

Schéma Directeur du Stationnement Vélos

Cahier de Références Techniques

2018

Pour la réalisation de stationnements vélos dans les gares et stations d'Île-de-France



SOMMAIRE

Préambule	5
-----------	---

Présenter	7
-----------	---

1. <u>ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX</u>	7
1. 1. INTRODUCTION	7
1. 2. LE DIAGNOSTIC DU DISPOSITIF EXISTANT	8
1. 3. LES ENJEUX DU STATIONNEMENT VELOS EN RABATEMENT	8
2. <u>LES OBJECTIFS DU SDSV</u>	9

Concevoir	11
-----------	----

3. <u>TYOLOGIE DES EQUIPEMENTS</u>	11
3. 1. DEFINITION DES CARACTERISTIQUES MINIMALES DE VELIGO	11
3. 2. PREMIERE DEFINITION DES ABRIS VELIGO	11
3. 3. PREMIERE DEFINITION DES ESPACES SECURISES VELIGO	11
4. <u>REFERENTIEL REGIONAL DE QUALITE DE SERVICE</u>	11
4. 1. DIMENSIONNEMENT DES EQUIPEMENTS	11
4. 2. CRITERES D'IMPLANTATION	12
4. 2. 1. DISTANCE AUX ENTREES DE LA GARE	12
4. 2. 2. QUELS AMENAGEMENTS ?	13
4. 2. 3. QUELLES CONTRAINTES D'IMPLANTATION ?	15
4. 2. 4. IMPLANTATION DE PART ET D'AUTRE DU FAISCEAU FERRE	15
4. 2. 5. CONTINUITE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	15
4. 2. 6. STATIONNEMENTS VELIGO DANS LES PARCS RELAIS	16
4. 2. 7. REUTILISATION DE LOCAUX EXISTANTS	17
4. 2. 8. DOMANIALITE	18
4. 3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE VELIGO	21
4. 3. 1. LES ABRIS VELIGO	21
4. 3. 2. LES ESPACES SECURISES VELIGO	22
4. 3. 3. ILLUSTRATIONS DE STATIONNEMENTS VELIGO	26
4. 3. 4. SECURITE DES ESPACES VELIGO	27
4. 4. INFORMATION AUX VOYAGEURS	29

4. 4. 1. IDENTITE VISUELLE.....	29
4. 4. 2. COMMUNICATION.....	30
4. 4. 3. JALONNEMENT ET SIGNALISATION DE POSITION.....	30
4. 4. 4. INFORMATIONS PARTICULIERES	32

Exploiter 34

5. LES DIFFERENTS MODES DE GESTION.....	34
5. 1. LA REGIE	34
5. 2. LE MARCHÉ PUBLIC.....	34
5. 3. LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC.....	34
6. LE REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE.....	35
6. 1. LE RESPECT DE L'IDENTITE VELIGO	36
6. 2. PROPRETE ET ENTRETIEN SOMMAIRE	37
6. 2. 1. PROPRETE ET ENTRETIEN.....	37
6. 2. 2. MAINTENANCE	37
6. 3. SECURITE ET SURETE	37
6. 4. ACCUEIL, ACCESSIBILITE ET INFORMATION VOYAGEURS.....	38
6. 4. 1. ACCUEIL.....	38
6. 4. 2. ACCESSIBILITE	38
6. 4. 3. INFORMATION VOYAGEURS.....	38
6. 5. TARIFS ET ABONNEMENTS	39
6. 6. TRANSPARENCE DE L'EXPLOITATION.....	39
6. 7. LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DES ESPACES SECURISES.....	40

Financer 41

7. PARTENARIAT.....	41
8. LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES.....	41
8. 1. LES SUBVENTIONS LIEES A L'INVESTISSEMENT.....	41
8. 1. 1. LES ABRIS VELOS.....	41
8. 1. 2. LES ESPACES SECURISES	42
8. 1. 3. REHABILITATION DE STATIONNEMENT OU D'UN PARC EXISTANT.....	42
8. 2. LES ELEMENTS HORS CHAMP DE SUBVENTIONS	42
9. ELEMENTS DE COUTS.....	42
9. 1. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LES COUTS D'INVESTISSEMENTS	42
9. 1. 1. LES ABRIS VELIGO.....	42
9. 1. 2. LES ESPACES SECURISES	43
9. 2. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LES COUTS D'EXPLOITATION	43
10. LE DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION.....	44

10. 1. UNE PRESENTATION DE LA POLITIQUE MODES ACTIFS	44
10. 2. UNE PRESENTATION DU PROJET.....	45
10. 3. ELEMENTS JURIDIQUES ET FINANCIERS	45

11. RAPPORT D'ACTIVITES : DEMANDE DE CONTRIBUTION FINANCIERE
46

11. 1. FREQUENTATION DE L'ESPACE SECURISE	46
11. 2. RESPECT DU REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE	47

Conclure 49

Annexes 51

ANNEXE 1 REFERENTIEL QUALITE DE SERVICE VELIGO **52**

ANNEXE 2 BAREMES DES CONTRIBUTIONS FINANCIERES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES **56**

ANNEXE 3 CHARTE DESIGN, COMMUNICATION & EVENEMENTIEL VELIGO. 57

PREAMBULE

En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités est responsable de la définition et de la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France.

Le PDUIF met l'accent sur le développement des modes actifs et le partage de la voirie. Approuver le Schéma Directeur du Stationnement Vélos, première action du PDUIF, en même temps que ce dernier est l'expression de la volonté d'Île-de-France Mobilités de renforcer le développement de la pratique du vélo.

Île-de-France Mobilités a donc investi au maximum son champ de compétences en faveur du vélo en complétant la gamme de ses schémas directeurs par celui du stationnement vélos dans les pôles, gares et stations d'Île-de-France. Le schéma directeur est un document opérationnel permettant des réalisations concrètes et à court terme.

Le stationnement vélos déployé portera le nom de Véligo, contraction de vélo et de go qui suggère un lien étroit entre vélo, transports en commun et passe Navigo.

Les espaces Véligo seront systématiquement abrités et éclairés et proches de l'accès au bâtiment voyageurs ou aux quais ferrées. Les espaces sécurisés Véligo, accessibles exclusivement par passe Navigo, offriront aux usagers une qualité de services plus élevée que les abris.

Le succès de Véligo sera fonction de sa capacité à être de qualité homogène sur l'ensemble des pôles et gares franciliens. Il sera nécessaire également de voir une politique globale de cheminements cyclables se développer sur le territoire francilien, notamment par la mise en place de projets d'aménagement d'itinéraires cyclables, compétences des gestionnaires de voiries.

Île-de-France Mobilités conditionne sa participation financière à l'investissement et à l'exploitation des dispositifs de stationnement Véligo au respect d'un certain nombre de préconisations techniques.

L'objet du cahier de références est :

- de décliner concrètement le référentiel de qualité de service,
- d'accompagner le maître d'ouvrage dans la définition et la gestion de Véligo sur son territoire.

PRESENTER

1. ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX

1. 1. INTRODUCTION

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), s'est fixé comme objectif le développement de l'usage des transports en commun et des modes dits « actifs ».

Parmi les modes « actifs », qui font l'objet des Défis n°3 et 4 du PDUIF, le vélo doit jouer un rôle prépondérant. Si sa pratique est en essor depuis quelques années, du fait notamment des obligations créées par la loi aux gestionnaires de voirie pour aménager des itinéraires cyclables et du développement du vélo en libre service, la part modale globale du vélo dans l'ensemble des déplacements effectués en Île-de-France est encore nettement insuffisante. C'est notamment le cas pour les déplacements dont le mode principal est les transports en commun : l'accès aux réseaux doit être amélioré, qu'il s'agisse des réseaux ferrés, du métro, des tramways ou des futures lignes TZen.

Le développement du vélo comme un mode de rabattement plus fiable et apportant une nouvelle offre complémentaire à celle des autres modes doit être défini dans une politique régionale plus structurée, plus ambitieuse au niveau régional comme local, et plus à même de permettre à ce mode d'être progressivement perçu par les Franciliens comme pleinement crédible dans leur mobilité quotidienne.

L'amélioration des accès vélos aux transports en commun doit aussi s'inscrire dans une politique régionale d'organisation de pôles d'échanges multimodaux de qualité, qui tienne compte des besoins spécifiques des différents territoires. Cette politique, qui est formalisée dans le Défi n°2 du PDUIF, comprend des dispositifs opérationnels de mise en œuvre de référentiels de qualité déjà été mis en place sur les autres modes de rabattement (Schéma Directeur des Parcs Relais, Schéma Directeur des éco-stations bus à venir). Un dispositif équivalent doit aussi être proposé pour le stationnement de rabattement vélos, pour s'intégrer dans la mise en œuvre du PDUIF.

Si l'aménagement des équipements vélos relève de la responsabilité des différents maîtres d'ouvrages, en premier lieu ceux assurant l'intermodalité comme les Parcs Relais, gares routières ou parvis de gares mais aussi ceux des gares ou stations elles-mêmes, Île-de-France Mobilités a pleinement vocation, en tant que pilote des politiques d'intermodalité et du PDUIF, à définir cette nouvelle politique de service. Cela est d'autant plus le cas qu'un de ses enjeux est de pouvoir s'inscrire dans le développement entièrement intégré des différents transports en commun d'Île-de-France, en matière d'intermodalité, d'information voyageurs, comme plus globalement d'offre ou de tarification.

En avril 2010, Île-de-France Mobilités a donc lancé un travail partenarial avec les Conseils Départementaux, certaines structures intercommunales, les entreprises ferroviaires, des intercommunalités et les associations régionales vélos pour définir un Schéma Directeur du Stationnement Vélos aux pôles d'échanges et stations de transports en commun.

L'élaboration d'une politique régionale de service, d'équipement des pôles d'échanges et stations, et de gestion du stationnement vélos de rabattement est l'objet du Schéma Directeur du Stationnement Vélo (SDSV). Le SDSV se veut opérationnel, permettant des réalisations concrètes et à court terme.

1. 2. LE DIAGNOSTIC DU DISPOSITIF EXISTANT

Depuis 2001, Île-de-France Mobilités finançait, avec la Région Île-de-France la création de stationnements vélos à proximité des gares. Les aides attribuées aux maîtres d'ouvrages ont permis de réaliser près de 4 000 places de stationnement vélos implantées sur plus de 280 gares. Ces places sont conformes aux prescriptions techniques établies en 2001 : abris couverts, éclairés, permettant une accroche en trois points du vélo.

La maîtrise d'ouvrage a été portée par les collectivités et les transporteurs. Les réalisations ont été planifiées, à l'époque, à l'échelle d'un réseau de transport (SNCF) ou mis en œuvre en fonction des opportunités locales dans le cadre de projets plus globaux d'aménagement de l'intermodalité sur les gares (contrats de pôle, projets des villes...).

Dans le cadre de l'élaboration du SDSV, une enquête diurne/nocturne a été réalisée sur un échantillon de 180 gares représentatives de la diversité du territoire francilien. Afin d'étendre ce champ d'étude, un benchmarking réalisé à l'échelle régionale et nationale sur le stationnement vélos complète le diagnostic. Le bilan global des aménagements en faveur du stationnement vélos, effectué en 2010 fait ressortir un constat très mitigé mais riche d'enseignements :

- une occupation des équipements installés très hétérogène.
- une offre hétérogène et parfois mal ciblée à mieux calibrer.
- des difficultés de maîtrise d'ouvrage et de gestion à traiter.
- un manque de visibilité de l'offre de rabattement vélos.

Le diagnostic réalisé a permis d'identifier les éléments déterminant pour répondre aux besoins des cyclistes.

- La concentration de l'offre sur les accès au pôle.
- La nécessité d'implanter les aires de stationnement en fonction des modalités possibles de mise en sécurité.
- La faible distance entre la gare et l'aire de stationnement.
- L'adaptation des équipements.
- La présence d'aménagements cyclables.
- La présence de jalonnement et de signalétique.

1. 3. LES ENJEUX DU STATIONNEMENT VELOS EN RABATTEMENT

L'ambition du Schéma Directeur du Stationnement Vélos, dont la mise en œuvre sur le terrain repose sur plusieurs maîtres d'ouvrages, est de mettre en place les conditions d'un développement plus cohérent, plus ciblé et plus pérenne du vélo. Le vélo doit en effet devenir progressivement un mode d'accès à part entière aux réseaux structurants de transports en commun, au même titre que les bus ou la voiture.

Le périmètre traité par ce Schéma Directeur concerne donc :

- les déplacements dont le mode principal est les transports en commun structurants (RER, trains, métros, tramways, T Zen),
- les dispositifs de stationnements pour accéder librement à ces transports avec son vélo personnel.

L'aménagement des pistes cyclables, outre le fait qu'il fasse l'objet depuis plusieurs années d'aides financières de la Région aux gestionnaires de voiries, est traité plus globalement dans le cadre du Défi 4 du PDUIF.

Pour autant Le développement du rabattement vélo ne doit pas se faire au détriment de la marche, ni des bus. Le ciblage des projets d'équipement des gares en stationnement vélos et leur articulation avec les autres politiques d'intermodalité apparaît d'autant plus nécessaire que :

- d'une part, **le rayon de pertinence du vélo comme mode de rabattement** reste singulier par rapport à celui de la voiture particulière pour un même temps moyen de rabattement, tout en restant équivalent à celui d'un bus ;
- d'autre part, **le vélo offre une complémentarité de couverture territoriale intéressante en banlieue**, notamment dans des secteurs denses où la circulation automobile doit être mieux maîtrisée et pour des quartiers qui ne sont physiquement pas toujours accessibles en bus.

Le développement d'une politique de stationnements vélos aux gares et stations doit par ailleurs s'articuler avec l'offre modale globale de rabattement. Le vélo apparaît en effet comme un complément efficace à ces autres modes, et ce dans des contextes urbains très différents :

- **pôles d'échanges des cœurs de densités urbaines** : il complète plus finement la couverture territoriale de l'offre bus relativement importante (Mobilien, lignes de quartiers, navettes communales...), et ce dans les zones où le PDUIF met plutôt en avant les modes actifs comme les modes à privilégier pour accéder aux gares ;
- **pôles d'échanges d'accès des bassins de vie aux réseaux ferrés situés au-delà de la zone agglomérée dense** : l'offre vélos permet de compléter celle des modes motorisés (voiture, covoiturage, bus...), notamment pour les déplacements travail vers domicile de faible distance et nécessitant un achat, une visite... L'équipement important des ménages en vélos loisirs dans ces secteurs fait état d'un potentiel intéressant que n'a pu encore être capté faute d'un stationnement mieux sécurisé.

2. LES OBJECTIFS DU SDSV

Compte tenu des éléments de diagnostic dégagés et des enjeux qui en découlent, le schéma directeur définit une politique d'équipements, de service et de gestion du stationnement vélos qui se décline en trois axes majeurs. Son ambition est de mettre en place les conditions d'un développement cohérent et pérenne du vélo comme mode d'accès à part entière aux réseaux structurants de transports en commun. Sa mise en œuvre repose sur les maîtres d'ouvrages.

