux simple ou racks à double étage) avec des bornes de recharge, ou l'équipement de casiers avec une alimentation électrique pour recharger sa batterie. La première solution n'engendre pas de besoins supplémentaires majeurs en termes de surface occupée par rapports aux mobiliers classiques. Le chapitre dédié aux services annexes précise les recommandations pour la mise en place de ces équipements.

3.3 CARACTÉRISTIQUES DES STATIONNEMENTS EN LIBRE ACCÈS

Il est recommandé d'implanter des abris pour protéger les vélos des intempéries si possible avec trois parois (deux latérales et une longitudinale). Les abris étant essentiellement des éléments préfabriqués, il est important d'avoir une surface sans entrave avec une déclivité faible et une surface revêtue (enrobé, dalle béton...). L'évacuation des eaux de pluies devra être également bien prise en compte.

L'éclairage des parcs en libre accès n'est pas imposé, mais recommandé pour les parcs à forte capacité avec présence de parois verticales et/ou en cas de plusieurs rangées de stationnement. Les autres parcs pourront se contenter d'un éclairage public à proximité immédiate, satisfaisant pour l'éclairer suffisamment.

Île-de-France Mobilités pourra accepter, sur justification technique avérée (refus de l'ABF par exemple), de financer du stationnement vélo non abrité. Néanmoins, la mise en place d'un abri est la prescription principale à appliquer.

3.4 CARACTÉRISTIQUES DES STATIONNEMENTS EN ESPACE SÉCURISE

Généralités

Le maître d'ouvrage veillera à la qualité du traitement architectural de l'espace sécurisé créé ainsi qu'à son insertion dans l'environnement urbain. Les espaces sécurisés peuvent être en différents matériaux. Il sera cependant nécessaire d'avoir un habillage qui permet d'avoir un visuel sur l'intérieur depuis l'extérieur afin d'instaurer un sentiment de sécurité/sureté pour les usagers.

Un habillage Parcs à vélos conforme à la charte graphique et design devra être mis en place sur l'espace sécurisé (voir Charte graphique Parking Vélos Île-de-France Mobilités en annexe). Dans ce sens, une simulation 3D de tous les abris et espaces sécurisés financés devra être fournie dans le dossier de demande de subvention afin d'apprécier le respect de la Charte graphique.

Les fournisseurs proposent plusieurs habillages différents qui sont fonction du prix. On trouve le plus souvent une structure en bois, en verre feuilleté, en barreaudage, en grillage ou en tôle perforée nervurée. Des matériaux anti-graffiti sont demandés afin d'éviter au maximum les dégradations de ce type.

La maîtrise d'ouvrage devra s'assurer des garanties tests constructeurs sur la solidité des espaces sécurisés. Les constructions proposées par les différents fournisseurs pourront présenter les garanties suivantes :

- Des garanties de performance sur le matériel mis en place : Les systèmes existants étant très nombreux, les fournisseurs doivent proposer une garantie matérielle pièces et main d'œuvre avec des modalités d'intervention sur site respectant des délais que le maître d'ouvrage imposera dans son cahier des charges.
- Des garanties de sécurité : Les équipements devront répondre aux normes européennes en vigueur en termes de sécurité face aux risques électrique et incendie. L'espace sécurisé devra également être équipé d'une porte à ouverture manuelle depuis l'intérieur.
- Des garanties anti-virus : Les fournisseurs devront s'engager à ce que les développements logiciels prévus dans le cadre de la mise en œuvre du système de gestion ne soient pas piratables de l'extérieur.
- Des garanties de facilité d'usage des racks double-étage (montées/descentes).

Des attestations certifiées devront être fournies pour l'ensemble des garanties demandées.

Afin de pouvoir suivre en temps réel la fréquentation et la disponibilité des places libres et proposer à terme un service optimal d'abonnement courte durée (journée), il est demandé aux maîtres d'ouvrage de mettre des capteurs à la place, permettant d'informer sur le nombre de places occupées et disponibles. Ce dispositif pourrait également être optimisé avec la mise en place d'un système d'attribution des places pour les usagers réguliers.

Ce système de capteurs à la place permet :
- D'identifier les propriétaires de vélos ventouses et éventuellement d'engager des procédures pour suspendre certains abonnements.
- De disposer d'information voyageurs en temps réel sur le places disponibles (particulièrement utile pour les grandes consignes).
- D'enrichir le contenu des analyses annuelles de fréquentation.
- D'identifier plus efficacement les problématiques liés à l'atteinte des capacités maximales, d'anticiper les besoins d'extension du parc, de gérer le surabonnement consigne par consigne, Par ailleurs, lors de l'aménagement d'un espace sécurisé, divers éléments doivent être pris en compte. L'évacuation des eaux de pluie est un élément important. Pour une bonne évacuation, il sera nécessaire de prévoir des rigoles autour de l'espace sécurisé et de réaliser un sol légèrement en pente afin que l'eau ne stagne pas. Il est également préconisé d'équiper l'espace sécurisé de « bas de caisse » afin d'éviter au maximum l'entrée de la pluie, des feuilles mortes ou autres détritus volants...

Extension future de l'espace sécurisé
Le maître d'ouvrage devra prévoir une possible extension des stationnements vélos en cas de saturation de l'équipement si l'emprise foncière à disposition le permet. Cette possible extension doit être anticipée et prise en considération dès la première demande de subvention.

Équipements complémentaires
En complément des équipements classiques, l'espace sécurisé pourra être équipé :

OBLIGATIONS	RECOMMANDATIONS
D'un système de pose-vélo à la porte d'entrée de l'espace sécurisé afin de permettre à l'usager de lâcher son vélo le temps de badger sa carte Navigo et d'ouvrir facilement la porte.	De bornes de recharge aux vélos à assistance électrique. Le maître d'ouvrage devra proposer a minima 2 % de la capacité totale équipée en bornes de recharge VAE (soit au moins une place avec borne pour 50 places classiques). La technologie retenue est laissée libre au maître d'ouvrage.
D'un système de gonflage vélos manuel (pompe à vélo en accès libre-service) situé à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace sécurisé	D'un éclairage extérieur afin d'optimiser le confort d'utilisation de l'espace sécurisé.
D'un pied de réparation et d'un petit kit d'outillage permettant les réparations simples. À noter que ces derniers services (système de gonflage, pied de réparation et kit d'outillage) peuvent être mutualisés.	De places de stationnement pour vélos-cargos et vélos à gabarit spécial. Prévoir à minima deux places pour 80 places de vélos de gabarit classique.

Le détail des services complémentaires demandés ou préconisés figure dans le chapitre « services annexes ».

4. LUTTE CONTRE LE VOL ET LE VANDALISME

La peur du vol et du vandalisme constitue l'un des arguments majeurs à la non-utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens. L'enquête réalisée en 2018 auprès d'un panel de 1 000 personnes regroupant abonnés actuels, anciens abonnés et non-abonnés (cyclistes) montre l'importance de la thématique sécuritaire et la nécessité de limiter au maximum les tentatives de vols et dégradation.

4.1 DES LOCAUX RENFORCÉS

La conception des espaces devra intégrer certaines mesures pour lutter contre les risques de vol et de vandalisme. Le cahier des charges de fourniture et pose imposera aux candidats d'exposer leurs propositions en matière de lutte contre le vol et le vandalisme, particulièrement sur les points suivants :
- Résistance des parois et du toit.
- Garantie de sécurité de la porte d'accès (système par ventouse plutôt que gâche).
- Garantie d'un espace minimal entre la porte et le seuil, et entre le bas de la structure et la surface au sol.
- Système d'alerte de l'exploitant en temps réel en cas d'intrusion ou de tentative d'ouverture frauduleuse de porte.
- Alarme en cas d'intrusion frauduleuse.

4.2 DES LOCAUX SURVEILLES

Par vidéo
La vidéoprotection doit être systématiquement prévue sur l'ensemble des espaces fermés et sécurisés (consignes). L'ensemble de l'espace sécurisé doit être couvert, par une ou plusieurs caméras. Le système doit permettre l'enregistrement des vidéos en permanence, avec une conservation des données au minimum 72 heures. La vidéo peut également avoir un rôle de comptage ou d'inspection de l'espace sécurisé.

Une autorisation préfectorale est nécessaire pour la mise en place d'un système vidéoprotection. Ces démarches peuvent être réalisées par télédéclaration. La mise en service de l'espace sécurisé ne pourra se faire sans l'autorisation de l'autorité compétente. Ces délais devront être intégrés dans le planning présenté dans le dossier de demande de subvention.

La vidéoprotection doit faire l'objet d'une information auprès des personnes susceptibles d'être filmées, au moyen de panneaux affichés en permanence, dans tous les lieux concernés, de façon visible et compréhensible par tous les publics. Ils doivent à minima comporter, outre un pictogramme représentant une caméra qui indique que le lieu est placé sous vidéoprotection :
- les finalités du traitement installé.
- la durée de conservation des images.
- le nom ou la qualité et le numéro de téléphone du responsable/du délégué à la protection des données (DPO).
- l'existence de droits « Informatique et libertés ».
- le droit d'introduire une réclamation auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), en précisant ses coordonnées. L'ensemble des informations à apporter aux personnes est prévu par l'article 13 du RGPD et l'article 104 de la loi « Informatique et Libertés ».

La vidéoprotection des espaces de stationnement en libre-accès n'est pas obligatoire.

Ces espaces, en concertation avec les collectivités concernées, peuvent cependant bénéficier d'un système de vidéoprotection installé dans l'espace public, relié au centre de surveillance urbain.

L'utilisation des enregistrements de vidéoprotection est très réglementée. Le visionnage des images ne peut être opéré que par les personnes formées et spécifiquement habilitées (par exemple : les agents d'un centre de supervision urbain d'une commune, la police, etc.).

Par présence humaine
Selon les situations et problématiques rencontrées, le recours à la présence humaine en complément de la vidéoprotection pourra être envisagée.

5. INFORMATIONS À DESTINATION DES USAGERS

Les règles d'affichage au niveau de la consigne restent inchangées par rapport au précédent Cahier de références techniques, avec la nécessité d'apposer sur les parois intérieures et extérieures les informations suivantes :

Paroi intérieure	Paroi extérieure
règles de sécurité et règlement intérieur ;	tarifs et modalités d'accès. Un maximum de pictogrammes, conformément aux prescriptions de signalétique conçues par Île-de-France Mobilités, sera utilisé afin de mettre en avant les étapes d'accès au service ;
	coordonnées de l'exploitant (de préférence le gestionnaire de l'ouvrage directement) ;
règles d'utilisation des racks ;	horaires d'ouverture du Parking Vélos Île-de-France Mobilités et éventuellement de présence des agents d'exploitation le cas échéant ;
	évènements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations ;
règles d'utilisation des services complémentaires (casiers, stations de gonflage, recharge VAE, ...) le cas échéant ;	le plan de proximité quand il existe au format A3 conformément aux prescriptions cartographiques élaborées par Île-de-France Mobilités disponibles sur le site de l'open-data d'Île-de-France Mobilités ;
	le plan régional transports conçu par Île-de-France Mobilités (format minimum 500x420 mm) et téléchargeable sur le site de l'open data d'Île-de-France.

B. RABATTEMENT, ACCESSIBILITÉ ET JALONNEMENT

Un parc à vélos doit faire l'objet d'une réflexion sur les conditions de son accessibilité. En effet, un espace de stationnement (libre accès ou sécurisé) n'enregistrera pas de fréquentation importante si son accessibilité impose aux cyclistes d'emprunter des voies de circulation routière inadaptées à sa pratique.

Tout comme la distance au bâtiment voyageur, il s'agit d'un critère qui doit être intégré à part entière au projet, en proposant, si la gare n'est pas desservie en aménagements cyclables, des infrastructures sécurisées et adaptées aux besoins des déplacements domicile – travail.

L'aménagement de stationnements vélos doit ainsi être accompagné de la présence d'itinéraires cyclables permettant d'accéder au parc à vélos. Il est indispensable d'avoir des itinéraires cyclables de qualité pour permettre aux usagers de réaliser un rabattement sur le pôle et donc vers les stationnements vélos en toute sécurité.

1. INFRASTRUCTURES CYCLABLES À PRIVILÉGIER

La mise en valeur et l'attractivité des parcs à vélos passe par **l'aménagement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 3 km autour du pôle** (distance moyenne de rabattement à vélo). Dans la mesure du possible, des aménagements en site propre (voie verte, piste cyclable, bande cyclable) devront donc être proposés sur les axes majeurs pour assurer la desserte des parcs à vélos dans de bonnes conditions de circulation et de sécurité.

En cas d'impossibilité technique de développer un réseau cyclable en site propre dans ce périmètre, des aménagements de pacification de trafic (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pourront également être envisagés.

Une analyse de la provenance des usagers permettra de déterminer les axes routiers prioritaires à équiper. Il s'agit la plupart du temps de définir une liaison cyclable qualitative, souvent entre la gare et le centre-ville ainsi que les zones à forte densité résidentielle ; elle servira d'ossature sur laquelle les usagers se rabattront via le réseau de voies secondaires.

Cette réflexion s'engage, la plupart du temps, dans le cadre d'une planification globale de la politique cyclable. La Région Île-de-France peut subventionner ce type d'étude et les réalisations. Dans le cadre d'une étude de pôle, Île-de-France Mobilités peut subventionner des aménagements cyclables dans un rayon de 150 m autour de la gare.

2. ACCESSIBILITÉ AUX PARCS À VÉLOS

2.1 PARCS À VÉLOS SITUES À NIVEAU

Les stationnements vélos localisés sur les parvis ou larges trottoirs autour des gares et stations devront être accessibles dans de bonnes conditions de cohabitation avec les piétons. Si l'espace disponible est suffisant, une continuité de l'aménagement cyclable en provenance de la voirie pourra être matérialisée au sol jusqu'aux parcs à vélos. Dans le cas contraire, des pictogrammes vélos et chevrons pourront être appliqués au sol pour prévenir les piétons de la présence probable de cyclistes.

Les parcs à vélos implantés à l'intérieur des parcs-relais doivent respecter les mêmes conditions d'accessibilité, avec aménagement dédié ou marquage au sol rappelant la mixité de la voie. Il convient également de rappeler que l'emplacement du parc à vélos doit être étudié de façon à éviter une cohabitation avec les automobiles. Un accès dédié ne nécessitant pas d'emprunter les accès automobiles devra être privilégié.

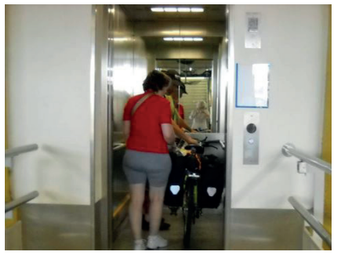
2.2 PARCS A VÉLOS EN SOUS-SOL OU ÉTAGE

Si ce cas de figure n'est, a priori, pas recommandé, les problématiques de place disponible et de gestion foncière nécessitent parfois de recourir à cette option. Un positionnement en sous-sol peut toutefois s'avérer particulièrement intéressant s'il offre un accès direct aux quais de gare.
Dans ce cas de figure, il conviendra de résorber au maximum les problèmes de franchissement de pente. Plusieurs options peuvent être envisagées :

	Avantages	Inconvénients/ spécifications
Escalator sans marche	• Permet de verrouiller les sens des flux montants et descendants • Pas d'effort physique imposé	• Contraintes techniques d'aménagement • Coût de la pose et de l'entretien
Goulotte : rail-guide-roues sur pente douce avec paliers	• Coûts faibles • Facilité de pose • Cycliste avec pied à terre	• Ecart d'au moins 17 cm avec le mur • Poursuite de la goulotte aux paliers intermédiaires, en hauteur pour éviter un accrochage des pédales avec le sol et la dernière marche • Crampons dans le creux pour faire adhérer les roues • Empêche l'accès pour les vélos spéciaux
Ascenseurs accessibles aux vélos	Nota : Option à coupler avec les ascenseurs en gare pour répondre aux réglementations sur l'accessibilité des quais. Elle nécessite l'aménagement d'une cage d'ascenseur plus large, ainsi qu'un flux entrée / sortie adapté entre le niveau d'accès et le niveau du stationnement vélo	
	• Pas d'efforts physiques imposés	• Coût de la pose et de l'entretien • Débit peu adapté • Rupture de charge / attente des usagers
Rampes d'accès automobile des parcs-relais	• Coûts faibles (marquages au sol)	• Environnement très routier peu incitatif • Visibilité parfois insuffisante • Fort sentiment d'insécurité réel ou perçu • Peinture au sol routière glissante pour les cyclistes

Goulotte

Escalators



Ascenseur

3. LIAISON ENTRE LE PARC A VÉLO ET LES QUAIS

La liaison entre le parc à vélo et les quais doit être pensée dans une logique d'optimisation des temps de rupture de charge. Le critère prioritaire reste la proximité du parc à vélos avec un accès aux quais. La distance maximale ne doit pas excéder 70 m, voire 100 m dans quelques cas le justifiant.

Toutefois, d'autres critères doivent être pris en compte :

Un accès le plus direct et le plus intuitif possible (pas de traversée de route, limitation des passages dénivelés...),

La limitation du nombre de portes à franchir,

En cas de stationnement en niveau inférieur, s'assurer de l'accès immédiat aux quais via les escaliers, escalators ou ascenseurs,

La présence de distributeurs de billets et de valideurs sur le cheminement est aussi nécessaire, sans devoir effectuer un détour ou un changement de niveau pour l'effectuer,

L'affichage d'information sur les départs est aussi nécessaire, dès la sortie du parc de stationnement vélo, pour pouvoir s'orienter efficacement,

Un service de distribution de boissons / encas sur le cheminement est aussi un service qui peut être apprécié et utilisé.

4. JALONNEMENT ET SIGNALISATION DE POSITION

Île-de-France Mobilités demande la mise en place **d'une signalisation de position de l'équipement et à proximité de la gare, d'un jalonnement vers l'équipement**. Ces éléments doivent permettre de rendre visible le stationnement vélo sur un pôle d'échanges et d'améliorer son attractivité. La fréquentation en dépend.