Objectif 1 : Généraliser sur les gares et stations le déploiement d'équipements Véligo s'inscrivant dans une politique plus globale d'intermodalité du nouveau PDUIF sur les pôles d'échanges et réseaux de surface structurants (Tramways et TZen).

Objectif 2 : Définir un référentiel de qualité de service qui garantisse un niveau de qualité pérenne.

Objectif 3 : Faire connaître cette nouvelle offre par des dispositifs de communication et d'information voyageurs plus ciblés, opérationnels pour les maitres d'ouvrages.

Ce dispositif devra prendre en compte les 3 objectifs suivants :

- créer une identité visuelle régionale spécifique permettant à tous les équipements installés d'être identifiés comme une offre de qualité ;
- mieux faire connaître, au niveau régional, les possibilités de rabattement vélos sur les différentes gares des réseaux ;
- informer localement les usagers sur l'existence et les modalités d'usage d'une offre dans leur gare.

CONCEVOIR

3. TYPOLOGIE DES EQUIPEMENTS

3. 1. DEFINITION DES CARACTERISTIQUES MINIMALES DE VELIGO

Les espaces Véligo peuvent être de deux types :

- des abris en libre service
- des espaces sécurisées.

L'espace de stationnement vélo doit être implanté à moins de 70 mètres de l'accès au bâtiment voyageurs et/ou aux quais ferrés (BV/QF).

3. 2. PREMIERE DEFINITION DES ABRIS VELIGO

Un abri vélos en libre-accès est abrité, éclairé, et implanté à moins de 70 mètres d'un accès BV/QF.

Le mobilier devra permettre d'accrocher le cadre et les roues en 3 points, et de garantir le bon alignement des vélos (arceaux simples, arceaux avec rail de guidage des roues, arceaux en forme U).

3. 3. PREMIERE DEFINITION DES ESPACES SECURISES VELIGO

Un espace sécurisé est un espace clôt, éclairé, implanté à moins de 70 mètres d'un accès BV/QF et accessible via la carte Navigo.

Ce service est payant et se justifie par la qualité de service proposée. La capacité minimale est de 30 vélos.

4. REFERENTIEL REGIONAL DE QUALITE DE SERVICE

4. 1. DIMENSIONNEMENT DES EQUIPEMENTS

Le dimensionnement des équipements Véligo doit répondre aux réels besoins définis en gare et station.

Le tableau suivant indique le nombre de places que pourront comporter les équipements de stationnement vélos en fonction de leur niveau de sécurisation d'une part et du réseau de transport en commun desservi d'autre part.

Les conditions de financement dépendent donc du dimensionnement validé en dernier lieu par Île-de-France Mobilités.

Pôles d'échanges existants	Abris en accès libre-service	Espaces sécurisés
Pôle gare	20 places par accès	30 places

TZen ou tramway	12 places (en station) 20 places (en terminus)	30 places (en terminus)
Terminus de station de métro (hors Paris)	20 places par accès	30 places
Station de métro	20 places par accès	-
PR en ouvrage	-	30 places
PR au sol (>100pl.)	20 places	-

En espace sécurisé, le dimensionnement pourra, sur justifications, être inférieur à 30 places afin de répondre notamment à des besoins moins importants sur des stations ou des gares à faible trafic.

Pour l'installation de stationnements au sein des Parcs Relais au sol ou en ouvrage, il sera nécessaire de ne pas avoir d'autres lieux potentiellement plus intéressants (le parvis de la gare étant la solution à préconiser) et/ou d'autres abris ou espaces sécurisés Véligo déjà aménagés sur le pôle d'échanges.

Pour toute mise en œuvre d'abris en libre-accès ou d'espaces sécurisés d'une capacité supérieure aux seuils cités ci-dessous, une justification des besoins sera nécessaire et à transmettre à Île-de-France Mobilités pour validation.

Il en sera de même si un maître d'ouvrage souhaite aménager des espaces sécurisés sur un Parc Relais au sol ou à une station de métro.

Dans le cas où la maîtrise d'ouvrage souhaite aménager une grande capacité de stationnement Véligo, une étude devra mettre en avant les critères suivant :

- Topographie du site dans un rayon de 3 km autour du pôle, (coupures naturelles et artificielles, voies d'eau, autoroutes, voies ferrées, densité urbaine...);
- Nombre d'entrants en gare en HP et HC ;
- Présence d'aménagements cyclables ;
- Pratiques de stationnement vélos identifiées sur le pôle (reportage photos, comptages...);
- Pour les espaces sécurisés : modalités de gestion arrêtées (maîtrise foncière, gestionnaires, calendrier prévisionnel, ...).
- Île-de-France Mobilités validera alors le dimensionnement si les besoins sont justifiés et avérés.

4. 2. CRITERES D'IMPLANTATION

4. 2. 1. DISTANCE AUX ENTREES DE LA GARE

La distance entre l'aire de stationnement 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. Il a été évalué, en Ile-de-France, que cette distance est bornée à 70 m. Au-delà, le stationnement proposé ne serait plus attractif pour les usagers et donc à proscrire.

Véligo doit donc être implanté à moins de 70 mètres d'un accès au BV/QF. En fonction des caractéristiques du site, il est conseillé d'implanter du stationnement Véligo dans les flux voyageurs pour augmenter son attractivité.

Le lieu d'implantation du stationnement Véligo conditionnera sa bonne fréquentation : une bonne visibilité du stationnement Véligo le rendra attractif.

4. 2. 2. QUELS AMENAGEMENTS ?

Le choix de l'implantation doit être un bon compromis en fonction des contraintes urbaines rencontrées tout en respectant les règles imposées par Île-de-France Mobilités. Ce choix ne devra pas dégrader le fonctionnement du pôle et l'accessibilité PMR.

Sur un pôle/station, Île-de-France Mobilités **préconise d'aménager** à la fois du stationnement de type **abris en libre-accès** et du stationnement de type **d'espaces sécurisés**. L'objectif est de pouvoir proposer du stationnement gratuit et payant avec deux niveaux différents de qualité de service. Cette dualité permet ainsi de répondre aux besoins de tous les usagers.

La maîtrise d'ouvrage devra également réfléchir à la meilleure localisation possible du stationnement Véligo. Un site visible et un rendu architectural soigné permettent de faire de l'espace sécurisé Véligo une véritable entité du pôle avec un double objectif : utile et esthétique.

Les aménagements, qu'ils concernent les abris ou les espaces sécurisés, nécessitent du foncier et une surface dépendante du dimensionnement du stationnement.

Il faut compter entre **30 et 40 m² pour 20 places** de stationnement en abri accès-libre ; **entre 22 et 30 m² pour 30 places** en espace sécurisé.

L'emplacement du stationnement peut donc, par exemple, être prévu de la façon suivante :

- Les abris et espaces sécurisés Véligo peuvent être implantés dans l'une des rues adjacentes lorsque le trottoir est très large en lieu et places de stationnements VP.
- Les abris et espaces sécurisés Véligo peuvent être implantés sur le parvis de la gare. 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.
- Il peut y avoir une mutualisation de l'équipement Véligo avec une partie espace sécurisé et une partie abri en accès-libre.
- Les espaces sécurisés Véligo peuvent être intégrées au BV.
- Un espace sécurisé Véligo pourra être implantée dans les nouveaux PR en ouvrages implantés à moins de 70 mètres d'un accès au BV (au cas par cas selon la présence ou non d'un espace sécurisé sur le parvis).

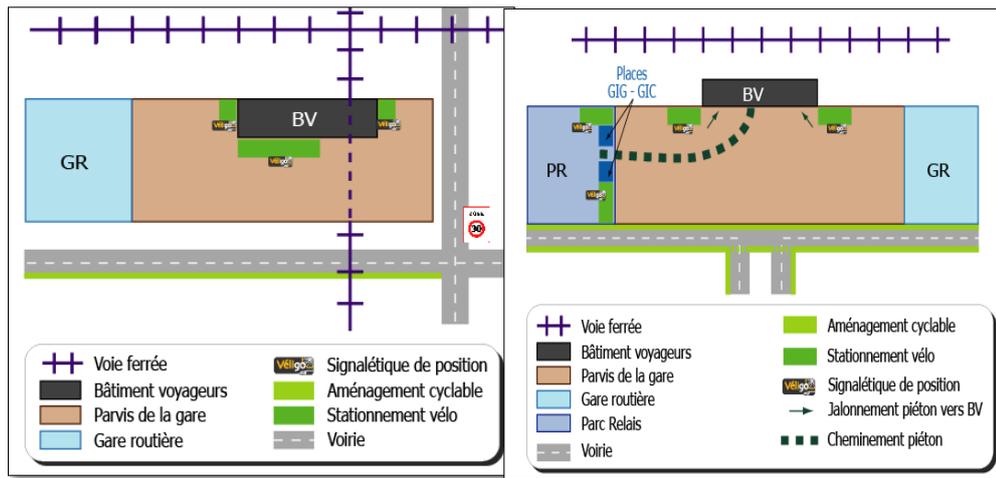


Schéma d'aménagement sur Schéma d'aménagement dans PR en

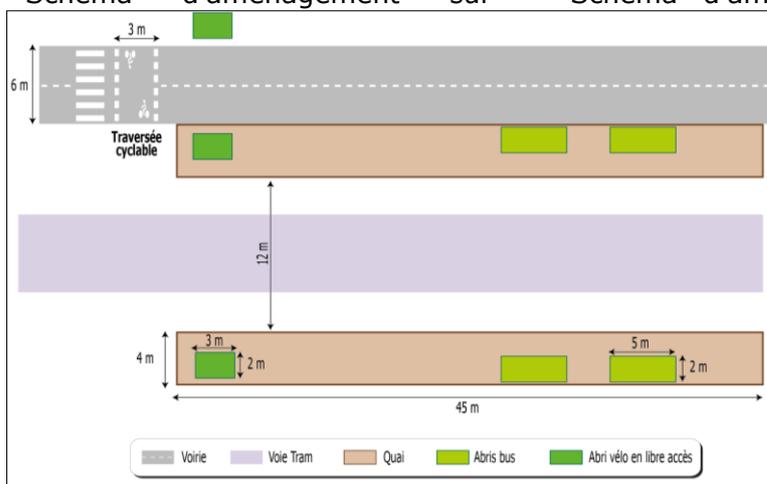


Schéma d'aménagement sur une station TCSP

Les arrêts de tramway ou TZen ont des zones de chalandises relativement faibles par rapport à un mode de transport lourd. Le rabattement principal est piéton, les besoins en stationnement vélos sont donc plus limités.

Il est conseillé, selon le contexte local et la disponibilité du foncier, de répartir du stationnement de part et d'autre du faisceau ferré. Une étude peut recenser un besoin plus important en place de stationnement qu'Île-de-France Mobilités devra valider.

L'aménagement de stationnements Véligo devra veiller à ne pas altérer au bon fonctionnement des autres entités du pôle.

Si le Schéma Directeur des Parcs Relais prévoit la possibilité d'aménager des stationnements dans les PR, il est interdit la circulation des vélos dans une gare routière. Aucune piste cyclable ne devra être aménagée sur la chaussée de la gare routière. Le stationnement vélos ne devra pas venir perturber les cheminements et flux piétons bus-quais ferrés.

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 au contexte et aux contraintes locales ; Île-de-France Mobilités validant la version finale du projet.

4. 2. 3. QUELLES CONTRAINTES D'IMPLANTATION ?

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

- Permis de construire nécessaire en respect du PLU (dispositions particulières en cas d'aménagement d'un espace sécurisé sur foncier public sous maîtrise d'ouvrage publique),
 - Il sera nécessaire de prendre en compte le délai d'instruction du dossier déposé au sein de l'autorité compétente.
- Raccordement réseau électrique pour éclairage interne,
 - Ce raccordement doit être effectué par ERDF-EDF et il sera nécessaire d'anticiper au maximum la demande pour optimiser au mieux le temps d'attente.
- Raccordement réseau téléphonique/ADSL,
 - Ce réseau est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de l'accès à l'espace sécurisé par Passe Navigo. Les transferts de données transiteront par cette infrastructure ou par 3G/Hertzien selon le prestataire retenu.
 - Ce raccordement doit être effectué par France Télécom et il sera également nécessaire d'anticiper la demande de raccordement.
- Insertion de l'aire de stationnement à proximité de sites classés ou dans les projets urbains à coordonner,
- Accès pompiers à prévoir,
- Accessibilité de la voirie PMR à respecter,
- Accord des Architectes des Bâtiments de France (ABF), dans les secteurs les concernant,
- La nécessité d'une surface complètement plane et revêtue afin de résister à la pression du matériel installé sur le sol,
- Prise en compte nécessaire des Plans de Prévention des Risques Naturels et Technologiques, étant donné qu'il est nécessaire de déposer un permis de construire. L'existence de tels plans est précisé dans le PLU.

4. 2. 4. IMPLANTATION DE PART ET D'AUTRE DU FAISCEAU FERRE

Afin de permettre un rabattement aisé aux cyclistes, il conviendra d'implanter des abris Véligo de part et d'autre du faisceau ferré.

Les espaces sécurisés Véligo seront implantés de préférence au niveau de l'entrée principale (en fonction des contraintes du site) mais surtout du côté du faisceau où il y a la plus grande potentialité vélos. 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.

Par ailleurs, il sera possible d'installer par la suite un deuxième espace sécurisé sur le pôle de l'autre côté du faisceau dans le cas d'une forte demande et après saturation du première espace sécurisé.

4. 2. 5. CONTINUITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

L'aménagement de stationnements Véligo doit être accompagné de la présence d'itinéraires cyclables permettant ainsi d'accéder à l'abri ou à l'espace sécurisé.

Il est indispensable d'avoir des itinéraires cyclables de qualité afin de permettre aux usagers de réaliser un rabattement sur le pôle et donc vers le stationnement Véligo en toute sécurité.

Le maître d'ouvrage devra dans ce sens coordonner ces éléments complémentaires que sont le stationnement et les cheminements piétons et cyclables.

La mise en valeur et l'attractivité du stationnement Véligo passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 3 km autour du pôle (distance moyenne de rabattement en vélo). On entend par itinéraire cyclable : les bandes et pistes cyclables mais aussi les zones de circulation de type zones 30 et zones de rencontre...

Île-de-France Mobilités encourage, dans ce sens, l'aménagement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 800 mètres autour du pôle.

La Région Île-de-France est l'interlocuteur privilégié des collectivités pour une demande de subventions pour l'aménagement d'itinéraires cyclables sur leur territoire dans le but notamment d'améliorer l'accessibilité du pôle aux cycles.

Le maître d'ouvrage devra également penser à correctement connecter le stationnement au reste du pôle notamment en s'assurant de la bonne fonctionnalité des cheminements vélos, pour se rendre à l'espace sécurisé, et des cheminements piétons, entre le stationnement et le BV/QF. Les cheminements devront eux être éclairés et le plus direct possible au risque de voir des stationnements sauvages au plus près de l'accès aux quais.