Il existe trois grandes formes de signalisation :

- **La signalisation de position**. Il s'agit de l'ensemble des mesures mises en place pour faire onnaître l'existence et la localisation du parc de stationnement dans son environnement immédiat.
- **La signalisation de police (réglementaire)**, obligatoire dans le cadre d'un aménagement cyclable (ne concerne pas la mise en œuvre du SDSV).
- **La signalisation directionnelle :** le jalonnement. Il permet l'acheminement des vélos vers la gare puis vers le stationnement vélos. Le jalonnement doit contribuer à rendre le parc de stationnement visible et à faciliter son accès. Cette signalisation est nécessaire pour guider les usagers vers le parc de stationnement, mais joue aussi un rôle majeur de communication sur le service existant.

Île-de-France Mobilités a défini une charte design en lien avec le service qu'il sera obligatoire de respecter.

4.1 LA SIGNALISATION DE POSITION

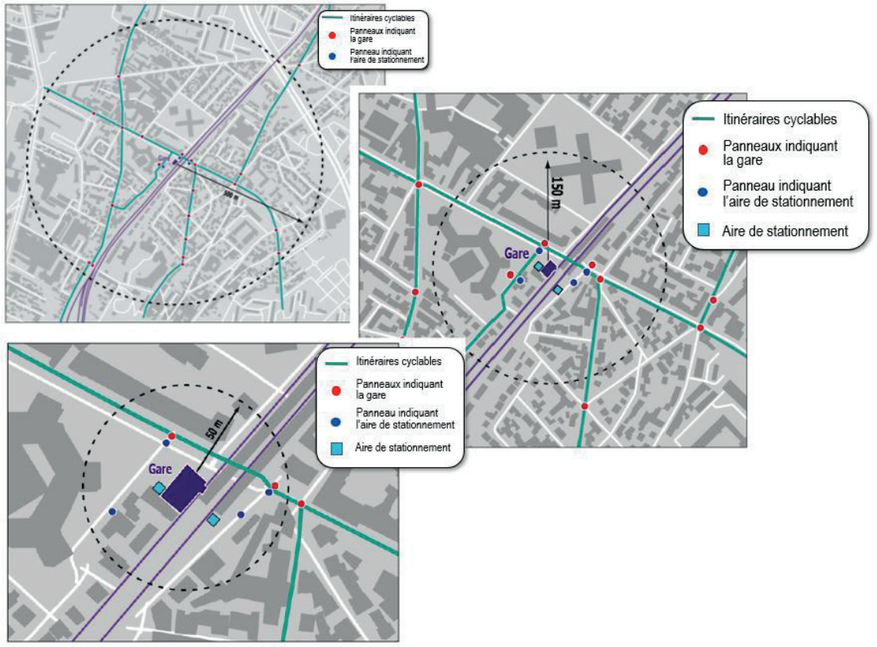
Une signalétique de position est indispensable et doit être conforme à l'identité visuelle définie par Île-de-France Mobilités. Plusieurs éléments sont à déployer :

- L'entrée doit être signalée par un affichage rapproché.
- Les plans de situation du pôle d'échanges doivent indiquer la présence des stationnement(s) vélos existant(s) et des Parkings Vélos Île-de-France Mobilités.

Cette signalétique de position indiquant le parc à vélos est obligatoire.

4.2 LE JALONNEMENT

Le rabattement vers le parc à vélos par un aménagement cyclable existant peut être représenté de la façon suivante :

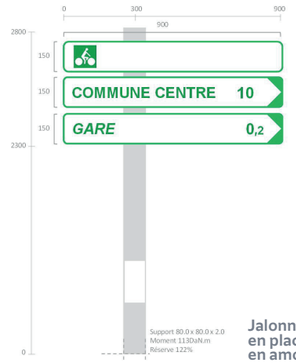


Il comprend donc un jalonnement destiné aux cyclistes menant jusqu'à la gare, et un ja-lonne-ment destiné aux cyclistes menant jusqu'aux espaces de stationnement.

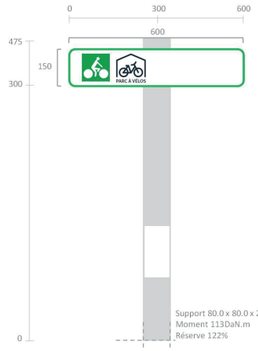
Dans un rayon de 500 m, les intersections pré-cédentes n'indiqueront que la gare/station par le biais d'une signalétique cyclable traditionnelle répondant aux recommandations du CEREMA et précisée dans l'arrêté intermi-nistérielle du 31 Juillet 2002 définissant les panneaux directionnels vélo. Cette signalisa-tion directionnelle pourra être implantée sur la voie publique et nécessitera l'autorisation de la collectivité concernée.

Seules la ou les dernières intersections avant le pôle gare indiqueront le(s) parc(s) à vélos existants sur le pôle. Le graphisme de cette signalétique devra respecter la charte graphique « Parking Vélos Île-de-France Mobilités » ainsi que les logos associés aux vélos, dans la limite du cadre législatif et de la réglementation du code de la route.

Les meilleures solutions pour mettre en place ce jalonnement peuvent consister à faire ap-pel aux futurs prestataires potentiels dans le cadre d'un allotissement du mode de contrac-tualisa-tion choisi si les besoins sont importants. Par ailleurs, il est possible pour les com-munes ou les EPCI de s'appuyer sur les marchés de mobilier existant.



Jalonnement à mettre en place aux intersections, en amont du pôle



Jalonnement à mettre en place à la dernière intersection avant le stationnement vélo

Pour ces deux cas de figure, la hauteur des textes sera préférentiellement de 50 mm (40 mm en cas de difficultés techniques de mise en œuvre). Les lames mesureront 600, 900 ou 1200 mm en fonction de la longueur des mentions et des problématiques d'insertion dans l'espace urbain.

Le jalonnement menant jusqu'à la gare est recommandé.
Le jalonnement menant jusqu'au stationnement vélo, situé à la ou les dernières intersections, incluant le/s pictogramme Parking Vélo (deux pictogrammes distincts, selon si l'espace est une consigne fermée ou du stationnement en libre-accès), est obligatoire, à moins que l'espace de stationnement soit en covisibilité directe par rapport l'accès principal à la gare/station ou à son bâtiment voyageur (dans ce cas, possibilité de s'appuyer uniquement sur la signalétique de position pour signaler l'équipement).

Dans le cas d'une maîtrise d'ouvrage par un opérateur de transporteur, celui-ci devra se coordonner avec les gestionnaires de voirie disposant de la compétence pour aménager de type de jalonnement, afin d'établir une véritable stratégie de mise en valeur du Parking Vélos Île-de-France Mobilités.

C. SERVICES ANNEXES

1. TYPES DE SERVICES À DÉPLOYER

1.1 POMPE / SYSTÈME DE GONFLAGE

Ce service de base est particulièrement plébiscité par les usagers. Trois technologies peuvent être proposées : compresseur, pompe à pied ou pompe à main.

Dans tous les cas, c'est la fiabilité qui sera décisive pour les gestionnaires. Le compresseur semble présenter un peu plus d'inconvénients car le flexible et l'embout, souvent sujet à détérioration sont à surveiller régulièrement.

Station de gonflage (Altinnova)

1.2 PIEDS DE RÉPARATION ET KIT D'OUTILLAGE

Les pieds de réparations sont proposés de plus en plus souvent. Les fournisseurs de solutions de stationnement proposent différentes solutions, le principe restant :

- Un pied support de vélo sans partie mobile.
- De l'outillage scellé à un câble renforcé.
- Un accès libre.
- Le point de gonflage peut éventuellement être intégré.

Il est également possible de ne proposer qu'un kit d'outils de réparation simple. À noter que certains pieds de réparation et kits d'outillage proposent aussi un système de gonflage intégré.

Pied de réparation multi-service (Abri Plus)

1.3 CASIERS

La mise à disposition de casiers permet aux usagers de stocker leurs affaires et accessoires personnels (casque, éclairage, vêtements de pluie ou de rechange...).

Certains casiers peuvent être équipés de prises électriques pour permettre la recharge des batteries de leur VAE durant la nuit ou la journée, en fonction des pratiques.

Casier avec prise (Cycléo)

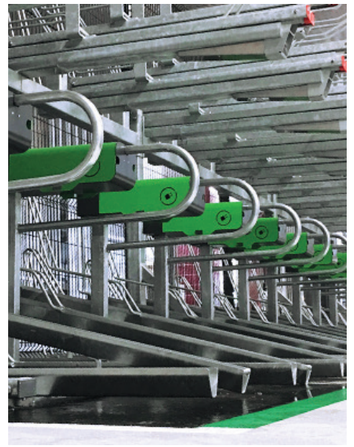
1.4 RECHARGE DES BATTERIES DE VÉLO

Il peut être intéressant d'offrir aux usagers la possibilité de recharger leur batterie dans la consigne.

Plusieurs options sont envisageables :

- Rack double proposant un chargeur intégré sur l'étage inférieur.
- Prise dans les casiers mis à disposition.

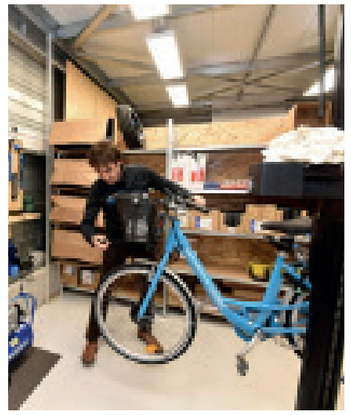
Les retours d'expériences indiquent cependant que peu d'usagers éprouvent le besoin de recharger leur vélo/ de stocker stocker leur batterie dans les consignes, préférant emporter la batterie avec eux. Il conviendra aussi de vérifier tout risque de surchauffe des équipements de recharge dans les casiers.


Double-rack équipés de prises électriques (Altinnova)

1.5 VÉLOSTATION HUMANISÉE

Un parc à vélos à forte capacité peut faire l'objet de la mise en place d'un service humanisé proposant tout un panel de services complémentaires au stationnement comme :

- Point de location courte ou longue durée de vélos classiques et VAE.
- Point de location Véligo Location.
- Atelier de réparation.
- Accueil et renseignement du public.
- Actions de sensibilisation à destination du grand public et/ ou des entreprises.


Atelier de réparation à la vélostation de Saint-Quentin-en-Yvelines

2. RÉPARTITION PAR PARC À VÉLOS

2.1 SERVICES PROPOSES EN LIBRE ACCÈS

Tout parc à vélos en libre accès d'une capacité minimale de 20 places devra obligatoirement être équipé d'un dispositif de pompe, pied de réparation et mini kit d'outillage.

	Nb de places	À partir de 20
Obligatoire	Pompe / Pied de réparation / Mini kit d'outillage	✓

2.2 SERVICES PROPOSÉS EN ESPACE SÉCURISÉ

Le tableau ci-dessous propose une mise à disposition des services en fonction du nombre de places.

Tout parc à vélos en consigne d'au moins 20 places devra obligatoirement être équipé **d'un dispositif de pompe, pied de réparation et kit d'outillage**. Dans le cas d'une proximité avec du stationnement en libre accès, la pompe/ le pied de réparation/ le kit d'outillage pourront être placés en extérieur, pour être mutualisés entre les deux équipements et bénéficier à l'ensemble des usagers.

Les autres services indiqués sont optionnels, avec des recommandations selon le nombre de places.

	Nb de places	20-50	50-100	100-400	400 et plus
Obligatoire	Pompe/ Pied de réparation/ Kit d'outillage	✓	✓	✓	✓
Recommandé	Casier		✓	✓	✓
Recommandé	Recharge VAE		✓	✓	✓
Recommandé	Emplacements vélos cargos et spéciaux*		✓	✓	✓
Recommandé	Vélostation humanisée				✓

- Nombre de casiers : un pour 50 places, avec possibilité d'augmenter selon la demande.
- Nombre d'emplacements avec recharge VAE : recommandation minimale d'au moins une place équipée en borne pour 50 places classiques (soit 2% minimum de la capacité totale), recommandation préconisée d'une place équipée pour 20 places (soit 5% de la capacité totale).
- Nombre d'emplacements pour vélos-cargos ou autres vélos à gabarit spécial : au moins 2 places pour 80 places pour vélos classiques.

Ce niveau d'équipement pourra être adapté et augmenté, selon la demande constatée.

D. GESTION FONCIÈRE

L'implantation de Parkings Vélos à proximité d'une gare ou d'une station présuppose de disposer du foncier nécessaire, et ce généralement sur un espace particulièrement contraint, dont peuvent être propriétaires plusieurs acteurs distincts. Il conviendra donc au maître d'ouvrage de s'assurer de la maîtrise du foncier.

Les emprises ou dépendances sur lesquelles sont susceptibles d'être implantés des stationnements vélos peuvent être la propriété d'une collectivité territoriale, d'une des S.A. du groupe SNCF, de la RATP, ou d'une autre entité publique ou privée.

Dans la majorité des cas la mise à disposition du terrain par son propriétaire au porteur du projet de stationnements vélos prendra la forme d'une convention d'occupation domaniale ou d'un transfert de gestion.

Elle a pour objet de permettre à une entité (collectivité territoriale, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, RATP, autre opérateur de transport) d'obtenir un titre pour occuper une parcelle du domaine public ou une emprise qui est une propriété privée.

Cette autorisation lui permettra de développer par la suite un service et son exploitation.

La convention doit également prévoir le paiement d'une redevance domaniale par l'occupant. L'article L.2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) pose en effet le principe selon lequel toute occupation ou utilisation privative du domaine public donne obligatoirement lieu au paiement d'une redevance.

Les procédures administratives et l'acquittement de la redevance constituent bien souvent un frein à la mise en place du service de stationnements vélos. Île-de-France Mobilités souhaite donc accompagner de manière plus étroite les maîtres d'ouvrage dans ces démarches juridiques.

1. PROCÉDURES JURIDIQUES DE MISE À DISPOSITION D'UN TERRAIN

1.1 LA CONVENTION D'OCCUPATION DOMANIALE

Le propriétaire de l'emprise sur laquelle sera implantée le Parking Vélos n'est pas à l'origine du projet. En tout état de cause, il est indispensable que ce propriétaire donne son accord de manière expresse et le formalise.

Le propriétaire est alors uniquement sollicité pour mettre à disposition son terrain en contrepartie du paiement par l'occupant d'une redevance domaniale qui rémunère l'avantage octroyé par la mise à disposition du terrain, les opportunités commerciales que son occupation procure, et les avantages de toute nature (article L. 2125-3 du CG3P). Cette convention ne peut donc être utilisée par le propriétaire pour solliciter l'installation des équipements et leur exploitation. Le maître d'ouvrage sera responsable et décideur de l'aménagement du stationnement vélos.

Deux modèles de convention d'occupation du domaine public peuvent être fournis par Île-de-France Mobilités sur demande du maître d'ouvrage :

- Un modèle de convention pour l'occupation du domaine public des collectivités.
- Un modèle pour l'occupation du domaine public des opérateurs de transports (RATP et SNCF).

Dans le cas d'implantation sur une parcelle privée, un simple contrat de location entre le propriétaire de la parcelle et le maître d'ouvrage permettra de définir les modalités d'occupation du périmètre.

Ces deux modèles se veulent de compréhension et d'utilisation simples pour les acteurs du marché des vélos.

Les éléments fondamentaux sont précisément indiqués (durée, objet, caractère précaire et révocable, redevance, absence de contrôle particulier sur l'opérateur, responsabilité, communication d'un minimum d'informations sur l'équipement qui sera mis en place).

Il apparait que l'implantation des consignes vélos et leur exploitation par les porteurs de projets ne peut se faire qu'après la délivrance d'autorisations d'occupation temporaires du domaine public par les propriétaires et gestionnaires des emprises rattachées aux gares ou autres points stratégiques.

1.2 AUTRES MODALITÉS

D'autres modalités pour l'occupation ou l'accès au foncier, public ou privé, sur lequel est implanté l'équipement de stationnement vélo, peuvent être envisagées, comme la superposition d'affectation (dans le cas d'une implantation dans au-dessus d'un bâtiment), la servitude de passage (pour l'accès à l'équipement en passant sur du foncier privé par exemple), ou le transfert de gestion.

Ces différents cas et modalités pourront être étudiés au cas par cas, selon le contexte foncier au niveau de chaque pôle.

2. IDENTIFICATION D'UN EMPLACEMENT PERTINENT

Dans le cadre de la création de nouveaux Parkings Vélos, Île-de-France Mobilités accompagnera les maîtres d'ouvrage dans le travail d'identification de l'emplacement le plus pertinent, en prenant en compte l'ensemble des préconisations détaillées dans le chapitre « Conception et réalisation des espaces de stationnement », mais en associant également les propriétaires du foncier autour des gares et stations pour valider le meilleur compromis possible en fonction :

- De la distance aux accès.
- De la taille du Parking Vélos à mettre en place.
- Des projets du propriétaires sur les emprises disponibles.
- Des montants de la redevance foncière.

Île-de-France Mobilités se donnera la possibilité d'interrompre un projet d'implantation si les conditions de localisation ne sont pas suffisamment respectées, et rendent probable une désertification des espaces de stationnements mis en place.

3. MONTANT DE LA REDEVANCE

La redevance étant définie au cas par cas, au regard des caractéristiques de chaque emprise et eu égard aux avantages de toute nature procurés à l'occupant (article L. 2125-3 du CG3P), les montants réglés par les maîtres d'ouvrage s'avèrent particulièrement hétérogènes, et peuvent varier selon un ratio par place du simple au quadruple, voire plus.

Île-de-France Mobilité préconise la limitation du montant de la redevance et encourage fortement la mise en place d'une redevance à l'euro symbolique ou à niveau très modéré par le propriétaire foncier.

Île-de-France Mobilité encourage la discussion sur les modalités d'occupation du foncier et le montant de la redevance le plus en amont possible du lancement du projet, entre propriétaire de la dépendance et maître d'ouvrage du stationnement vélo.

III. EXPLOITATION

A. PARCOURS CLIENT ET TARIFICATION

La simplification du processus d'abonnement constitue un enjeu essentiel au bon fonctionnement du service Parking Vélos Île-de-France Mobilités.

Le parcours client actuel est en effet peu lisible et différent en fonction des gestionnaires locaux (gestion par site internet, paiement sur place, prélèvements mensuels...). Les difficultés rencontrées par les usagers pour obtenir une information cohérente puis suivre les modalités de souscription sont à l'origine de l'abandon des démarches pour certains d'entre eux.

Le constat est similaire pour la tarification puisqu'elle devait être comprise entre 10 et 30 € / an. Cela engendre également des problèmes de compréhension pour les usagers. Enfin, les modes de règlements sont également hétérogènes : paiement par internet, par chèque, en espèce... avec également des possibilités de paiement en plusieurs fois, par mensualités.