Dans ce sens, aucune marche ne devra entraver le parcours des cyclistes ; tout devra être de plain-pied. Aucun obstacle ne devra entraver l'accès aux stationnements Véligo. Des rampes d'accès pourront être aménagées pour répondre à la contrainte topographique.

4. 2. 6. STATIONNEMENTS VELIGO DANS LES PARCS RELAIS

La mise en place de stationnements vélos intégrés dans les PR nouvellement créés est une opportunité qui peut être intéressante. Ce principe ne s'applique que si la distance entre le BV/QF et le stationnement Véligo est inférieure à 70 m et que si l'aménagement de ce stationnement sur le parvis de la gare (ou à proximité) n'est pas possible (cause de foncier...). Il convient dans ce sens d'appliquer ce principe au cas par cas, le stationnement Véligo sur parvis restant plus attractif que du stationnement au sein d'un PR.

▮ Les PR en ouvrage : Mise en œuvre d'espaces sécurisés

L'espace alloué au stationnement Véligo devra être exclusivement dédié aux vélos et séparé de l'espace de stationnement des deux-roues motorisés. L'emplacement idéal doit se situer au plus près des sorties et donc de l'accès au BV/QF.

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 PR, afin de réduire au maximum le temps de parcours pour rejoindre le stationnement et d'éviter un itinéraire contraint (accès étage supérieur à proscrire si dénivelés importants et virages serrés, attention particulière aux cheminements : éclairés et sécurisés...),
- l'espace sécurisé doit se trouver dans un endroit ouvert sur le PR, éclairé et non isolé,
- l'espace sécurisé doit être aménagé à proximité de la sortie du PR, à l'accès le plus court pour se rendre vers le BV/QF.

Le maître d’ouvrage devra donc porter une attention toute particulière au traitement de l’itinéraire cyclable depuis l’entrée du PR jusqu’au stationnement Véligo. Durant cet itinéraire au sein du PR en ouvrage, le cycliste ne devra pas franchir de marche et aura un minimum de portes à manipuler.

Lors de la conception d’un PR, des portes spécifiques sur le cheminement des cyclistes pourront être prévues avec éventuellement des ouvertures automatiques équipées de détecteurs de présence. Les portes devront être d’une largeur suffisante pour passer de front avec son vélo (soit 1,40 m minimum). L’itinéraire devra faciliter le déplacement de l’usager en vélo ou à pieds.

Systématiquement, l’ensemble des critères de localisation du stationnement vélo seront appliqués aux espaces sécurisés implantés dans un PR : la proximité avec l’entrée du BV/QF, la continuité des aménagements cyclables, ainsi que la mise en place d’une signalétique adaptée. Les accès au PR devront donc faire l’objet d’un soin particulier pour permettre un accès aisé aux cyclistes.

L’espace accueillant l’espace sécurisé Véligo devra disposer d’une hauteur sous plafond de 3,10 m minimum (pour les PR créés) afin de pouvoir accueillir du matériel de stockage à double étage.

L’exploitant et le maître d’ouvrage devront prévoir la possibilité d’éventuelles extensions sur d’autres espaces en cas de saturation de l’espace vélo.

Le jalonnement est particulièrement important lors de l’implantation des espaces sécurisés dans un PR en ouvrage car il n’est pas visible par les piétons depuis l’entrée de la gare et par les cyclistes depuis la voirie. L’itinéraire cyclable, au sein du PR, devra être prévu afin de faciliter le déplacement de l’usager et d’éviter les éléments contraignants (dénivelés importants, virages serrés...). L’objectif est d’optimiser au maximum le temps de parcours entre l’entrée du PR et l’espace sécurisé Véligo et le BV/QF.

■ Les PR au sol : Mise en œuvre d’abris vélos

L’ensemble des critères de localisation du stationnement vélos seront appliqués aux abris implantés dans un PR au sol :

- la proximité avec l’entrée du BV/QF,
- des cheminements piétons et cyclables continus,
- la mise en place d’une signalétique adaptée.

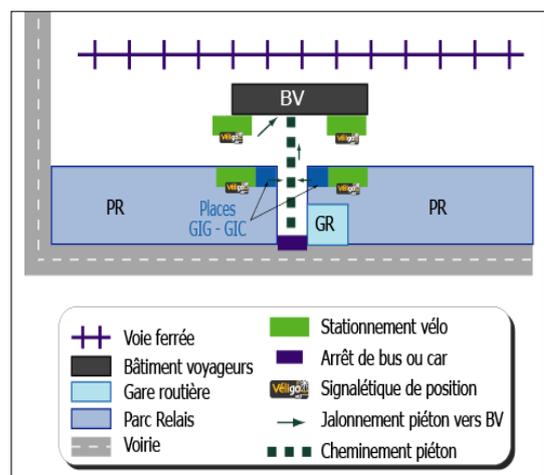
Pour tous les PR au sol, un nombre de places vélos sera d’au minimum 20 places en abri en libre-service.

Schéma d’aménagement sur PR au sol

4. 2. 7. REUTILISATION DE LOCAUX EXISTANTS

Lors du recensement des espaces disponibles, des locaux fermés à proximité immédiate du BV peuvent exister. Suivant la taille de ce local, il peut être intéressant de réutiliser cet espace pour le stationnement vélos sécurisé.

Un bon jalonnement et une bonne signalétique seront nécessaires afin que les usagers identifient bien cet espace.



Le local, futur espace sécurisé Véligo, devra avoir la surface nécessaire et répondre aux normes de sécurité et être équipé d'une porte suffisamment large. L'accès devra s'effectuer de plain-pied sans la présence de marche.

Dans le cas contraire, avec présence d'obstacles, une rampe d'accès devra être prévue s'il n'y a pas d'autres solutions.

Par ailleurs, il devra y avoir un accès direct depuis l'extérieur. Il est en effet peu recommandé de prévoir un accès depuis un BV ou par un autre bâtiment.

Il sera également demandé au maître d'ouvrage de respecter et d'appliquer la charte graphique Véligo sur le local existant, et donc de prévoir un affichage Véligo sur la façade du futur espace sécurisé Véligo. Il devra de manière générale respecter les recommandations de l'aménagement des espaces sécurisés Véligo.

De plus, le local existant devra subir un traitement des murs (peinture) et plus spécifiquement du sol afin de rendre l'endroit agréable et esthétiquement réussi :

- ponçage du sol,
- rebouchage à la résine des trous et autres aspérités,
- mise en peinture du sol,
- différenciation couleur du cheminement piéton au sein du local,
- mise en place d'éclairage,
- mise en place de l'information voyageurs.

Il conviendra également de ne pas avoir un futur espace sécurisé avec une surface trop importante entraînant une impression de vide. Les racks devront, dans la mesure du possible et au cas par cas, occuper au moins 50% du local existant. Cette recommandation n'est à suivre que pour les locaux fermés. L'éclairage devra également être correctement traité afin d'avoir un espace sécurisé agréable et fonctionnel de jour comme de nuit.

- *Local existant devra être rénové (murs et sol) et de plain-pied.*
- *Cheminement piéton de couleur différente du sol.*
- *Respect de la charte Véligo et des recommandations Espace sécurisé Véligo.*
- *Les racks doivent occuper au moins 50% de la surface totale du local.*
- *Espace sécurisé suffisamment éclairé.*
- *Présence d'une information voyageurs au sein de l'espace sécurisé.*

4. 2. 8. DOMANIALITE

A proximité d'une gare, le foncier est parfois contraint et peut être possédé par différents acteurs.

Le porteur du projet (maître d'ouvrage) devra s'assurer de la maîtrise de foncier. Les emprises susceptibles de recevoir du stationnement vélos sont la propriété d'une collectivité, de la SNCF, de la RATP, de RFF, 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 d'équipements vélos pourra prendre la forme d'une **convention d'occupation domaniale**.

Le maître d'ouvrage pourra également solliciter **l'acquisition du foncier**.

D Le principe d'une convention d'occupation domaniale

La convention d'occupation domaniale a pour objet de permettre à une entité (collectivité locale, SNCF, RFF, RATP) d'obtenir un titre pour occuper une parcelle du domaine public d'une autre entité publique ou privée.

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

L'exploitation du service n'est pas organisée par cette convention d'occupation domaniale mais devra être structurée autour d'une seconde convention de gestion/exploitation (un marché public ou une délégation de service public le plus souvent).

Le présent « Cahier de Références » présente ces diverses conventions de gestion dans la partie « FINANCER ».

D Les caractéristiques principales d'une convention d'occupation domaniale

L'élément fondamental de cette convention est que le propriétaire de l'emplacement mis à disposition n'est pas à l'origine du projet d'implantation des équipements vélos.

Le propriétaire est uniquement sollicité pour mettre à disposition son terrain en contrepartie d'une redevance d'occupation qui rémunère l'avantage octroyé par la mise à disposition du terrain et les opportunités commerciales que son occupation procure.

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 Véligo.

Si le propriétaire souhaite définir les caractéristiques des équipements et de leur exploitation tout en s'assurant un contrôle de cette exploitation, il sera nécessaire pour lui de recourir à une convention de type marché public ou délégation de service public.

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 des communes ;
- et un modèle pour l'occupation du domaine des établissements publics industriels et commerciaux (RATP, RFF, SNCF).

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, précarité, redevance, absence de contrôle particulier sur l'opérateur, responsabilité, communication d'un minimum d'informations sur l'équipement qui sera mis en place).

Le maître d'ouvrage pourra s'il le souhaite rédiger ses propres conventions.

Concernant la durée, elle n'est pas spécifiquement prévue par les textes. Cependant, pour les concessions d'occupation du domaine public qui ouvrent des droits réels, il est possible d'apporter des précisions.

Elle ne peut dépasser une durée maximale de soixante-dix ans (qui est la durée maximale d'une autorisation d'occupation domaniale), et elle peut être calquée sur la durée d'amortissement comptable ou technique des investissements réalisés, sachant que si on se base sur la durée d'amortissement technique la durée de la convention sera plus longue.

Au-delà de ces éléments qui assurent la légalité de la convention et sa qualification juridique les obligations imposées aux deux parties sont limitées à

l'essentiel pour ne pas alourdir les conventions et inciter les acteurs du marché à les utiliser.

Un tableau sera à remplir par le maître d'ouvrage dans sa demande de subventions :

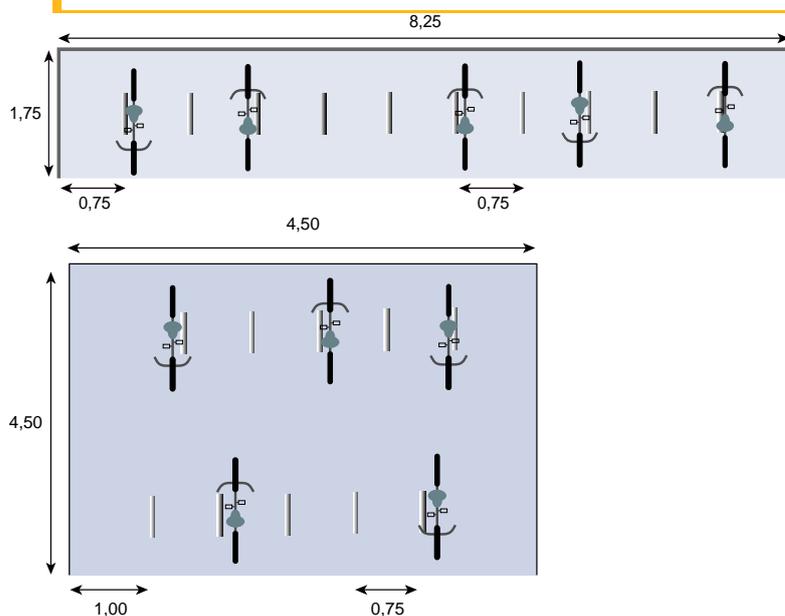
MOA	Propriété du foncier	Mode d'occupation du sol	MOE	Gestion

4. 3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE VELIGO

4. 3. 1. LES ABRIS VELIGO

■ Fiche d'identité

- ✓ Situé à moins de 70 mètres du BV/QF ;
- ✓ Arceaux avec système d'accroche en 3 points, technologie libre ;
- ✓ 0,75 m maximum entre deux arceaux ;
- ✓ Eclairé (éclairage interne ou externe), abrité et équipé d'une poubelle ;
- ✓ Signalétique Véligo en respect de la charte graphique ;
- ✓ Possibilité d'installer des services complémentaires (pompes vélos...) ;



Plans d'abris Véligo

■ Les arceaux

Selon la configuration des gares, le foncier disponible et les besoins en équipements, l'implantation des arceaux peut être différente. La configuration peut se faire sur une seule ligne ou sur deux lignes selon l'espace disponible.

L'espacement entre deux arceaux doit être au maximum de 0,75 mètres 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 d'une place de stationnement est comprise entre 1,5 et 2 m², espaces de dégagement inclus.

Il est conseillé d'implanter des abris avec des 3 parois (2 latérales et une longitudinale) pour protéger les vélos des intempéries. 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 ainsi que le raccordement électrique devront être également bien pris en compte.

4. 3. 2. LES ESPACES SECURISES VELIGO

D Fiche d'identité

- ✓ Situé à moins de 70 mètres du BV/QF ;
- ✓ Technologie de stationnements préconisée : racks-double étage ;
- ✓ Hauteur de l'espace : préconisation de 3.10 m ;
- ✓ Prévoir un espace sécurisé extensible ;
- ✓ Accès par passe Navigo uniquement avec une porte large (1,40m) ;
- ✓ Espace éclairée et équipée d'un système vidéo (obligatoire) ;
- ✓ Architecture libre mais nécessité de voir l'intérieur depuis l'extérieur ;
- ✓ Signalétique Véligo en respect de la charte graphique ;
- ✓ Installation d'un système de gonflage, de bornes de recharge aux Vélos à assistance électrique (10% de la capacité totale) et/ou de kit de réparation ;

D Les caractéristiques techniques

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 Véligo conforme à la charte graphique Véligo devra être mis en place sur l'espace sécurisé (voir Charte graphique Véligo en annexe du cahier de références techniques).

Dans ce sens, une simulation 3D de tous les abris et espaces sécurisés financés devra être fournie dans le dossier de demande de subventions afin d'apprécier le respect de la Charte graphique Véligo.

Les fournisseurs actuellement sur le marché 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.