L'objectif à court et moyen terme consiste à homogénéiser et simplifier le parcours client et la tarification, en proposant un dispositif unique pour l'ensemble des franciliens.

1. MISE EN PLACE PROGRESSIVE D'UN PORTAIL UNIQUE D'INFORMATION ET DE SOUSCRIPTION

Un portail d'information sur les stationnements vélos a été mis en service par Île-de-France Mobilités : https://www.iledefrance-mobilites.fr/parcs-velos. Ce portail propose les informations suivantes :

- Localisation des Parkings Vélos Île-de-France Mobilités et renseignement sur le type de Parkings Vélos (consigne ou libre-accès).
- Nombre de places pour chaque équipement.
- Lien de souscription vers les sites des gestionnaires pour les consignes.

À moyen terme, ce portail pourra évoluer de façon à proposer les informations complémentaires suivantes :

- Suggestion des consignes les plus pertinentes en fonction de l'adresse du demandeur et/ou des lignes de transports et des gares empruntées.
- Information sur les disponibilités résiduelles par consigne.
- Grille d'abonnements et tarifs associés.
- Modalités de souscription à l'abonnement retenu.

La dernière étape de paiement de l'abonnement s'effectuera encore sur le site internet des exploitants, afin que la recette soit directement perçue par les gestionnaires du service. Après autorisation de la transaction financière, l'usager pourra être ramené sur le portail d'Île-de-France Mobilités. Cette opération de bascule entre les deux sites devra être automatisée, sans que l'usager n'ait à intervenir.

La confirmation de la souscription sur le site de l'exploitant devra également permettre une mise à jour automatique du portail d'Île-de-France Mobilités, afin d'apporter une information fiable et à jour sur le nombre de places disponibles par consigne.

Toutefois, et conformément aux demandes des maîtres d'ouvrage, il sera toujours possible pour certaines consignes de souscrire à un abonnement sur place, avec paiement par chèque ou espèces auprès du personnel assurant la gestion du service. Pour les consignes proposant cette modalité de souscription, le maître d'ouvrage et son exploitant veilleront à renseigner rapidement la base de données pour permettre une mise à jour du portail d'Île-de-France Mobilités.

À terme, dans le cadre des travaux menés sur un portail MaaS Régional, Île-de-France Mobilités réfléchira, en collaboration avec les maîtrises d'ouvrage et les exploitants, à la possibilité d'organiser l'intégralité du parcours client depuis un portail unique. Ce portail devra alors constituer le seul accès possible pour les usagers souhaitant s'abonner au service, avec la possibilité offerte de souscrire et de payer leur abonnement pour l'ensemble des équipements labellisés Parkings Vélos Île-de-France Mobilités.

2. TARIFICATION

2.1 NOUVELLE GRILLE TARIFAIRE

Afin d'assurer une cohérence entre les différentes politiques tarifaires mises en place par Île-de-France Mobilités, l'accès aux Parkings Vélos Île-de-France Mobilités sera gratuit pour les personnes disposant d'un abonnement en transports en commun annuel actif (Navigo, Imagine'R et Senior), faisant écho à la gratuité des parcs-relais.

Pour les usagers non-abonnés aux transports en commun de manière annuelle, Île-de-France Mobilités demande l'application de la grille tarifaire ci-dessous :

Type d'abonnement	Montant de l'abonnement
Abonnement journalier (si proposé), à destination des usagers utilisant un vélo de manière très occasionnelle	4 €
Abonnement mensuel, intéressant pour les usagers souhaitant tester le service avant de s'engager sur un an	10 €
Abonnement annuel	30 €

À minima, les formules d'abonnements mensuelle et annuelle seront systématiquement proposées à l'ouverture de nouvelles consignes.

La nouvelle gamme tarifaire sera introduite systématiquement pour les nouveaux équipements ou les nouvelles labellisations. Elle sera mise en œuvre progressivement pour les équipements existants, par la signature d'un avenant aux conventions entre Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage, et si nécessaire d'un avenant entre les maîtres d'ouvrage et leurs exploitants (besoin à étudier au cas par cas). Les MOA devront systématiquement informer Île-de-France Mobilités de la nouvelle tarification appliquée.

2.2 GESTION DES ABONNEMENTS

Abonnements payants

Les abonnements mensuels et annuels

Les abonnés mensuels ou annuels pourront accéder à la consigne avec un passe spécifique permettant l'ouverture du local. Deux cas de figure se présentent :

- Soit l'usager dispose d'un passe de transports en commun et peut l'utiliser pour accéder aux consignes, après activation par l'exploitant.
- Soit l'usager ne dispose pas de passe de transports en commun : selon le support billettique qui sera retenu, soit Île-de-France Mobilités mettra à disposition des maîtres d'ouvrage et de leurs exploitants, préalablement à l'ouverture, les supports à remettre aux futurs abonnés, soit les abonnés se procureront leurs passes dans l'un des points de distribution du réseau de transports. Les modalités de répercussion du prix du passe à l'usager seront précisés par Île-de-France Mobilités mais le coût pour l'usager ne devra pas excéder 5 euros.

En attendant la confirmation du système de mise à disposition des passes (fourniture à l'usager par l'exploitant suite à mise à disposition par Île-de-France Mobilités ou retrait par l'usager via les points de distribution), les MOA et exploitants pourront proposer un support ad hoc pour l'accès aux consignes. Le coût de ce support pour l'usager ne devra pas excéder 5 euros.

Le dispositif d'ouverture de la consigne devra dans tous les cas pouvoir accepter les supports autres que les passes Navigo annuels et disposer de l'agrément RCTIF.

Les abonnements journaliers

Les modalités de mise à disposition d'un support billettique journalier sont en cours de définition.

Abonnements gratuits (pour les détenteurs d'un abonnement de transport annuel actif)

Les détenteurs d'un abonnement de transports annuel actif (Navigo, Imagine'R, Senior, etc.) peuvent accéder aux consignes gratuitement, avec les mêmes durées d'abonnement que les usagers utilisant des abonnements payants : journalier, hebdomadaire, mensuel ou annuel. Leur passe permet l'ouverture du local.

Île-de-France Mobilités mettra à disposition des MOA et exploitants une API permettant de vérifier, lors du parcours de souscription dématérialisé, la validité de ces abonnements de transports annuels.

Afin d'éviter un phénomène de surabonnement, ces usagers ne pourront s'abonner qu'à deux consignes au maximum en même temps. Les MOA et exploitants devront informer les usagers de cette limitation dès le parcours de souscription. Ils devront également faire appliquer cette contrainte pour les consignes dont ils auront la gestion.

À un stade intermédiaire, cette vérification pourra être faite par la fourniture régulière par les MOA et exploitants à Île-de-France Mobilités de la liste des détenteurs d'un abonnement de transport annuel abonnés aux consignes (abonnement mensuel ou annuel) avec leur numéro d'identifiant de passe de transport associé, afin que cette contrainte s'applique à tous les exploitants/ MOA confondus.

À terme, la vérification pourra être faite par la mise en place d'un système de communication entre les bases de données des différents exploitants ou via une centralisation du processus de souscription.

La gestion des abonnements se fera en fonction du nombre d'abonnés, de la taille des consignes et des règles de surbooking mise en œuvre, comme détaillé ci-après.

Reconduction des abonnements

La reconduction des abonnements annuels (payants ou gratuits) devra faire l'objet d'une information de la part de l'exploitant deux mois avant l'échéance de l'abonnement. En cas d'absence de manifestation de l'usager, l'abonnement prend fin automatiquement au dernier jour.

La reconduction des abonnements mensuels (payants ou gratuits) pourra être faite chaque mois, sur simple demande de l'abonné avant l'échéance de son abonnement. L'exploitant devra donc prévoir cette option de réabonnement en cours d'abonnement. En cas d'absence de manifestation de l'usager, l'abonnement prend fin automatiquement au dernier jour.

B. GESTION DU SURABONNEMENT ET LISTE D'ATTENTE

Le surabonnement ou « surbooking » présente des avantages en termes de fréquentation, mais peut engendrer des problèmes de gestion rédhibitoires pour les usagers s'il n'est pas maitrisé.

Avantages	Inconvénients
• Optimisation du service en cas de sous-occupation • Augmentation des recettes générées par le service	• Nécessité d'évaluer finement le nombre d'abonnements supplémentaires à distribuer • Risque de congestion du service en cas d'utilisation conjointe de tous les inscrits • Ne permet pas de se passer d'une liste d'attente

Aussi est-il conseillé de pratiquer le surbooking « par palier », tout en conservant une marge de manœuvre par rapport aux données d'occupation annuelles.

Île-de-France Mobilités propose d'appliquer les seuils suivants pour assurer une gestion maîtrisée des taux de remplissage des Parkings Vélos :

- **Pour une occupation de la consigne inférieure à 50% en moyenne à l'année :** Dépassement des inscriptions autorisé jusqu'à 50 % de la capacité maximale.
- **Pour une occupation de la consigne entre 50% et 70 % en moyenne à l'année :** Dépassement des inscriptions autorisé jusqu'à 20% de la capacité maximale.
- **Pour une occupation de la consigne supérieure à 70 % en moyenne à l'année :** Dépassement des inscriptions autorisé jusqu'à 10% de la capacité maximale. Dans le cas de très forts taux d'occupation, un échange entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage permettra de fixer un nouveau palier éventuel.

En cas de dépassement de ces seuils, les maitres d'ouvrage et exploitants devront prévoir la gestion d'une liste d'attente. Ces seuils pourront être revus au cas par cas, notamment lorsque des détecteurs à la place implantés permettront une connaissance plus fine de l'occupation.

Il peut être prévu une numérotation de place pour les usagers très réguliers, afin de leur garantir une place à tout moment. Les seuils de surabonnement ne s'appliqueraient alors pas à ces catégories de places et d'usagers.

IV. INFORMATION, PROMOTION ET COMMUNICATION

La communication constitue l'élément le plus important dans le développement du dispositif mis en place. Il s'agit de communiquer pour attirer les usagers sur ce mode de rabattement, de communiquer pour les accompagner dans leur démarche d'abonnement, de communiquer dans le suivi de la prestation faite aux usagers, et de communiquer sur l'information voyageurs.

Île-de-France Mobilités souhaite ainsi poursuivre son objectif d'homogénéisation du service de stationnement vélo en gare à travers la communication mise en place à destination des usagers. Une nouvelle communication visuelle est donc déployée pour mieux caractériser le dispositif.

En effet, l'appellation Véligo ne permettait pas une identification immédiate et surtout une compréhension rapide des principes du service. De plus, l'ouverture en septembre 2019 du dispositif de location de vélos électrique « Véligo Location » apporte un peu plus de confusion en raison de la proximité des deux appellations. Enfin, le logotype de Véligo n'apportait pas d'information visuelle distinctive sur la vocation de stationnement vélo (entre consigne et stationnement en libre-accès.

La nouvelle appellation et les nouveaux visuels doivent ainsi offrir une meilleure lisibilité du service, tout en évitant les confusions avec les autres dispositifs en place.

A. NOUVELLE MARQUE RÉGIONALE ET CHARTE GRAPHIQUE ET DESIGN AJUSTÉE

Le service de stationnement d'Île-de-France Mobilités devient « Parking Vélos Île-de-France Mobilités », se démarquant ainsi définitivement des déclinaisons de Véligo.

Les nouveaux logotypes proposent un visuel évoquant de manière explicite la vocation du dispositif :

Stationnement en consigne sécurisée

Stationnement en arceaux libre-accès

Une charte graphique détaillant logotypes et visuels à mettre en place est disponible en annexe. Elle apporte toutes les prescriptions pour la caractérisation des espaces de stationnement labellisés.

B. PRINCIPES DE MISE EN APPLICATION

La mise en place de la nouvelle charte graphique se fera de façon systématique pour les nouveaux équipements ou nouvelles labellisations d'équipements. Les parcs à vélos prochainement ouverts devront donc être habillés directement avec les visuels de la nouvelle charte. Parallèlement, une campagne de remplacement des anciens supports sur les stationnements vélos existants va être engagée par les maîtres d'ouvrages, à l'occasion notamment de travaux de rénovation. Île-de-France Mobilités pourra prendre en charge les éventuels surcoûts liés au remplacement des supports.

Les habillages proposés ne pourront être utilisés que dans les espaces sécurisés et abris financés par Île-de-France Mobilités. L'objectif est d'associer l'image du stationnement vélos à un bon niveau de service sur des ouvrages dont Île-de-France Mobilités a reconnu la valeur intermodale. Les mentions autres que celles présentées ci-dessus et dans la charte graphique sont impérativement à proscrire.

Les habillages et le design des espaces doivent être systématiquement validés par Île-de-France Mobilités (Direction design et Parcours voyageurs).

C. PLAN DE COMMUNICATION ET OUTILS DE PROMOTION ET DE COMMUNICATION

Le maître d'ouvrage devra fournir dans son dossier de demande de subvention un plan de communication à l'échelle locale qui devra permettre de faire connaître l'équipement implanté et le service associé. Ce plan de communication aura un volet lié à la mise en service mais aussi tout au long de la vie du service.

La charte graphique comprend un certain nombre d'outils et de supports permettant d'appuyer les maîtres d'ouvrage pour l'organisation de ces opérations de promotion et de communication :

- Dépliant de présentation du service.
- Totem.
- Bâche.
- Panneau de chantier.
- Affiches.
- Invitation papier et mail.
- Bannières web.
- Fond de scène et pupitre.
- Flyer.
- Flyer et dépliant sur « comment stationner son vélo de manière sécurisée ?

Pour ces différents outils, la conception peut être prise en charge le cas échéant par le Direction de la Communication d'Île-de-France Mobilités. L'exécution et la production sont en revanche à la charge du maître d'ouvrage. Les différents outils devront impérativement être validés par la Direction de la Communication d'Île-de-France Mobilités avant diffusion.

L'inauguration des nouveaux espaces de stationnement pourra faire l'objet d'un évènement: mise en place de stands d'informations, organisation d'événements et/ou ateliers pour promouvoir le service, distribution de dépliants, publicité... Cette manifestation sera obligatoire pour les consignes à forte capacité, supérieures à 100 places. En cas de besoin d'un appui particulier, les équipes Communication d'Île-de-France Mobilités pourront être sollicités.

D. SENSIBILISATION DES USAGERS À LA LUTTE CONTRE LE VOL ET LE VANDALISME

La mesure la plus efficace de lutte contre le vol est tout d'abord de sensibiliser les utilisateurs du service aux bons réflexes à adopter en matière de sécurisation du vélo.

Un flyer sur « comment stationner son vélo de manière sécurisée » édité par Île-de-France Mobilités est disponible parmi les outils de la charte graphique et peut être diffusé par les maîtres d'ouvrage aux abonnés au service.

Généralement, plusieurs formes de diffusion sur les enjeux de sécurisation des vélos sont préconisées :

- Une consultation en ligne, sur le portail internet développé par Île-de-France Mobilités: les usagers intéressés par le service et engageant un processus d'abonnement en ligne seront contraints de visionner une courte vidéo sur les réflexes de sécurisation de son vélo sur les parcs à vélos. Un fascicule téléchargeable sera également disponible.
- Des affiches de bonnes pratiques pourront être placardées à l'intérieur des espaces sécurisés.
- Au cours des journées d'enquête et de comptages en vue de la production du rapport d'activité annuel, des flyers pourront être distribués ou déposés sur les vélos où un défaut de sécurisation aura été constaté par les enquêteurs.

Ce document apportera des informations sur :

- La nécessité d'attacher son vélo avec au moins un cadenas en U rigide.
- Les bonnes façons de solidariser son vélo (roue et cadre) avec le système d'accroche.
- Le lieu du stationnement sélectionné (privilégier les parcs existants, en zone passante et exposée à la vue des passants...).
- La recommandation pour tout propriétaire de vélo d'occasion de le faire marquer (marquage BICYCODE) afin qu'on puisse lui restituer en cas de vol ; le marquage pour les vélos neufs vendus par des vendeurs professionnels est obligatoire à partir de 2021.

E. VALIDATION PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Le maître d'ouvrage devra signer l'attestation de remise de la charte graphique Parking Vélos Île-de-France Mobilités et d'engagement afin de respecter les règles d'utilisation du logo et du nom.

En effet, Île-de-France Mobilités est titulaire des droits sur le nom et le logotype Parking Vélos qui ont fait l'objet d'un dépôt à titre de marque auprès de l'INPI. La reproduction et l'utilisation de la marque sans autorisation portent atteinte aux droits détenus par Île-de-France Mobilités créant ainsi un préjudice et engageant la responsabilité de son auteur conformément aux dispositions du code de la propriété intellectuelle.

Afin de garantir ces droits mais également une information cohérente, l'autorisation et l'approbation d'Île-de-France Mobilités (Direction Design & Parcours voyageur) doivent être systématiquement requises préalablement au lancement de toute communication relative aux Parking Vélos Île-de-France Mobilités ou à toute modification ou nouvelle mise en œuvre d'habillage sur ces équipements.

V. GOUVERNANCE ET FINANCEMENT

A. ACCOMPAGNEMENT ET FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

1. PARTENARIAT TECHNIQUE ET FINANCIER

Île-de-France Mobilités pourra accompagner tant techniquement que financièrement l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour la création de nouveaux Parkings Vélos ou la réhabilitation de Parkings Vélos vétustes. Chaque maître d'ouvrage doit prendre contact avec les chargés de pôle et/ou les chargés de projets Modes actifs d'Île-de-France Mobilités le plus en amont possible du dépôt de dossier de demande de subvention. Ces échanges préalables permettent à Île-de-France Mobilités d'indiquer l'existence ou non d'autres projets sur la même gare ou station et d'orienter le projet pour qu'ils respectent les préconisations et recommandations du cahier de référence et du Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et stations.

2. DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION

Le demandeur doit fournir deux exemplaires du dossier de demande de subventions à Île-de-France Mobilités en version modifiable (Word).

Le demandeur fera des dossiers distinctifs selon qu'il souhaite mettre en place des abris en libre accès ou/et du stationnement en espace sécurisé.

Le dossier de demande de subvention peut être envoyé à Île-de-France Mobilités avant la désignation effective du fournisseur et de l'exploitant. Cependant, le premier versement ne pourra être fait qu'après le choix effectif de ceux-ci.