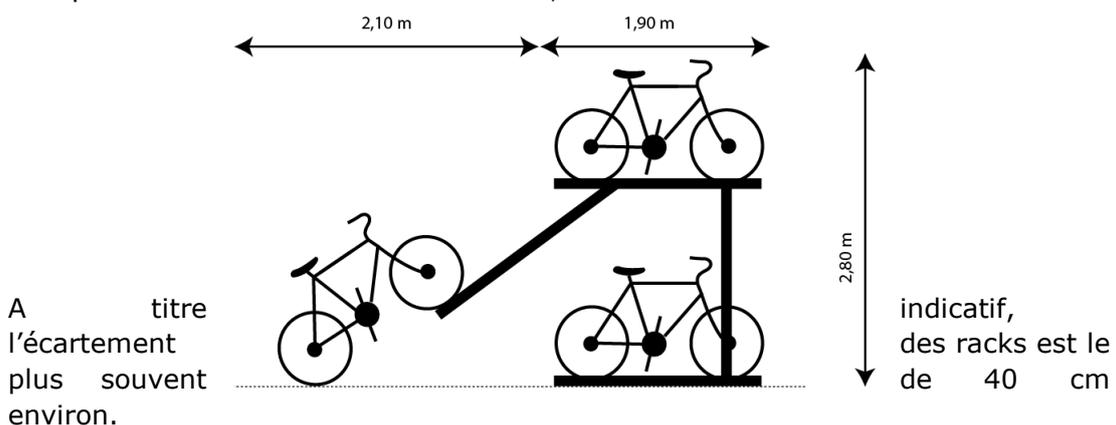
Par ailleurs, lors de l'aménagement d'un espace sécurisé, divers éléments doivent être pris en compte. L'évacuation des eaux de pluie est un élément important. Pour une bonne évacuation, il sera nécessaire de prévoir des rigoles autour de l'espace sécurisé et de réaliser un sol légèrement en pente afin que l'eau s'écoule et 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 débris volants...

► Les racks double-étages

L'espace sécurisé Véligo doit être équipé de racks double-étages afin d'optimiser la surface utilisée par la structure de l'équipement.

De plus, les racks double-étage permettent une compacité des vélos plus importante. C'est un système d'accroche notamment préconisé dans les espaces contraints.

L'emprise d'un vélo est alors réduite à 0,75 ou 1 mètre carré.



L'espace sécurisé Véligo peut également être équipée d'un système d'accroche à un seul étage. Cependant, cette solution doit impérativement être modulable et permettre l'ajout d'un second étage en cas d'extension future de l'espace sécurisé (voir Paragraphe Extension de l'espace sécurisé).

► Extension future de l'espace sécurisé

Le MOA devra prévoir une possible extension des stationnements Véligo 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.

Pour les espaces sécurisés équipés de racks double-étages, il sera nécessaire de prévoir un espace sécurisé avec une structure extensible.

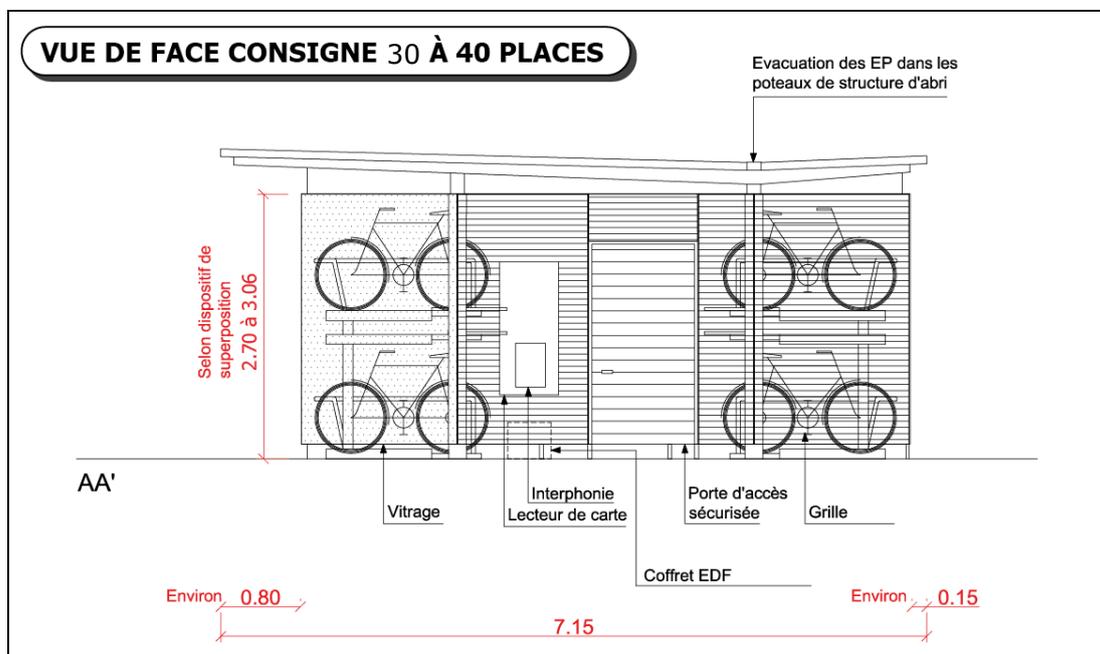
Pour les espaces sécurisés équipés de racks à un seul étage, l'extension se caractérisera par la mise en place d'un 2^{ème} étage (voir paragraphe Racks double-étages).

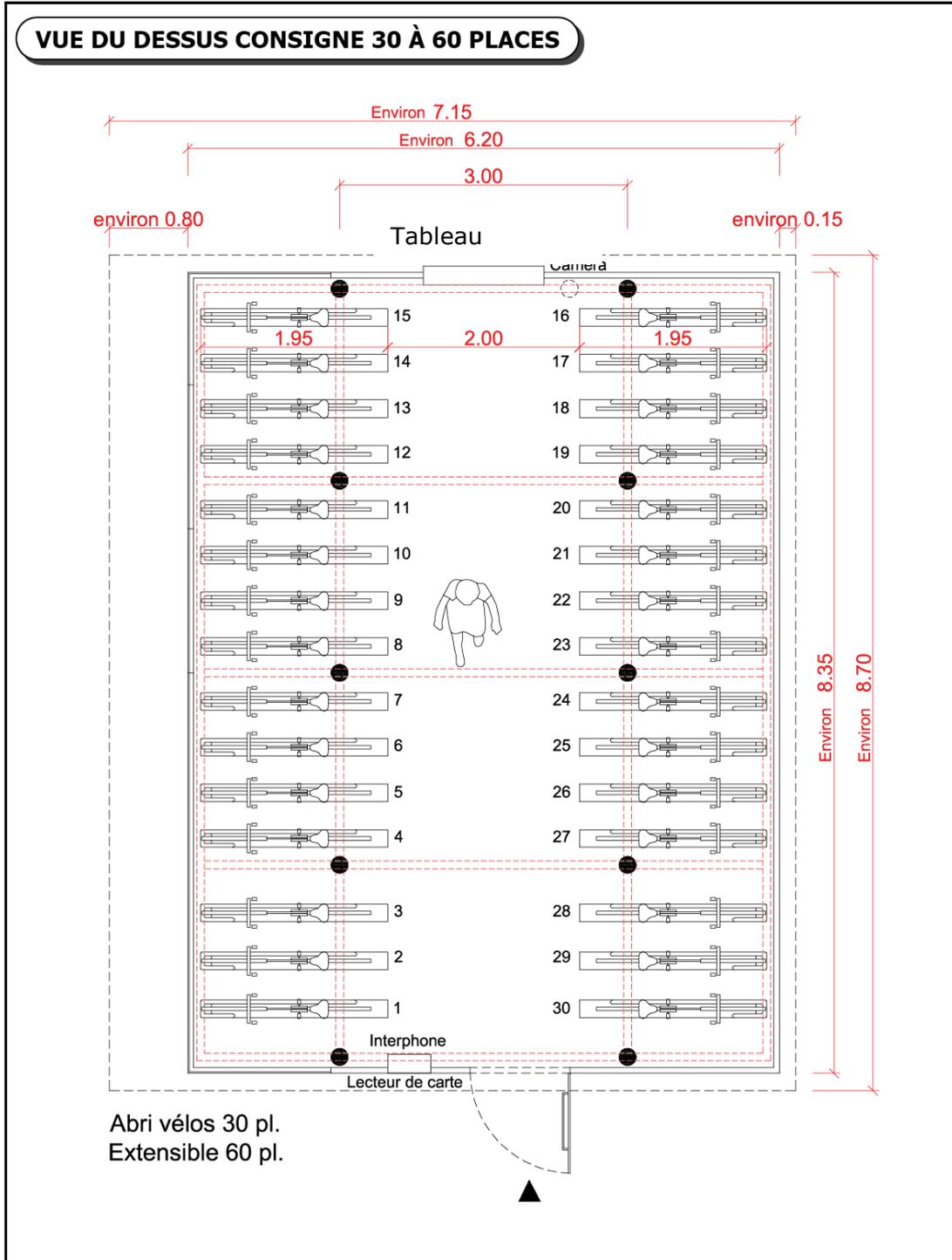
► Equipements complémentaires de l'espace sécurisé

En complément des équipements d'un espace sécurisé classique, l'espace sécurisé sera être équipé :

- d'un système de gonflage vélos : il est préconisé d'installer un système de gonflage manuelle (pompe à vélo en accès-libre service). Le système de gonflage doit se trouver au sein de l'espace sécurisé.
- de bornes de recharge aux vélos à assistance électrique. Le maître d'ouvrage devra proposer a minima 10% de la capacité totale en borne de recharge VAE. La technologie retenue est laissée libre au maître d'ouvrage.
- d'un système de pose-vélo à la porte d'entrée de l'espace sécurisé afin de permettre à l'utilisateur de poser son vélo le temps de badger sa carte Navigo et d'ouvrir facilement la porte.
- d'un éclairage extérieur afin d'optimiser le confort d'utilisation de l'espace sécurisé.

■ Schémas explicatifs





4. 3. 3. ILLUSTRATIONS DE STATIONNEMENTS VÉLIGO



Espace sécurisé Véligo de Sartrouville – 88 places



Contrôleur d'accès



Espace sécurisé Véligo de T2 Pont de Bezons – 48 places



Abri Véligo de T2 Pont de Bezons – 30 places



Espace sécurisé Véligo de Chelles – 98 places



Espace fermé Véligo de Fontainebleau-Avon



Espace sécurisé Véligo de Liesse Saint-Ouen – 32 places

4. 3. 4. SECURITE DES ESPACES VELIGO

Un des principaux objectifs du dispositif Véligo est de proposer aux usagers des stationnements vélos attractifs et sécurisés.

Les abris Véligo offrent un stationnement gratuit mais ne proposent pas de systèmes de sécurité. L'utilisateur doit sécuriser son vélo par antivol traditionnel. Peu de contraintes sont à prendre en compte dans le cadre de l'implantation des abris Véligo. Les mêmes règles que pour le mobilier urbain s'appliquent. Un éclairage devra cependant être prévu.

Les espaces sécurisés Véligo proposent un dispositif de sécurité permettant de rassurer l'utilisateur et de lui permettre de retrouver son vélo lors de la reprise de celui-ci. Cette fonctionnalité des espaces sécurisés entraînent un certain nombre de préconisations.

► **Systeme informatique**

La maîtrise d'ouvrage devra mettre en place un système informatique en place qui pourra gérer les abonnements et détecter directement les dysfonctionnements de l'espace sécurisé : alerte incendie, coupure de courant (prévoir un système de batterie), défaut d'éclairage, problème au niveau de la porte (déverrouillage impossible, porte forcée...), problème usagers lié à l'abonnement ... devront être instantanément détectés par le gestionnaire via le système informatique.

Il est donc indispensable de prévoir dans les espaces sécurisés ces systèmes électriques et informatiques.

► **La sécurité dans les espaces sécurisés Véligo**

Chaque espace sécurisé devra être éclairé. Un détecteur de mouvement ou une minuterie sont préconisés afin de limiter les consommations énergétiques.

L'éclairage devra être suffisamment satisfaisant afin que de nuit l'espace sécurisé soit entièrement éclairé aussi bien au niveau de la porte d'accès que de l'intérieur ; sans oublier le cheminement piétons entre l'espace sécurisé et le BV/QF.

Un système vidéo devra être fonctionnel et installé dans l'espace sécurisé. Son fonctionnement doit se déclencher sur ouverture de la porte d'accès. Son fonctionnement s'arrêtera plusieurs minutes après la fermeture de la porte (au moins 10 minutes).

La caméra « dôme » devra couvrir l'ensemble de l'espace sécurisé et être reliée au système informatique afin d'assurer l'enregistrement des bandes vidéo. La vidéo peut également avoir un rôle de comptage ou d'inspection de l'espace sécurisé.

Une déclaration à la CNIL et une autorisation préfectorale sont nécessaires pour la mise en place du système vidéo. Ces démarches peuvent être réalisées par télédéclaration via leur site internet respectif. La mise en service de l'espace sécurisé ne pourra se faire sans autorisation de ces instances.

La surveillance pourra également être humanisée soit par un gardien soit par la position de l'espace sécurisé à proximité immédiate d'un point humanisé sans **remplacer la présence d'un système vidéo** afin de sécuriser l'espace sécurisé. En effet, dans le cas d'un acte de vandalisme ou de vol, les bandes vidéo seront utiles aux instances judiciaires.

Les règles incendie seront affichées à l'intérieur de l'espace sécurisé. Ces dernières devront être équipées de détecteurs à incendie et avoir des dispositifs permettant de réduire les risques d'incendie, d'éviter la propagation du feu et

des fumées, de faciliter l'évacuation des usagers et l'intervention des secours conformément à la réglementation en vigueur.

Une attention toute particulière sera également portée à la qualité des matériaux utilisés et à leur réaction au feu. Les portes présentes dans les espaces sécurisés seront toutes équipées de système d'ouverture manuelle depuis l'intérieur.

D Porte d'accès des espaces sécurisés Véligo

L'accès à l'espace sécurisé Véligo se fait exclusivement par passe Navigo. Le maître d'ouvrage devra dans ce sens prévoir un système d'accès compatible passe Navigo (norme RCTIF). Ce système devra être sans contact.

Plusieurs options de serrure sont possibles : la serrure électromagnétique ou la serrure électromécanique en un ou plusieurs points. Ces deux modes présentent des avantages différents et seront laissés au choix de la maîtrise d'ouvrage. Les serrures à gâches électriques de basse tension ne fonctionnent en général que sur impulsion de courant basse tension (12 ou 24 volts), non dangereux et à faible consommation d'énergie.

Toutes les portes sont équipées d'un système d'ouverture manuelle à l'intérieur de l'espace sécurisé.

Un équipement de contacteurs de portes, permet de renvoyer au système l'information sur l'état exact de la porte. Cette information est intégrée au système informatique que devra prévoir le maître d'ouvrage.

D Utilisation du Passe Navigo pour l'accès à l'espace sécurisé

L'espace sécurisé sera accessible par Passe Navigo (+Découverte) chargé d'un titre de transport (mensuel ou annuel).

Le dispositif nécessite uniquement l'enregistrement des numéros de série des passes concernés dans le système d'informations de l'espace sécurisé vélo. Aucune donnée ne sera inscrite sur les passes Navigo et les passes Navigo Découverte dans le cadre de ce service. Le numéro de série du passe ainsi que la présence ou non d'un titre de transport valide seront lus par l'équipement. Selon le prestataire choisi, il sera nécessaire ou non de noter le numéro du passe situé sur la face et le numéro situé sur le verso.