Il est impératif de **transmettre le dossier complet au moins 2,5 mois avant la date d'une commission de qualité de service ou d'un conseil d'administration** d'Île-de-France Mobilités. Ce délai limite nécessite donc un travail en amont avec Île-de-France Mobilités sur le partage du contenu et la validation du dossier (lieu d'implantation, dimensionnement, modalités...).

La trame du dossier de demande de subvention est semblable qu'il s'agisse d'une demande pour la subvention d'abri(s) ou d'espace(s) sécurisé(s). Des justificatifs supplémentaires devront être cependant apportés pour les espaces sécurisés. Ces éléments sont détaillés ci-dessous.

Le dossier de subvention sera organisé en trois parties :

2.1 PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE MODES ACTIFS DU TERRITOIRE

La première partie précisera de façon claire et synthétique :

- Les différents objectifs de la politique locale en termes de mobilités cyclables (itinéraires, stationnement, services...).
- L'articulation du projet avec des projets plus globaux (schéma de référence sur un pôle d'échanges multimodal, politique de la Ville, PLD, SDIC, réseau vert, ...).
- La fiche d'identité du pôle (ligne, position sur la ligne, nombre d'entrants HPM et jour...), l'historique du projet et des éventuelles subventions antérieures.

2.2 PRÉSENTATION DU PROJET

La deuxième partie consistera en une description du projet contenant :

- Une étude d'opportunité (descriptif et nombre de places de stationnement existants, y compris stationnements illicites, reportage photos du pôle gare et de son fonctionne ment, recensement des besoins, si possible comptages).
- La nature du projet (dimensionnement de l'équipement projeté, nombre d'arceaux et/ ou de racks double-étage...).
- Un ou plusieurs plans aux 1/500ème facilitant la localisation sur le pôle ou photo aérienne avec lieu d'implantation et distance à l'accès le plus proche de la gare/station.
- Un ou plusieurs plans de mise en œuvre : raccordement au réseau, assainissement...
- La géolocalisation du stationnement en coordonnées Lambert 93 selon les règles suivantes :
- Géolocalisation d'un point central pour les stationnements en accès libre.
- Géolocalisation pointée sur la porte pour les stationnements en consigne sécurisée.
- Le contexte cyclable proche dans un rayon de 800 mètres, et général dans un rayon de 3 km autour du stationnement vélos, (projets d'itinéraires et date de réalisation...), topo graphique et contexte urbain (pentes, équipements publics, morphologie urbaine...).
- La description des cheminements cyclables (accessibilité au parc à vélos) et piétons (accès vers l'entrée de la gare/station depuis le parc à vélos) : fournir un plan précis du site avec rayon de 70m autour de la gare.
- Un photomontage ou une simulation 3D permettant d'apprécier l'esthétique du mobilier et le respect de la charte graphique Parking vélo Île-de-France Mobilités.
- Le contenu de l'information voyageurs qui sera affichée.
- Un plan de localisation des panneaux de position et de jalonnement sur les itinéraires cyclables et sur le pôle.
- La domanialité des emprises foncières et acquisitions éventuelles. La propriété du foncier, le mode d'occupation du sol, la maîtrise d'œuvre et la gestion devront être précisés.
- L'identité du fournisseur et de l'exploitant retenus.

- Le maître d'ouvrage exposera aussi l'exploitation prévue, conformément aux prescrip tions du cahier de références techniques.
- Les modalités de gestion et de suivi usagers envisagées (parcours client, heures d'ouverture, abonnements...).
- Le fonctionnement de la vidéo et des bornes de recharges électriques.
- La tarification et le mode de contrôle Navigo envisagés.

Tout autre document concourant à la compréhension du projet pourra également être fourni.

2.3 ÉLÉMENTS JURIDIQUES ET FINANCIERS

La troisième partie devra préciser les modalités juridiques et financières du projet :

- Devis estimatif détaillé, comprenant :
  - Les coûts de mise en œuvre : études, maitrise d'œuvre, autres diagnostics
  - Travaux d'installation (nivellement du sol, pose de dalle, ...) et raccordements (éclairage, électricité, ...).
  - Fourniture et pose des mobiliers.
  - Systèmes de validation, contrôle d'accès, vidéosurveillance.
  - Fourniture de la solution logicielle.
- Plan de financement prévisionnel comprenant pour les trois premiers exercices :
  - Les charges d'exploitation (consommations diverses, maintenance, masse salariale communication...).
  - Les recettes.
  - La contribution financière forfaitaire.
- Calendrier prévisionnel et échéancier de versement.
  - Démarrage des travaux.
  - Echéancier prévisionnel des versements.
  - 15% au démarrage des travaux.
  - 65% après les travaux.
  - 20% après contrôle de la conformité des travaux.
  - Date de mise en service prévisionnelle.
  - Date de l'inauguration.
- Attestation sur l'honneur du respect de la charte graphique Parking vélo Île-de-France Mobilités signée par le maitre d'ouvrage et à joindre au dossier de demande de subvention.
- Attestation sur l'honneur de non-démarrage des travaux.
- RIB et SIRET.
- Délibération de la collectivité ou accord de la RATP ou SNCF :
  - Article 1 : approuve le projet de création de parking vélo Île-de-France Mobilités situé à la gare/en station de.....
  - Article 2 : décide d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de cet espace de stationnement destiné aux deux roues non motorisées.
  - Article 3 : sollicite auprès d'Île-de-France Mobilités la subvention au taux maximum.
  - Article 4 : inscrit à son budget le montant total de l'opération.
  - Article 5 : autorise le représentant légal à signer tout document nécessaire pour l'attribution de la subvention.

En parallèle du dossier de demande de subvention, la maîtrise d'ouvrage et Île-de-France Mobilités conventionneront le financement de l'opération et de son exploitation :

- Transmission d'un compte d'exploitation prévisionnel.
- Modalité d'usage Navigo annexée à la convention.

3. FINANCEMENTS DES COÛTS D'INVESTISSEMENT

3.1 NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

Sous réserve de l'acceptation de la commission des investissements d'Île-de-France Mobilités et/ou du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités, les coûts d'investissement des projets de Parkings Vélos Île-de-France Mobilités (études amonts et maîtrise d'œuvre, fourniture, pose, travaux VRD, ...) pourront être subventionnés à hauteur de :

- 100 % maximum pour les opérateurs ferroviaires avec une répartition entre le PQI des contrats liants Île-de-France Mobilités et ces opérateurs et des conventions de financement ad hoc .
- 70% maximum pour les collectivités locales via des conventions de financement ad hoc

L'obtention des financements sera conditionnée aux prescriptions techniques formulées dans le volet infrastructure avec notamment une attention toute particulière sur :

- Le respect de la convention d'investissement/exploitation.
- Le respect de la charte graphique.
- Une distance à l'accès de la gare/station inférieure à 70 mètres.
- L'utilisation du passe Navigo pour les espaces sécurisés.
- Le suivi du service, conformément à la convention d'exploitation.
- Le respect du référentiel qualité de service.

3.2 RÉAMÉNAGEMENT DE LOCAUX EXISTANTS

Île-de-France Mobilités assurera également le financement de nouveaux parcs à vélos aménagés dans des locaux et bâtiments existants, nécessitant quelques travaux d'adaptation. Les niveaux de prise en charge seront les mêmes que pour la réalisation de nouveaux équipements.

L'obtention des financements sera conditionnée par la justification du respect des critères énoncés au sein du cahier de références techniques.

De même, la mise aux normes des stationnements déjà existants pourra également être financée par Île-de-France Mobilités, par exemple : le changement de pinces-roues par des arceaux, ou la mise en éclairage d'un abri ou encore la mise en place d'un abri au-dessus d'arceaux...

Les travaux ci-dessous ne seront pas financés par Île-de-France Mobilités :

- Réparation ou remplacement de matériel en cas de vandalisme.
- Réparation ou remplacement de matériel en cas de vétusté précoce (défaut d'entretien).
- Remplacement d'un mobilier moins de dix ans après sa mise en place.

B. FINANCEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION :

1. OBJECTIFS

Île-de-France Mobilités souhaite pouvoir dresser un bilan annuel de l'évolution du service pour connaitre précisément les niveaux de fréquentation globaux et par secteur, afin d'anticiper les prochaines mesures à mettre en place afin de répondre à une demande croissante.

Le maitre d'ouvrage et l'exploitant de la consigne s'entendront pour remettre un rapport d'activités annuel, basé sur le référentiel de qualité de service, et respectant le modèle proposé en annexe de cette fiche action. Celui-ci aborde les points suivants :

- Identité de l'espace sécurisé.
- Accessibilité et information voyageurs.
- Tarifs et abonnements.
- Transparence de l'exploitation.
- Fréquentation de l'espace sécurisé 3.

2. FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

L'intégralité des coûts d'exploitation sera prise en charge par Île-de-France Mobilités sur remise du rapport d'activités dument complété.

Un système de bonus et pénalités est également instauré, en fonction de la qualité de service et des niveaux de fréquentation :

Des audits de terrains seront menés une à deux fois par an afin de mesurer le respect de ces objectifs.