Le lecteur de badge sans contact devra être certifié RCTIF. Le maître d'ouvrage devra s'assurer de la compatibilité du support billettique qui sera installé. Des informations techniques plus précises sur les conditions générales d'utilisation de la marque Navigo sont disponibles en Annexes.

4. 4. INFORMATION AUX VOYAGEURS

L'information voyageurs renseigne le voyageur sur la présence et l'usage des équipements Véligo, et sur les transports franciliens.

Les conditions d'utilisation de l'espace sécurisé devront être visibles, lisibles, conformes au référentiel qualité de service et mises à jour pour renseigner rapidement l'utilisateur.

En cas d'incident sur les équipements Véligo (espaces sécurisés ou abris), une information spécifique sera déployée, elle renseignera les cyclistes sur la nature de l'incident et la date de remise en service.

4. 4. 1. IDENTITE VISUELLE

Toute forme de communication insérée sur des équipements financés par Île-de-France Mobilités devra être validée par Île-de-France Mobilités et conforme à la

charte graphique. Aucune publicité ne pourra être apposée sur les parois des stationnements Véligo.

4. 4. 2. COMMUNICATION

La communication est l'élément le plus important dans le développement du dispositif Véligo. 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.

Un panneau d'affichage intérieur et extérieur devra être prévu dans ce sens. Sur le panneau extérieur devra figurer les modalités d'abonnement (comment s'abonner ? quelle tarification (annuel en 10-30€) ? quelles modalités ?), les modalités d'utilisation de l'espace sécurisé (comment accéder à l'espace sécurisé ? quels horaires d'ouverture ?) et la procédure à suivre en cas de dysfonctionnements (l'accès à l'espace sécurisé n'est pas possible, que dois-je faire ? qui dois-je contacter afin de solutionner rapidement le problème ?).

Le panneau intérieur servira à l'information voyageurs (plan du réseau cyclable, plan du réseau francilien...) et devra illustrer les modalités d'utilisation des racks double-étage. Un règlement intérieur d'utilisation devra également y être affiché. Une bonne communication devra également être prévue pour assurer un suivi usagers optimal aussi bien au niveau de l'abonnement que du SAV. La promotion du dispositif devra être pensée (mise en place de stands d'informations, organisation de petit-déjeuner pour promouvoir le service, distribution de dépliants, publicité...). Les modalités d'abonnement devront être simples (numéro de téléphone, abonnement en ligne, formulaire d'inscription...) et le suivi usagers, en cas de dysfonctionnement ou de questions devra être efficace (problèmes d'accès, dysfonctionnements...).

*Île-de-France Mobilités fournira à la maîtrise d'ouvrage/propriétaire/gestionnaire un support de communication générique type, expliquant le dispositif Véligo avec une partie personnalisable par le propriétaire (informations sur le stationnement Véligo). Charge par la suite au propriétaire de diffuser le dépliant.
Tout support de communication devra être validé en dernier lieu par Île-de-France Mobilités.*

4. 4. 3. JALONNEMENT ET SIGNALISATION DE POSITION

Île-de-France Mobilités préconise fortement la mise en place d'un jalonnement. La signalisation de position est obligatoire. Ces éléments doivent permettre d'améliorer l'attractivité des stationnements Véligo et de rendre visible le déploiement du dispositif sur un pôle d'échanges. La fréquentation en dépend. Il existe trois grandes formes de signalisation :

- La signalisation de police (réglementaire), déterminante 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 Véligo. Le jalonnement doit contribuer à rendre le parc de stationnement visible et à faciliter son accès.
- La signalisation de position. Il s'agit de l'ensemble des mesures mises en place à destination du public pour faire connaître l'existence et la

localisation du parc de stationnement dans son environnement immédiat.

- Île-de-France Mobilités fournira un logo au maître d’ouvrage afin de l’installer sur les panneaux de jalonnement et de position selon la réglementation en vigueur.

Le jalonnement

Le rabattement vers l’abri ou l’espace sécurisé sur un aménagement cyclable existant peut être représenté de la façon suivante :



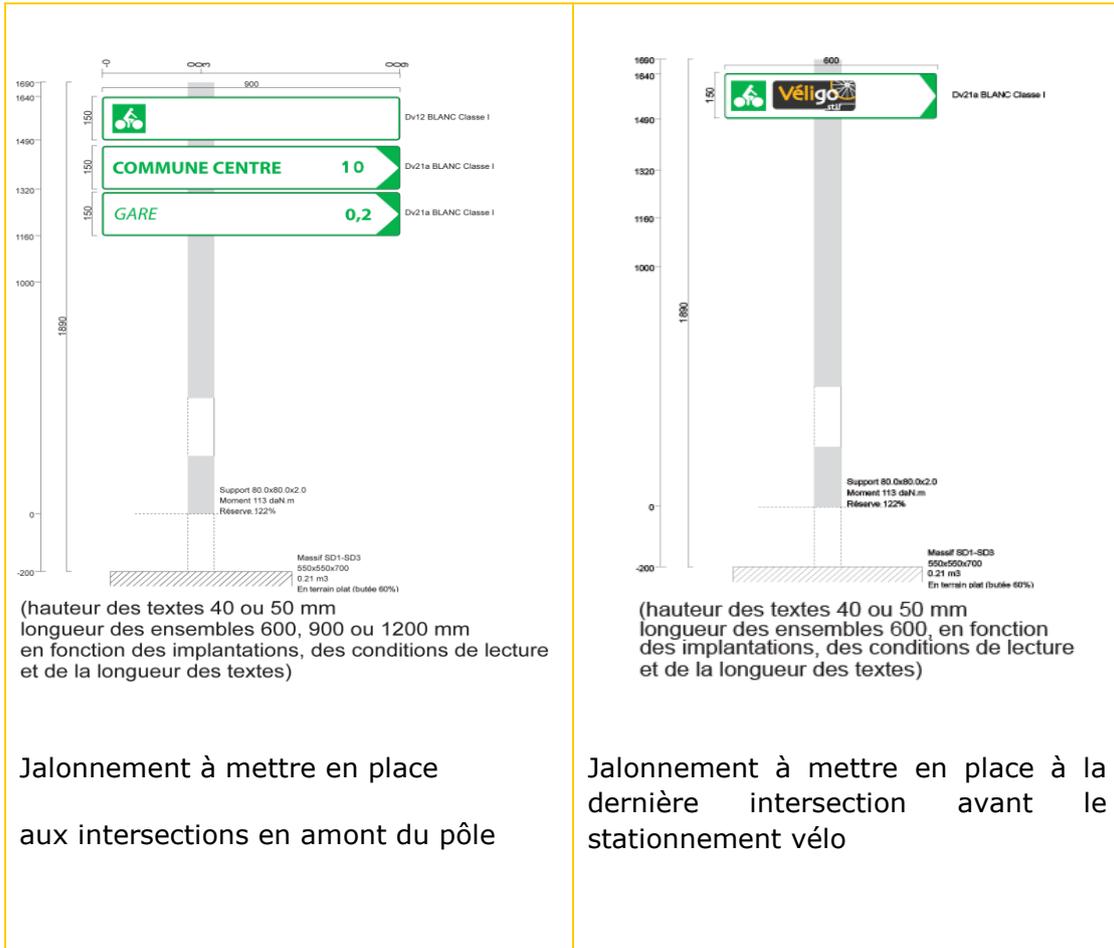
Seules les dernières mentions de position indiquant l’aire de stationnement sont imposées dans le cadre de la mise en œuvre du SDSV.

Seules les dernières intersections avant le pôle gare indiqueront le(s) parc(s) de stationnement vélo existants sur le pôle. Les graphismes de cette dernière signalétique (présentés en vert sur les schémas) devront respecter la charte graphique Véligo ainsi que les logos associés aux vélos dans la limite du cadre législatif et de la réglementation du code de la route.

Dans un rayon de 500 m, les intersections précédentes n’indiqueront que le pôle gare par le biais d’une signalétique cyclable traditionnelle répondant aux recommandations du CERTU et précisée dans l’arrêté interministérielle du 31 Juillet 2002 définissant les panneaux directionnels vélo. Cette signalisation directionnelle pourra être implantée sur la voie publique et nécessitera l’autorisation de la collectivité concernée.

Les meilleures solutions pour mettre en place ce jalonnement peuvent consister à faire appel aux futurs prestataires potentiels dans le cadre d’un allotissement du mode de contractualisation choisi si les besoins sont importants.

Par ailleurs, il est possible pour les communes ou les EPCI de s’appuyer sur les marchés de mobilier existant.



La mention « gare » sera jalonnée si l’itinéraire cyclable y conduisant est différent d’un itinéraire routier déjà mentionné (éviter au maximum la double signalisation limitant la lisibilité des usagers).

Pour les gestionnaires de voirie, le jalonnement est fortement encouragé afin d’établir une véritable stratégie de mise en avant du stationnement Véligo. Les panneaux de position sont fortement conseillés et obligatoires si le stationnement Véligo n’est pas facilement visible sur le pôle.

La signalisation de position

Plusieurs éléments à prendre en compte :

- L’entrée devra être signalée par un affichage rapproché.
- Les plans de situation du pôle d’échange indiqueront le(s) stationnements vélos existants et les stationnements Véligo.

Une signalétique de position est indispensable et doit être conforme à l’identité visuelle d’Île-de-France Mobilités.

4. 4. 4. INFORMATIONS PARTICULIERES

Pendant les travaux, le maître d’ouvrage mettra en place un panneau de chantier décrivant sommairement le projet, accompagné d’un planning de réalisation des travaux jusqu’à la mise en service et faisant apparaître les logos des différents partenaires (maître d’ouvrage, financeurs...) ainsi que leur participation

respective au projet en valeur absolue et relative. Pour ce faire, il contactera les services communication des différentes entités concernées.

Le maître d'ouvrage pourra compléter ce dispositif par des campagnes classiques de communication (distribution de prospectus en gare, au niveau du pôle...).

Le maître d'ouvrage et l'opérateur de transports devront également mettre à disposition des voyageurs dans le parc de stationnement des informations plus ponctuelles, notamment, en période de service dégradé (travaux, maintenance, incidents...).

Il est à noter que toute communication sur le service de stationnement Véligo devra être validée par Île-de-France Mobilités.

EXPLOITER

L'exploitation prend en compte uniquement l'espace sécurisé Véligo. Les abris Véligo doivent faire l'objet d'un entretien classique comme tout mobilier urbain. Les abris doivent de ce fait être propres et bien entretenus. La présence d'une poubelle au niveau de ce stationnement est obligatoire.

5. LES DIFFERENTS MODES DE GESTION

5. 1. LA REGIE

Excepté la fourniture des équipements, la pose et la mise en service du système de gestion centralisé, l'exploitation d'un service sécurisé ne nécessite qu'un minimum de formation du fournisseur sur le logiciel de gestion centralisé. Autrement dit, l'exploitation de ce service ne nécessite pas de compétences complexes nécessitant un appel récurrent à des spécialistes de l'art. Seules quelques parties peuvent nécessiter un appel extérieur, notamment dans le cadre d'une maintenance curative :

- Résolution des problèmes de pannes ou risques électriques,
- Panne de l'accès billettique.

5. 2. LE MARCHE PUBLIC

La passation d'un marché public est envisageable. Elle peut inclure la livraison, la pose, l'entretien et la maintenance des équipements. Il est possible également d'inclure dans le même ou dans un autre marché l'installation du système d'accès et sa gestion entrant alors dans l'exploitation globale de l'espace sécurisé.

Les règles précises de qualité de service telles que proposées ci-dessous doivent figurer dans le marché, afin d'assurer un fonctionnement optimal du service et assurer au maître d'ouvrage le versement du bonus de qualité de service.

5. 3. LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Déléguer un service public implique de transférer la responsabilité de la gestion de ce service public. Afin de pouvoir considérer que le fermier a la possibilité et le pouvoir de gérer le service public, il est nécessaire que l'activité dont il est chargé ait une importance suffisante, qu'elle ne consiste pas seulement à aider la collectivité publique à gérer le service public en pourvoyant aux besoins du service, ce qui correspond à l'objet d'un marché public.

Une DSP ayant pour seul objet la mise en place d'un espace sécurisé n'est pas recommandée. La DSP peut être mutualisée avec d'autres espaces sécurisés Véligo ou avec d'autres infrastructures situées sur le pôle (gare routière, P+R...).

Les DSP présentent également l'intérêt de pouvoir mutualiser plusieurs activités, permettant ainsi d'optimiser les ressources humaines présentes sur site, ainsi que les coûts de mise en œuvre.

Les maîtres d'ouvrages peuvent déléguer la gestion des espaces sécurisés en signant une convention de gestion avec un exploitant. La convention de gestion, élaborée par le maître d'ouvrage devra impérativement tenir compte des points suivants :

Titre 1 Financement : Dans cette partie, sont définies les modalités de participation financière d'**Île-de-France Mobilités** au projet d'aménagement (montant de la participation, conditions et modalités de versement de la subvention). La convention a l'objectif de maintenir un lien entre financement et exploitation tout au long de la durée de vie de l'espace sécurisé Véligo.

Titre 2 Gestion de l'espace sécurisé : Dans cette partie, sont définies :

- Termes généraux de gestion : Passe Navigo, Abonnements, Gestion et suivi usagers...
- Les obligations générales du propriétaire (ou du délégataire),
- Le contenu minimal de l'équipement,
- Les engagements du délégataire en matière de qualité de service et les moyens donnés pour assurer cette dernière ainsi que l'établissement d'un abonnement payant (entre 10 et 30 € annuel) pour les usagers,
- Les pénalités envisagées par le maître d'ouvrage en cas de manquement aux engagements du délégataire,
- Le suivi de la fréquentation, taux de renouvellement des abonnements, nombre de nouveaux usagers, justifiant le versement d'un bonus de fréquentation.
- Les modalités d'utilisation du passe Navigo (jointe en Annexes).

Titre 3 Dispositions diverses : Dans cette partie sont précisés : les documents contractuels, les conditions de résiliations et de règlement de litiges avec pour Annexes la possibilité d'inclure :

- Le système d'application du référentiel de qualité de service.
- Le système d'application du bonus de fréquentation.
- Le contenu du rapport annuel d'activités.

6. LE REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE

L'entretien des espaces sécurisés Véligo est primordial pour l'image du vélo. Un espace de stationnement vélo propre et entretenu renforce le sentiment de sécurité des usagers. Ils lui accordent alors une plus grande fiabilité. C'est pourquoi Île-de-France Mobilités définit un référentiel de qualité de service qui conditionne le versement de bonus d'exploitation au maître d'ouvrage. Ce bonus d'exploitation ne concerne que les espaces sécurisés Véligo.

Île-de-France Mobilités subventionne et contrôle le maintien en état de propreté et de fonctionnement du site et de ses équipements, à travers un bonus de qualité de service. Les détails des subventions sont présentés dans la partie FINANCER.