Pénalités

Non-respect des objectifs de qualité de service mesurés par enquête client mystère

- Propreté des équipements : pénalité de 50 € / place / an
- Disponibilités des équipements : pénalité de 70 € / place / an

Le montant des pénalités est déterminé annuellement par Île-de-France Mobilités selon les résultats des enquêtes trimestrielles des clients mystères et selon les conditions et les calculs définis en annexe 4 de la convention de subvention à l'investissement et l'exploitation.

Bonus

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

3. CONDITIONS D'OBTENTION DES FINANCEMENTS: QUALITÉ DE SERVICE ET RAPPORT ANNUEL

Ce rapport est remis à Île-de-France Mobilités au 30 juin de chaque année. Il reprend l'ensemble des points du référentiel qualité de service. Les indicateurs à renseigner sont décrits ci-dessous.

Chapitres du rapport (items de la qualité de service)		Indicateurs et contenu
Rappel du contexte et description du/ des équipements		• La gare concernée • Le nombre de places, dont nombre de places avec recharge VAE, nombre de places pour vélos spéciaux • Le type de support (arceaux, racks, ...) • Les services complémentaires (pompe, casiers, point de location, etc.) • La présence de vidéosurveillance • La date de mise en service de l'équipement • Le recours à un tiers exploitant le cas échéant • L'évolution de la politique cyclable
Informations aux cyclistes et communication / promotion sur le service	Identité du Parking Vélos Île-de-France Mobilités fermé	• Un reportage photographique du Parking Vélos Île-de-France Mobilités fermé indiquant le positionnement des habillages de la porte et des parois, et le respect de la charte graphique et de ses prescriptions est exigé
	Signalétique et informations aux cyclistes	• Reportage photographique sur les conditions d'accessibilité du Parking Vélos Île-de-France Mobilités fermé, dans un périmètre immédiat • Précision sur le jalonnement mis en place depuis le bâtiment voyageur (photos et plan) • Reportage photographique sur les informations données aux usagers sur place et sur la signalétique utilisée
	Communication et promotion	• Récapitulatif des opérations de promotion/ communication réalisées au cours de l'année et l'impact sur la fréquentation de l'équipement
Parcours clients et tarification		• Nombre d'appels, mails ou courriers reçus de la part des abonnés ou cyclistes par grande typologie avec une analyse qualitative des attentes des usagers
Entretien et maintenance		• Précision sur le processus de remontée d'information en cas de constat d'usure, dégradation ou vandalisme • Evolution générale sur l'année de l'état du Parking Vélos Île-de-France Mobilités fermé (travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués) : • Recensement du nombre de dégradations constatées dans l'année tant sur les supports que les éléments constitutifs du Parking Vélos Île-de-France Mobilités fermé ou des équipements de services complémentaires (stations de gonflage, casiers, prises...) • Listing sommaire des interventions curatives et préventives réalisées dans l'année, avec quantification des matériels remplacés • Etat récapitulatif des opérations de nettoyage : fréquence, anomalies rencontrées, délais de résorption des anomalies
Indicateurs de suivi		• Nombre total d'abonnements générés par mois et par tarifs et l'évolution annuelle • Moyenne de fréquentation à l'année et niveau de « surbooking » • Nombre de désabonnements par mois • Nombre réabonnements par mois • Nombre de visites sur le site web de souscription. • Résultat d'une campagne de comptage annuel ou d'autres moyens de mesure de la fréquentation (dans le cas de capteurs à la place) (à mener un mardi ou un jeudi, hors vacances scolaires et jours fériés, et entre les mois de septembre à novembre et mars à juin) • Nombre de vols recensés • Répartition des abonnés par sexe et par tranches d'âge
Compte d'exploitation annuel		• Le compte d'exploitation annuel

Le détail du rapport annuel est fourni en annexe de ce document, ainsi qu'en annexe n°2 de la convention de subvention à l'investissement et l'exploitation.

4. CAS DES PARKINGS VÉLOS EXISTANTS

Pour les maîtres d'ouvrage ayant implanté des Parkings Vélos sur le territoire, il pourra être possible de faire un transfert de gestion à Île-de-France Mobilités si Île-de-France Mobilités a un contrat le permettant (mise en concurrence des réseaux de bus, mise en concurrence de lignes de tramway, mise en concurrence des lignes du Grand Paris Express...) :

- pour l'entretien et la maintenance des espaces en libre accès et/ou l'entretien, la maintenance et l'exploitation des consignes fermées.
- De manière préférentielle à la fin d'un contrat liant la Collectivité à son prestataire. Si la collectivité a la volonté que ce soit avant, les modalités administratives et financières d'arrêt anticipé du contrat liant la collectivité et son exploitant restent à la charge de la collectivité.
- Le transfert s'accompagne également d'un transfert de propriété de l'équipement dont la valeur nette comptable est fixée à zéro euro.
- les éléments suivants sont également mis à disposition d'Île-de-France Mobilités :
  - Équipements dépendants de l'offre de stationnement (éclairage, valideur, arceaux, racks, toiture et auvent, caméra de vidéosurveillance, support d'affichage,...).
  - Équipements connexes à la consigne (casiers et autres services aux abonnés, signalisation de position de l'équipement vélo, ...).
  - Le stock des pièces de maintenance.
  - Base de données clients.
  - Données de suivi de l'exploitation et de reporting sous un format permettant son utilisation dans les progiciels les plus répandus.

Si la collectivité souhaite garder la maîtrise de ses Parkings Vélos, le système de financement d'Île-de-France Mobilités s'appliquera conformément aux conventions signées.

VI. SYNTHÈSE

Ce dernier chapitre propose un résumé des points techniques à prendre en compte dans le cadre de la réalisation d'un Parking Vélos Île-de-France Mobilités, qu'il soit en accès libre ou en consigne.

A. CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS POUR UN ABRI EN LIBRE ACCÈS

- Situé au plus près d'un accès à la gare/ station et dans un rayon de 70 mètres voire de 100 mètres dans certains cas exceptionnels.
- Arceaux à privilégier, mais double rack à envisager pour les parcs où l'espace foncier-disponible est insuffisant pour atteindre les objectifs de capacité en arceaux.
- Arceaux avec système d'accroche en 3 points, pour les parcs à vélos d'une capacité inférieure à 10 vélos.
- Implantation dans une zone bien éclairée.
- Toiture d'une hauteur minimale de 3,00 m pour un stationnement en double rack.
- Présence d'une poubelle éventuelle.
- Signalétique et habillage Parking Vélos en respect de la charte graphique.
- Possibilité d'installer des services complémentaires (pompe vélos, kit de réparation, etc. et de les mutualiser avec ceux d'un espace sécurisé).

B. CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS POUR UN ESPACE SÉCURISÉ

- Situé au près d'un accès à la gare/ station et dans un rayon de 70 mètres voire de 100 mètres dans certains cas exceptionnels.
- Double rack à privilégier pour les espaces sécurisés proposant une hauteur supérieure à 3,00 m.
- Prévoir un espace sécurisé extensible.
- Accès par passe Navigo ou passe ad hoc fourni par l'exploitant avec une porte large.
- Espace éclairée et équipée d'un système vidéo (obligatoire).
- Architecture libre mais nécessité de voir l'intérieur depuis l'extérieur.
- Signalétique et habillage Parking Vélos en respect de la charte graphique.
- Installation de capteurs à la place et d'un système de gestion afférent.
- Installation de services complémentaires de façon obligatoire (pompe et kit/ pied de réparation pour tout espace d'au moins 20 places) ou optionnelle (recharges VAE casiers, emplacements pour vélos cargos, etc.) dans le respect des seuils indiqués.

C. CRITÈRES D'IMPLANTATION AU SEIN D'UN PARC-RELAIS

- Localisation au plus près d'un accès à la gare/station.
- Pas d'implantation en étage.
- Absence de marches, minimisation du nombre de portes.
- Respect de la charte Parking Vélos et des recommandations pour l'implantation d'espaces sécurisés.
- Facilité d'identification de l'emplacement par tous les usagers de la gare.
- Cheminement jalonné et sécurisé entre le parc à vélo et la gare/station.
- Espace sécurisé suffisamment éclairé.

D. CRITÈRES D'IMPLANTATION AU SEIN D'UN LOCAL EXISTANT

- Local de plain-pied.
- Rénovation à programmer (murs et sol).
- Cheminement piéton de couleur différente du sol.
- Respect de la charte Parking Vélos et des recommandations pour l'implantation d'espaces sécurisés.
- Occupation d'au moins 50 % de la surface totale du local par les équipements de stationnement.
- Espace sécurisé suffisamment éclairé.
- Présence d'une information adaptée au sein de l'espace sécurisé.

CRÉDITS

Page 7
Installation de racks en double-étage en libre-accès accolés à une consigne : *Christophe RECOURA – Île-de-France Mobilités*
Même fonctionnement à côté de la consigne de Versailles Rive Gauche : *Jean-Marc GOURDON – Île-de-France Mobilités*
Page 14 et 15
Fiche produit : *Cyclosgard*
Le rack simple : *Altinnova*
Page 16
Exemple d'arceau spécifique Vélo Cargos (Cykleo) : *Cykleo*
Page 22
Ascenseur : *https://www.isabelleetlevelo.fr/ancienblog/des-gares-accueillantes-au-service-des-voyageurs-901837.html*
Page 26
Double-rack équipés de prises électriques (Altinnova) : *Altinnova https://www.altinnova.com/produits-services/stationnements-velos/arceau-p-version-vae/ -à*