La qualité de service s'entend à travers 6 items :

- Le respect de l'identité Véligo,
- Propreté et entretien sommaire,
- Sécurité et sûreté,
- Accessibilité, accueil et information voyageurs,
- Tarifs et abonnements,
- Transparence de l'exploitation,

6. 1. LE RESPECT DE L'IDENTITE VELIGO

L'identité proposée par Île-de-France Mobilités ne pourra être utilisée que dans les espaces sécurisés et abris financés par Île-de-France Mobilités. L'objectif est d'associer l'image du stationnement vélos en gare à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont Île-de-France Mobilités a reconnu la valeur intermodale.

Il est important que le voyageur francilien perçoive et comprenne l'émergence du nouveau service Véligo à l'échelle de la région Île-de-France. Ce service est accompagné d'une identification visuelle forte qui doit être cohérente sur tout le territoire.



Logo Véligo élaboré par Île-de-France Mobilités

Les mentions autres que la mention d'Île-de-France Mobilités et sa dénomination sont impérativement à proscrire.

L'identité reposera sur un logo portant la dénomination Véligo qui sera apposée sur la porte d'entrée des espaces sécurisés ou sur la structure des abris et repris sur chaque panneau de signalisation (piéton et cyclable), les panneaux d'informations, supports de communication...

Le logo sur l'ensemble des panneaux de signalisation, de jalonnement et d'informations sera apposé de façon à être visible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos. Le maître d'ouvrage entretiendra régulièrement les panneaux.

Pour le panneau de positionnement plusieurs mentions sont à prendre en compte :

- Le logo de positionnement accompagnera la mention suivante « Véligo/abri de la gare de... ».
- La mention pourra être complétée du nom de l'espace sécurisé/abri s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs espaces sécurisés Véligo nécessitant d'être distingué. Le logo de la collectivité maître d'ouvrage et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo Véligo. En aucun cas le nom de l'espace sécurisé/abri ne sera associé à celui de la commune d'implantation si celui-ci n'est pas aussi celui de la gare, l'objectif étant de lier le plus étroitement possible l'espace sécurisé à sa gare.

Le maître d'ouvrage devra signer l'attestation de remise de la charte graphique Véligo 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 Véligo 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'approbation et l'autorisation d'**Île-de-France Mobilités** doivent être obligatoirement et systématiquement requises préalablement au lancement de toute communication sur Véligo.*

6. 2. PROPETE ET ENTRETIEN SOMMAIRE

Le confort d'usage et au-delà le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté d'un ouvrage et du maintien des installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certaines catégories d'usagers d'utiliser l'espace sécurisé, et ainsi provoquer une baisse de la fréquentation.

6. 2. 1. PROPETE ET ENTRETIEN

L'entretien des espaces sécurisés Véligo sera à prévoir par les gestionnaires. Les espaces sécurisés Véligo devront être nettes, propres et en bon état de fonctionnement.

La netteté est évaluée à partir des mesures qui porteront sur l'aspect général des abris et des espaces sécurisés, ainsi que sur le fonctionnement général. La propreté, elle, sous-entend l'absence de graffiti et d'affichage, ainsi que d'encombrants ou de déchets divers sur l'emprise de l'espace sécurisé. Une poubelle équipera chaque abri/espace sécurisé Véligo.

Le bon fonctionnement des organes sécuritaires de l'espace sécurisé (ouverture et fermeture de la porte, éclairage, huilage des pièces...) conditionne l'impression de sûreté. Cela implique la réparation ou le remplacement des matériels défectueux, que ce soit à cause de l'usure normale, du vandalisme ou bien de vols. A titre indicatif, pour l'entretien, **il est considéré une durée d'1h par aire 1 fois par semaine pour chaque parc de stationnement.**

6. 2. 2. MAINTENANCE

La maintenance consiste à la gestion curative des dysfonctionnements. En moyenne, il faut compter entre 3 et 4 interventions par an.

La maintenance peut consister au changement de racks, au remplacement d'une paroi de l'espace sécurisé, d'une pièce manquante, à la réparation de la porte qui ne s'ouvre plus, à une intervention sur le système électrique, sur la vidéo...

Il faudra également prévoir une gestion des vélos épaves. L'exploitant du service Véligo devra auparavant contacter l'ensemble des usagers de l'espace sécurisé afin d'avertir que tout vélo épave n'ont retiré dans les 2-3 semaines sera enlevé par les services de propreté.

La mairie de Paris a mis en place des tournées d'enlèvement de vélos deux fois par mois dans chaque arrondissement.

Tout 2R abandonné et hors d'état de fonctionner, dont le propriétaire n'est pas identifiable est considéré comme étant une épave (Art L.541-1 à L.541-8 Code de l'Environnement, art L.22.24.14 Code Général des Collectivités).

Ce qui reste du vélo devient alors un déchet et peut être collecté par les services de propreté. Ils sont ensuite acheminés vers les filières classiques de recyclage des métaux.

En parallèle, l'entretien du système de gestion est à prendre en compte.

Il peut également faire l'objet d'une maintenance évolutive ayant pour objet d'améliorer les performances du système en termes de traitement des données par exemple.

6. 3. SECURITE ET SURETE

Les dispositifs de sécurisation de l'espace sécurisé ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades,
- dispositif anti-incendie,
- dispositif anti deux-roues motorisées,

- dispositif anti-stationnement longue durée (enlèvement des vélos ventouses),
- pour les espaces sécurisés concernés, le dispositif de vidéo devra être en état de fonctionnement.
- La porte d'accès devra fonctionner continuellement et correctement afin de faire valoir l'utilité même du dispositif Véligo. Une ouverture manuelle depuis l'intérieur devra être prévue.

6. 4. ACCUEIL, ACCESSIBILITE ET INFORMATION VOYAGEURS

6. 4. 1. ACCUEIL

Le maître d'ouvrage devra prévoir une communication simple et précise qui permettra aux usagers d'appréhender rapidement les modalités d'inscription et de fonctionnement de l'espace sécurisé. La création d'un service suivi est préconisée afin d'accompagner les usagers dans toutes leurs démarches. Un numéro de téléphone pourra être mis en place afin de proposer aux usagers un suivi direct et rapide. Dans ce sens, le maître d'ouvrage est responsable de l'affichage d'un numéro permettant aux usagers de prendre contact avec le service suivi en cas de difficultés ou de besoins.

Le maître d'ouvrage devra définir avec son gestionnaire les modalités d'accès au service. Soit une présence en gare existe et peut s'occuper de faire les abonnements, d'encaisser les cautions soit le gestionnaire ou le maître d'ouvrage définissent les formalités d'abonnement et de suivi de ces derniers.

L'inscription au service peut également être faite par internet ou par courrier. Le maître d'ouvrage de l'espace sécurisé Véligo est responsable des modalités de communication relative à la procédure d'abonnement à l'espace sécurisé Véligo.

6. 4. 2. ACCESSIBILITE

Le maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence l'accessibilité complète de l'espace sécurisé Véligo :

- Itinéraires cyclables depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- Principe de pied-à-terre des usagers jusqu'au stationnement le cas échéant
- Interdiction d'usage de la voirie gare routière en tant qu'itinéraires cyclables.
- Maintien de la notion de PMR, et accès de plain-pied vers le stationnement sans obstacle.

Le maître d'ouvrage procédera à l'enlèvement immédiat des obstacles entravant la circulation des vélos et des piétons.

6. 4. 3. INFORMATION VOYAGEURS

L'utilisateur de l'espace sécurisé devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour.

Les informations nécessaires sur le fonctionnement de l'espace sécurisé :

- règles de sécurité et règlement intérieur,
- tarifs et conditions générales de vente,
- modalités d'accès (un maximum de pictogrammes 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),

- horaires d'ouverture de l'espace sécurisé et éventuellement de présence des agents d'exploitation (corrélation avec les horaires des dessertes des modes lourds à prévoir),
- évènements ponctuels (travaux, fermetures),
- plan de la gare/pôle/station/plan du réseau cyclable autour de l'espace sécurisé /plan du réseau de transports en commun de la région Ile de France.

6. 5. TARIFS ET ABONNEMENTS

Les usagers potentiels au service pourront accéder au service en s'inscrivant par internet, par téléphone, par courrier, en gare directement, en collectivité, ou sur place selon le choix du maître d'ouvrage/propriétaire. Île-de-France Mobilités encourage la multiplicité des possibilités d'abonnement et veillera tout particulièrement à cet aspect de l'exploitation.

Île-de-France Mobilités a fixé l'abonnement aux espaces sécurisés à un forfait annuel qui doit être compris entre 10 et 30 €. Le maître d'ouvrage a la possibilité de moduler l'abonnement et de proposer par exemple un abonnement « jours ouvrables », et un abonnement « week-end ». L'abonnement « jours ouvrables » est principalement destiné aux déplacements domicile-travail alors que le « week-end » destiné aux loisirs. Un usager abonné « aux jours ouvrables » ne pourra accéder à l'espace sécurisé le week-end, et vice-versa, sauf s'il prend un 2^{ème} abonnement.

Des tarifications mensuelles ou trimestrielles peuvent être autorisées.

L'usage des espaces sécurisés Véligo ne peut se faire qu'avec un passe Navigo.

Dans chacun des cas, les procédures d'abonnement sont les suivantes :

- La maîtrise d'ouvrage devra prévoir un formulaire d'abonnement qui servira également de suivi usagers. Les informations telles que le nom, l'adresse postale de domicile, le numéro de portable, l'adresse mail, **le numéros ID Passe Navigo (verso)...**, sont indispensables. Une fois la carte validée et reconnue, l'utilisation des services vélos sera possible.
- L'utilisateur signera alors une charte d'usage de l'espace sécurisé, **charte rédigée par la maîtrise d'ouvrage** précisant notamment que le maître d'ouvrage ne peut être tenu responsable en cas de vols au sein de l'espace sécurisé.
- Aucun abonnement combinés TC + vélo ne sera proposé. Le passe Navigo reste seulement des supports d'accès au service...

Le futur exploitant devra s'assurer de répondre aux réglementations de la CNIL, à savoir la nécessité d'anonymisation du fichier client dans un délai de 48h.

Une demande à la CNIL pour répondre à la réglementation sera nécessaire afin de pouvoir mettre en place la campagne d'abonnements.

6. 6. TRANSPARENCE DE L'EXPLOITATION

Les contributions financières d'Île-de-France Mobilités à l'exploitation seront justifiées annuellement, elles ne concernent que le stationnement Véligo tel que défini dans le Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles, gares et stations d'Île-de-France. Si ce service est couplé avec un autre, le maître d'ouvrage veillera bien à indiquer la part du compte d'exploitation pour l'espace sécurisé Véligo de manière indépendante et explicite. Un suivi chiffré et illustré

des 6 items précédents devra être fourni à Île-de-France Mobilités annuellement par le maître d'ouvrage.

Le principal objectif d'un suivi de service est de limiter le nombre de vélos ventouses immobilisant une place sans favoriser l'intermodalité et le rabattement vélo. Il s'agit de vérifier également si le service proposé répond bien aux besoins des usagers et au référentiel qualité de service. Ce point est mis en avant par la mise en place d'un bonus financier complémentaire sur la fréquentation du service.

Afin d'évaluer le service au cours du temps et d'identifier les besoins et les évolutions à mener, il est indispensable de mettre en œuvre un outil d'évaluation de la démarche et du service. Cet outil sera transmis à Île-de-France Mobilités annuellement dans un rapport d'activités, Île-de-France Mobilités souhaitant suivre les actions menées (ressources et réalisations) et évaluer les résultats et les impacts du service de stationnements vélos voire de la politique cyclable globale.

La convention d'investissement et d'exploitation, qui sera signée entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage/propriétaire du stationnement Véligo, instaure les obligations en matière d'exploitation se traduisant par la rédaction d'un rapport d'activités annuel, permettant de vérifier le suivi administratif du service.

6. 7. LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DES ESPACES SECURISES

Un système de bonus aux coûts d'exploitation sera accordé en fonction des 6 items présentés ci-dessus.

Île-de-France Mobilités prendra en charge une partie des coûts d'exploitation des espaces sécurisés Véligo sous réserve du respect du référentiel de qualité de service et de la fréquentation.

- *Le respect de l'identité Véligo,*
- *Propreté et entretien,*
- *Sécurité et sûreté,*
- *Accessibilité, accueil et information voyageurs,*
- *Tarifs et abonnements,*
- *Transparence de l'exploitation.*

*Le bonus sera de **100 € maximum par place pour le référentiel Qualité de service et 100 € par place maximum pour la fréquentation** (plafond à 3 000 € par espace sécurisé Véligo) moyennant le respect des modalités de la convention investissement/exploitation.*

FINANCER

7. PARTENARIAT

Les collectivités publiques, leurs groupements ou les transporteurs doivent détenir les compétences permettant d'implanter du stationnement vélos. Cette dernière est issue de :

- La protection de l'environnement tout d'abord. Cette qualification est reconnue par l'article 28-3 de la LOTI selon lequel, l'usage de la bicyclette est un moyen de déplacement économe et peu polluant.
- La compétence d'aménagement de la voirie ou du domaine public.

Le dossier de demande de subvention devra préciser à quel titre le maître d'ouvrage possède la compétence de la mise en place de stationnements vélos. Les maîtrises d'ouvrage peuvent être :

- Conseils départementaux et communes au titre de l'intérêt public communal ou départemental, ou EPCI,
- Structure porteuse (type syndicat mixte, groupement de commandes, Société publique) regroupant plusieurs collectivités ayant des projets communs,
- Exploitant (Transilien ou RATP) sur leurs domaines fonciers.
-

8. LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES

8. 1. LES SUBVENTIONS LIEES A L'INVESTISSEMENT

Pour obtenir des subventions pour l'investissement, les maîtres d'ouvrage devront respecter un certain nombre de critères. Le maître d'ouvrage travaillera en amont avec Île-de-France Mobilités afin de dimensionner le projet abri/espace sécurisé. Île-de-France Mobilités assistera alors le maître d'ouvrage de la bonne démarche à adopter. Ce dernier soumettra alors un dossier de demande de subventions complet. Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage conventionneront alors à l'investissement et à l'exploitation sur le projet retenu et validé par Île-de-France Mobilités.

8. 1. 1. LES ABRIS VELOS

Seuls les équipements conformes au cahier de références techniques pourront bénéficier de subventions avec notamment une attention toute particulière sur :

- Le respect de la charte graphique Véligo,
- La distance au BV/QF inférieure à 70 mètres,
- Respect de la convention d'investissement signée avec Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités *prendra en charge, sous réserve du respect des critères de subvention et d'un dossier de subvention complet, 70 % du coût d'investissement de l'équipement et des études amont afférentes.*

8. 1. 2. LES ESPACES SECURISES

Pour les espaces sécurisés, le financement à l'investissement sera conditionné aux recommandations du cahier de références techniques avec notamment une attention toute particulière sur :

- Respect de la convention d'investissement/exploitation et de la charte graphique annexée à celle-ci signées avec Île-de-France Mobilités,
- La distance au BV/QF inférieure à 70 mètres,
- Le respect de la charte graphique Véligo,
- Utilisation du passe Navigo,
- Suivi du service, conformément à la convention d'exploitation,
- Respect du référentiel qualité de service.

*Île-de-France Mobilités prendra en charge, sous réserve du respect des critères de subvention et d'un dossier de subvention complet, **70 % du coût d'investissement de l'équipement et des études amont afférentes.***

8. 1. 3. REHABILITATION DE STATIONNEMENT OU D'UN PARC EXISTANT

Les stationnements en accès-libre ou les parcs de stationnement vélos déjà existant pourront faire l'objet de remise à niveau des règles du SDSV, 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... Île-de-France Mobilités attachera une attention toute particulière à la réhabilitation de stationnements existants en respect du cahier de références techniques.

Île-de-France Mobilités prendra en charge, sous réserve des critères de subventions et d'un dossier de subventions complet, 70 % du coût d'investissement des systèmes d'accroche des vélos que ce soit pour des abris en libre accès ou pour des espaces sécurisés Véligo.

8. 2. LES ELEMENTS HORS CHAMP DE SUBVENTIONS

Il faut noter que le maître d'ouvrage peut ne pas être le propriétaire de l'emprise visée pour l'aménagement de l'aire de stationnement. Il doit alors définir un mode d'occupation de cet espace. Le rachat ou la location du terrain par le maître d'ouvrage ne rentre pas dans les actions subventionnables par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités ne se substitue pas au maître d'ouvrage pour la négociation sur les modalités d'occupation du foncier d'un tiers.

9. ELEMENTS DE COUTS

9. 1. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LES COUTS D'INVESTISSEMENTS

9. 1. 1. LES ABRIS VELIGO

Le Plan Prévisionnel d'Investissement pour la mise en œuvre d'abris vélos ne nécessite pas de détails particuliers. Il doit simplement distinguer le prix unitaire

et global sur le projet (HT) des éléments suivants (devis type à fournir dans le dossier de demande de subventions) :

- Installation du chantier et communication,
- Fourniture des arceaux et pose des arceaux,
- Fourniture de l'abri et pose de l'abri,
- Les éventuels travaux complémentaires (réseaux, reprise du revêtement, éclairage, ...),
- Frais d'études et de maîtrise d'œuvre travaux.

9. 1. 2. LES ESPACES SECURISES

Le Plan Prévisionnel d'Investissement pour l'aménagement d'espaces sécurisés Véligo doit être détaillé davantage. Plusieurs éléments sont à prendre en compte. Plus l'espace sécurisé accueille de vélos plus le ratio financier par place doit diminuer. A titre d'informations, un espace sécurisé d'une trentaine de places a un coût d'environ 48 000 €.

Ce montant considère les éléments suivants :

- Installation du chantier et communication,
- Le module et son installation, les racks double-étage et leurs installations,
- Fondation et réseaux de voirie (assainissement, électricité...),
- Le valideur (système de contrôle d'accès) et la vidéo,
- L'électrification de l'espace sécurisé (éclairage intérieur compris),
- Le jalonnement vers l'espace sécurisé Véligo,
- Frais d'études et de maîtrise d'œuvre travaux.

Au-delà des équipements et des travaux de maîtrise d'œuvre, il y a une nécessité d'investir dans un logiciel métier en rapport au système de gestion évoqué dans la partie CONCEVOIR. La maîtrise d'ouvrage est, par ailleurs, libre de choisir son système de gestion.

9. 2. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR LES COUTS D'EXPLOITATION

Le Compte d'exploitation se divise selon les catégories suivantes et ne concerne que les espaces sécurisés Véligo :

Les recettes

- Abonnements ;
- Subventions Île-de-France Mobilités ;

Les dépenses

La masse salariale

- Entretien / Nettoyage : 5h par espace sécurisé/mois soit 1,5 h/jour ;
- Nettoyage et interventions anti-tags ;
- Vérification de l'ouverture/fermeture de la porte, de la montée/descente des racks, du fonctionnement de l'éclairage et des systèmes de sécurité ;
- Huilage des pièces ;
- Vérification que les panneaux d'informations et de communication sont toujours visibles et lisibles ;
- Il faut également ajouter environ 1 000 € par an de coûts de pièces détachées et déplacements des techniciens ;
- Maintenance curative : 3 interventions/an/espace sécurisé soit une durée d'interventions de 4h en moyenne/an/espace sécurisé ;

- Communication/Gestion/Commercialisation ;
- Administration /Management/Développement ;

Les frais généraux

- Hébergement et maintenance d'un site internet et du système de gestion (environ 600 €/aire/an) ;
- Exploitation logiciel de gestion (environ 2 000 €/aire/an) ;

Pour un seul espace sécurisé, il n'est pas nécessaire d'intégrer un référent d'exploitation dans les coûts liés à la masse salariale.

La communication peut être déléguée à l'exploitant. Le maître d'ouvrage peut alors choisir de sortir le travail de communication de la convention le liant à l'opérateur pour gérer celle-ci en interne :

- En fonction du niveau d'exigence fixé dans les critères de pénalités, l'impact financier peut être réduit,
- En fonction de la taille de la commande, le coût d'exploitation annuelle d'un même espace sécurisé peut réduire d'environ 15 à 25 %.

10. LE DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION

Le demandeur doit fournir deux exemplaires du dossier de demande de subventions à **Île-de-France Mobilités** + un au format CD en version modifiable (Word).

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

Le dossier de demande de subventions est envoyé à Île-de-France Mobilités après le choix des fournisseurs et exploitants éventuels. Le marché est alors notifié dès réception de l'accord des subventions d'Île-de-France Mobilités.

Il est important de connaître les temps de validation d'Île-de-France Mobilités. Il faut envoyer au maximum un dossier complet 2 mois avant la date d'une commission de qualité de service d'Île-de-France Mobilités.

Ce délai nécessite donc un travail en amont avec Île-de-France Mobilités sur la validation du dossier (dimensionnement, modalités...).

La trame du dossier de demande de subventions 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 ainsi matérialisés ci-dessous.**

Trois notes devront composer le dossier de subvention.

10. 1. UNE PRESENTATION DE LA POLITIQUE MODES ACTIFS

Une 1^{ère} note devra être fournie par le maître d'ouvrage, précisant de façon claire et synthétique :

- Les différents objectifs de sa politique locale en terme de vélos (itinéraires, stationnement, services...) ;
- L'articulation du projet avec des projets plus globaux (contrat de pôle, politique de la Ville, PLD, SDIC, réseau vert, ...) ;
- La fiche d'identité du pôle (ligne, position sur la ligne, temps de parcours vers Paris, nb d'entrants HPM et jour...) et l'historique du projet pôle et des éventuelles subventions antérieures ;

10. 2. UNE PRESENTATION DU PROJET

La 2^{ème} note devra décrire le projet Véligo en précisant :

- Une étude d'opportunité (descriptif et nombre de places de stationnement existants, stationnements illicites, reportage photos du pôle gare et de son fonctionnement, recensement des besoins) ;
- La nature du projet (dimensionnement de l'équipement projeté, nombre d'arceaux et/ou de racks double-étage...) ;
- Plan aux 1/500^{ème} facilitant la localisation sur le pôle ou photo aérienne avec lieu d'implantation et distance au BV/QF ;
- Plans niveau AVP
- Géolocalisation du stationnement en coordonnées Lambert 93 ;
- Le contexte cyclable dans un rayon de 800 mètres et dans un rayon de 3 km autour du stationnement vélos, (projets d'itinéraires et date de réalisation...), topographique et contexte urbain (pentes, équipements publics, morphologie urbaine...) ;
- Description des cheminements cyclables (accessibilité du stationnement Véligo) et des cheminements piétons (accès vers le BV/QF depuis le stationnement Véligo) avec implantation des éclairages pour cheminements nocturnes (fournir un plan précis du site avec rayon de 70m autour de la gare) ;
- Photomontage, simulation 3D permettant d'apprécier l'esthétique du mobilier et le respect de la charte graphique Véligo ;
- Contenu de l'information voyageurs qui sera affichée ;
- Plan de localisation des panneaux de position et de jalonnement sur les itinéraires cyclables et sur le pôle.

Le maître d'ouvrage exposera aussi l'exploitation prévue :

- Les modalités de gestion et de suivi usagers envisagées (tarification, heures d'ouverture, abonnements...),
- Le fonctionnement de la vidéo,
- La tarification et mode de contrôle Navigo envisagés,

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

La présentation du projet énoncera également la domanialité des emprises foncières et les acquisitions éventuelles. La propriété du foncier, le mode d'occupation du sol, la maîtrise d'œuvre et la **gestion** devront être précisés.

10. 3. ELEMENTS JURIDIQUES ET FINANCIERS

Une 3^{ème} note devra préciser les modalités juridiques et financières du projet :

- Devis estimatif détaillé (voir 9.1),
- Plan de financement,
- 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 Véligo signée par le maître 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 :
 - Une décision de la RATP ou de la SNCF approuvant :

La **délibération de la collectivité** doit comprendre les articles suivants :

Article 1 : approuve le projet de création de stationnement Véligo 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 :

- Convention d'investissement **et d'exploitation**,
 - Transmission d'un compte d'exploitation prévisionnel,
 - Modalité d'usage Navigo annexée à la convention.

11. RAPPORT D'ACTIVITES : DEMANDE DE CONTRIBUTION FINANCIERE

Seule l'exploitation des espaces sécurisés Véligo est subventionnée par Île-de-France Mobilités.

Le maître d'ouvrage s'engage alors à respecter les objectifs de qualité de service définis par le Schéma Directeur du Stationnement Vélos. A la mise en service de l'espace sécurisé et jusqu'au terme de la convention signée entre le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage devra veiller ou imposer à son exploitant à ce que l'espace sécurisé financé soit conforme au référentiel régional de qualité de service.

Le maître d'ouvrage devra adresser à Île-de-France Mobilités pour le 30 juin de chaque année (n+1), un rapport d'activités, avec les éléments d'appréciation permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items du référentiel de qualité de service de l'année (n). Île-de-France Mobilités se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place, visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

11. 1. FREQUENTATION DE L'ESPACE SECURISE

Le maître d'ouvrage doit transmettre chaque année à Île-de-France Mobilités dans le rapport d'activités le taux d'abonnement et de fréquentation de l'espace sécurisé. La mesure de l'objectif est effectuée sur la base de comptages par le maître d'ouvrage ou le gestionnaire. Les comptages sont transmis avec le rapport d'activités.

Il est conseillé au maître d'ouvrage de demander au gestionnaire de transmettre les données de validation des badgeages permettant ainsi d'avoir des données journalières. Ce type de données permettra par la suite de réaliser plus facilement des analyses.

Le maître d’ouvrage effectuera une fois par an deux comptages horaires du nombre de vélos présents 5 heures consécutivement dans l’espace sécurisé (distinction entre les vélos en situation de rabattement et les autres). Ces comptages auront lieu chaque année, le mardi et le jeudi de la semaine 25, hors journées exceptionnelles (grèves, manifestations...).

Les modalités d’enquêtes sont les suivantes :

- un enquêteur avec une fréquence de passage de 1 à 2h par espace sécurisé ;
- Le premier passage doit avoir lieu avant l’heure de pointe du matin (environ 7h du matin) et l’avant dernier passage après l’heure de pointe du soir (environ 20h). Ces horaires ont pour objectif de permettre l’identification du rabattement nocturne et du stationnement résidentiel ;
- Le dernier passage doit avoir lieu entre 22h et 23h afin d’identifier le rabattement nocturne ;
- Une contribution financière d’Île-de-France Mobilités est attribuée annuellement au maître d’ouvrage selon les modalités définies dans le SDSV, si la fréquentation de l’espace sécurisé est supérieure ou égale à 40 % pour les relevés ayant lieu entre les deux heures de pointes du matin et du soir (soit entre 9h et 17h).

11. 2. RESPECT DU REFERENTIEL DE QUALITE DE SERVICE

Le maître d’ouvrage ou le gestionnaire devra compléter ce tableau de bord afin d’évaluer l’activité globale annuelle du système et les éventuels dysfonctionnements.

Le tableau de bord, remis annuellement à Île-de-France Mobilités, (concernant uniquement les espaces sécurisés) devra reprendre les éléments ci-dessous :

Indicateurs
Nb d'abonnés / Taux d'abonnement (annuel et mensuel)
Fréquence de stationnement / Taux de fréquentation (annuel et mensuel)
Nb et type d'abonnement vendus
Taux de réabonnement (ventilé par type d'abonnement)
Taux de saturation (Nb jours où le taux d'occupation est > 80%)

A noter que le tableau de bord doit préciser l’ensemble de ces indicateurs par Type de forfait vendu et non pas de manière générale sur l’ensemble de la gare (dans le cas où il y aurait plusieurs espaces sécurisés sur un même pôle par exemple).

Il sera complété par les éléments suivants :

- Réalisation d’un compte d’exploitation spécifique (uniquement dans le cas des espaces sécurisés) ;
- Transmission du fichier informatique de données « suivi usagers » (nombre d’abonnés, fréquentation...) ;
- Récapitulatif du linéaire d’itinéraires cyclables réalisés dans les 3 km autour de la gare.

Ces tableaux de bord compléteront le rapport d’activités qui conditionnera l’obtention de bonus de qualité de service et de fréquentation. Il comportera toutes les données utiles pour juger de l’activité du service de stationnement et de l’état du matériel. Il devra notamment porter sur :

- un relevé des comptages sur le stationnement non sécurisé,
- l’entretien de l’espace sécurisé,

- les incidents rencontrés (vols et dégradations des vélos, dégradations de l'équipement (risques électriques, lecteur de badge, racks...)).

Une fois par an, des enquêtes satisfaction client devront être réalisées, afin de mettre en avant :

- les points faibles du service,
- les pistes d'amélioration (services complémentaires, tarification, etc.),
- le mode d'administration de l'enquête est à déterminer par le maître d'ouvrage : en face à face, par courrier, par internet avec envoi d'une enquête en ligne à l'adresse mail de l'utilisateur, ...

Le suivi usagers du service devra garantir le respect des règles de la CNIL et du RGPD. Pour cela plusieurs points devront être respectés :

- Le suivi du service devra être effectué par le biais du numéro de contrat et non par les ID du passe Navigo ou autre badge dédié ;
- Inciter au gravage des vélos lors des abonnements avec mise en place d'un tag sur le vélo facilitant la reconnaissance du vélo et l'identification du propriétaire à chaque entrée et sortie ;
- Pour les gares bénéficiant d'une présence humaine, favoriser les tours de contrôle afin de voir la présence de vélos ventouses.

En fonction des retours et en l'absence d'éléments de suivi, Île-de-France Mobilités n'écarte pas la possibilité de demander le reversement de l'ensemble des subventions (exploitation et investissement).

Pour rappel les contributions financières respecteront le barème suivant :

- dans le cas où le maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du référentiel de qualité de service : le montant de la contribution financière sera de 100 € / place et par an ;
- dans le cas où le maître d'ouvrage satisfait à l'objectif de fréquentation, le montant de la contribution financière sera de 100 € / place et par an, plafonné à 3 000 € par an et par espace sécurisé.

Île-de-France Mobilités se réserve le droit de mandater un tiers afin d'effectuer un comptage ponctuel.

CONCLURE

	Abri	Espace sécurisé
Investissement	<ul style="list-style-type: none"> < de 70 mètres du BV/QF Signalétique Véligo (charte graphique) Panneaux de positionnement et de jalonnement Qualité des cheminements cyclables et piétons Accessibilité du stationnement Information Voyageurs Validation des supports de communication par Île-de-France Mobilités 	
	<ul style="list-style-type: none"> Abrité, éclairé (interne ou externe) et équipé d'une poubelle Minimum de 12 à 20 pl. Arceaux accroches en 3 points 	<ul style="list-style-type: none"> Minimum de 30 pl. Accès passe Navigo Racks double-étage Vidéo Fermée et éclairée Services : prises de recharge électrique...
	<p>- 70 % du coût d'investissement (fourniture, pose y compris maîtrise d'œuvre) et des études amont, de faisabilité et d'avant-projet</p>	<p>- 70 % du coût d'investissement (fourniture, pose y compris maîtrise d'œuvre) et des études amont, de faisabilité et d'avant-projet</p>
Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> Service gratuit Pas d'exploitation Entretien du dispositif classique comme pour tout mobilier urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Service payant 10 à 30 €/an Suivi des abonnements et des usagers Propreté et entretien Sécurité et sureté Accessibilité, accueil et IV Exploitation subventionnée moyennant une transparence de l'exploitation et un

		<p>rapport d'activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subvention de 100€/place si respect du référentiel QS • +100€/place pour la bonne fréquentation (limite de 3000€ par espace sécurisé)
--	--	--

ANNEXES

ANNEXE 1 – REFERENTIEL QUALITE DE SERIVCE VELIGO 56

ANNEXE 2 – BAREME CONTRIBUTION FINANCIERE D'EXPLOITATION 61

ANNEXE 3 – MODALITE DE MISE EN PLACE ET D'USAGE NAVIGO 62

ANNEXE 1 REFERENTIEL QUALITE DE SERVICE VELIGO

Item 1 : Identité de la consigne collective

Termes de référence

L'identité (marque du service Véligo et identité visuelle) proposée par Île-de-France Mobilités qui en a la propriété doit contribuer à résorber l'hétérogénéité qui caractérise le dispositif francilien du stationnement vélo de rabattement sur les pôles pour en optimiser le fonctionnement au niveau local et améliorer sa visibilité au niveau régional.

L'identité proposée par Île-de-France Mobilités ne pourra être utilisée que dans les abris et consignes collectives financées par Île-de-France Mobilités. L'objectif est d'associer l'image du stationnement vélo en gare ou station à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont Île-de-France Mobilités a reconnu la valeur intermodale.

Référentiel de service

L'identité des abris et consignes repose sur la charte VELIGO évoquée en Annexe 5.

L'identité des abris et consignes collectives reposera sur le logo Véligo qui sera apposée sur l'abri ou sur la porte et parois de la consigne/du local et repris sur chaque panneau de signalisation (piéton et cyclable) et panneaux d'information, à l'intérieur de la consigne conformément à l'Annexe 5.

Île-de-France Mobilités préconise au Bénéficiaire de mettre en place une signalétique de jalonnement sur voirie, en respect de la charte graphique.

La signalétique de position ou panneau de positionnement, et la signalétique de jalonnement sur le pôle est en revanche obligatoire.

Le Bénéficiaire entretiendra régulièrement les panneaux.

Le logo du Bénéficiaire et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter les logos Véligo et Île-de-France Mobilités.

Item 2 : Propreté et entretien sommaire

Termes de référence

Le confort d'usage et au-delà le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté d'un ouvrage et du maintien des installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certaines catégories d'usagers d'utiliser la consigne collective, provoquer une baisse de la fréquentation etc.

Référentiel de service

La satisfaction de cet item dépend essentiellement de la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien sommaire. Le Bénéficiaire devra prendre les mesures nécessaires pour que cette fréquence soit adaptée à la configuration du local concerné.

Nettoyage hebdomadaire de l'ensemble des espaces piétons et cyclables (consigne collective, sortie de la consigne, cages d'escalier, sas des cages d'escalier, ascenseurs), enlèvement des débris, nettoyage anti-déjection (urine et traitement des odeurs), mesure anti-tags.

Réparations sommaires à jour (porte abîmée, renouvellement des néons, poignée cassée, panneau d'information, mobilier vandalisés, système de

ventilation, du ou des ascenseurs, vérification du bon fonctionnement de la montée / descente des racks et des systèmes de sécurité).

Pour les consignes collectives implantées sous forme de consignes modulables, la solidité et la résistance du matériel devront être prouvées par le fournisseur en amont. En moyenne, 3 à 4 interventions par an sont nécessaires dans le cadre de la maintenance curative de l'équipement

Dans tous les cas, le Bénéficiaire veillera à maintenir en permanence :

- La propreté du local (murs, sols...),
- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche,
- La continuité des cheminements piétons et cyclables.
- L'information destinée aux cyclistes sur la nécessité de mettre pied à terre (consignes collectives au sein d'un parc relais).

Item 3 : Sécurité / sûreté

Termes de référence

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les consignes collectives pour eux-mêmes et pour leurs biens. Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le Bénéficiaire s'engagera à maintenir en bon état les dispositifs d'accès et de sécurité de la consigne collective.

La satisfaction de cet item dépend de la conception du local. Pour les locaux existants adaptés pour accueillir du stationnement vélo, le maître d'ouvrage veillera à neutraliser sinon à traiter le maximum de délaissés.

Référentiel de service

La consigne collective ne présentera aucune trace de dégradation due à des actes de malveillance ou d'incivilité. En cas de dégradation (tag, déjection, vitre brisée, mat d'éclairage, candélabre, mobilier rack/arceau dégradé), celles-ci devront être traitées dans un maximum d'une semaine, à compter de la réception de leur signalement par le gestionnaire.

Les dispositifs de sécurisation de la consigne collective ne présenteront aucune lacune :

- dispositif anti-intrusion en façades et dispositif anti-incendie,
- dispositif anti-deux-roues motorisées,
- dispositif anti-stationnement longue durée (enlèvement des vélos ventouses)
- pour les consignes collectives concernées, le dispositif de vidéoprotection devra être en état de marche.

Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs

Termes de référence

La consigne collective devra être constamment accessible à l'ensemble des abonnés au service et leur proposer des informations visibles, lisibles et à jour.

Référentiel de service

Accueil et accessibilité

Le Bénéficiaire veillera à maintenir en permanence l'accessibilité complète pour toutes les catégories d'usagers :

- des cyclistes depuis la voirie jusqu'à chacune des places de stationnement,
- des piétons dans la consigne collective puis jusqu'au domaine ferroviaire conformément à la réglementation.

Le Bénéficiaire procèdera à l'enlèvement dans les meilleurs délais des obstacles entravant la circulation des vélos et des piétons.

Information voyageurs

L'utilisateur de la consigne collective devra pouvoir accéder facilement à une information visible, lisible et à jour :

- sur le fonctionnement de la consigne collective :
 - o règles de sécurité et règlement intérieur,
 - o tarifs et conditions générales de vente,
 - o modalités d'accès (un maximum de pictogrammes sera utilisé afin de mettre en avant les étapes d'accès au service)
 - o coordonnées de l'exploitant (de préférence le gestionnaire de l'ouvrage directement),
 - o horaires d'ouverture de la consigne collective et éventuellement de présence des agents d'exploitation,
 - o événements ponctuels (travaux, fermetures). Un panneau spécifique sera mis en place pour ce type d'informations.
- sur les itinéraires cyclables dans un rayon de 3 Km autour de la consigne collective.
- sur les transports franciliens.

Item 5 : Tarifs et Abonnements

Termes de référence

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les consignes collectives pour répondre à de multiples objectifs :

- plafonner les tarifs pour rendre attractifs les consignes collectives (notamment en comparaison du coût de l'abonnement au sein d'un parc relais) ;
- atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour développer le rabattement vélos vers le pôle et dissuader les usagers résidant à proximité du pôle de se rabattre en voiture sur le pôle ;
- harmoniser les tarifs pratiqués dans les consignes collectives à l'échelle régionale ;
- garantir aux maîtres d'ouvrage des recettes nécessaires pour contribuer au financement des coûts d'entretien de l'ouvrage

Le tarif de l'abonnement annuel à la consigne collective sera compris entre 10 et 30 €, son versement s'accompagnera de la signature, par l'utilisateur, du règlement intérieur de la consigne collective.

Aucun tarif préférentiel ne pourra être pratiqué :

- pour d'autres types d'usages que le rabattement (résidents, stationnement de centre-ville, activités),
- en fonction du lieu de résidence des rabattants.

Le Bénéficiaire devra s'acquitter de la commercialisation de l'abonnement, au suivi des abonnés au service, jusqu'au Service Après Vente.

Item 6 : Transparence de l'exploitation

Termes de référence

Le Bénéficiaire communiquera à Île-de-France Mobilités chaque année certaines données sur l'exploitation ainsi que des comptages de l'usage de la consigne. Ces données devront permettre à Île-de-France Mobilités :

- de prendre connaissance des dispositions mises en œuvre pour maintenir la qualité de service,
- de s'assurer que la fonction de rabatement reste prépondérante dans la consigne collective,
- de prendre connaissance de l'usage réel de la consigne (comptages),
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation de la consigne collective.

Référentiel de service

Le Bénéficiaire adressera à Île-de-France Mobilités pour le 30 juin au plus tard de chaque année civile, les éléments suivants :

- les indicateurs permettant de mettre en exergue le respect des items de qualité de service (cf. items 1 à 7)
- les comptages (cf. items 7), le taux de fréquentation de la consigne et son évolution annuelle
- le nombre total d'abonnements et son évolution annuelle
- un état récapitulatif faisant connaître le montant global des recettes HT de l'année écoulée
- l'évolution générale de l'état de la consigne, les travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués
- les effectifs mobilisés pour l'exploitation de la consigne collective

Le Bénéficiaire devra, sur demande d'Île-de-France Mobilités, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

Items 7 : la fréquentation de la consigne collective

Le maître d'ouvrage doit transmettre chaque année à Île-de-France Mobilités dans le rapport d'activités le taux d'abonnement et le taux de fréquentation de la consigne. La mesure de l'objectif est effectuée sur la base de comptages de l'usage de la consigne par le maître d'ouvrage ou le gestionnaire. Les comptages sont transmis avec le rapport d'activités.

Il est conseillé au maître d'ouvrage de demander au gestionnaire de transmettre les données de validation permettant ainsi d'avoir des données journalières. Ce type de données permettra par la suite de réaliser plus facilement des analyses.

La subvention liée à la fréquentation d'Île-de-France Mobilités est attribuée annuellement au maître d'ouvrage selon les modalités définies dans le SDSV, si le taux de fréquentation de la consigne est supérieur ou égale à 40 %. Ce taux doit être calculé à partir des comptages réalisés entre les heures de pointes du matin et du soir. Le calcul des créneaux des heures de pointe est déterminé par le maître d'ouvrage sur la base de la fréquentation la plus élevée ; généralement en lien avec la fréquence de passage des trains. Le maître d'ouvrage communique dans son rapport d'activités les créneaux choisis pour l'heure de pointe du matin et celle du soir.

Ces créneaux pourront évoluer d'une année sur l'autre. Le maître d'ouvrage précise à chaque fois les créneaux retenus dans son rapport d'activités.

ANNEXE 2 BAREMES DES CONTRIBUTIONS FINANCIERES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Ce barème est commun aux contributions financières de respect du référentiel de qualité de service et de fréquentation. Il s'applique distinctement à chacun d'entre eux.

Ces montants sont en euros courants, non révisables et non actualisables.

Espace sécurisé :

	CONTRIBUTION FINANCIERE ANNUELLE	
INDICATEURS	Formule de calcul de la contribution financière	contribution financière maximale
Items du Label	Nb total de places dans l'espace sécurisé x 100 €	-
Fréquentation des usagers de l'espace sécurisé	Nb total de places dans l'espace sécurisé x 100 €	3 000€

ANNEXE 3 CHARTE DESIGN, COMMUNICATION & EVENEMENTIEL VELIGO.



CHARTE
**DESIGN,
COMMUNICATION
& ÉVÈNEMENTIEL VÉLIGO**
ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS





Sommaire

Charte d'identité visuelle

Sémantique et image	5
Principe de la charte	7
Construction du logotype	8
Couleurs utilisées	9
Espaces Véligo	11
Typographies utilisées	19

Kit de communication Véligo

Phase 1: Annonce d'un futur espace	21
Phase 2: Inauguration d'un nouvel espace	27
Phase 3: Communication pérenne	34
Exemples d'outils de communication réalisés	37







Véligo, un dispositif conçu par Île-de-France Mobilités

Signer les réalisations emblématiques de l'attention portée aux voyageurs.

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

Faciliter le parcours du voyageur, et donc son quotidien, est au cœur de ses préoccupations. Sur l'ensemble du réseau de transport francilien qu'elle a pour mission d'organiser et de développer, Île-de-France Mobilités innove pour répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs, en développant une offre et des services adaptés.

Tournée d'abord vers la qualité du voyage au quotidien (régularité; fiabilité; sécurité; confort), cette volonté d'innover vise aussi à prendre en compte les enjeux les plus essentiels de nos villes et de nos vies mêlées: l'efficacité et la performance des transports, les problématiques liées au développement durable et les évolutions sociales les plus stratégiques (rythmes de vie; évolutions des modes de travail; conceptions urbaines...).

Cette capacité d'innovation peut prendre plusieurs formes: développement et modernisation du réseau, création de services répondant aux nouveaux usages (Vianavigo, Parc-Relais, Véligo) et d'outils multimodaux comme la carte Navigo.

Identifier, imaginer et mettre en œuvre ces services innovants se fait en lien étroit avec de nombreux acteurs: voyageurs, collectivités, entreprises, transporteurs... Afin de mieux inscrire cette coproduction auprès de tous ceux qu'elle mobilise, Île-de-France Mobilités valorise une gamme de services conçus dans le cadre de cette démarche.

Véligo fait partie de ces services.





Sémantique et image

Le rôle de la sémantique et la marque Véligo

Dans le cadre du développement des modes actifs (marche et vélo), Île-de-France Mobilités facilite la pratique du vélo pour rejoindre les transports en commun en proposant des espaces de stationnements réservés aux cyclistes : **Véligo**. Ce service est développé partout en Île-de-France, sur les pôles d'échanges et réseaux de surface structurants. Ces espaces abrités, sécurisés et éclairés, permettent aux cyclistes de garer leur vélo en toute tranquillité aux abords des gares et stations.

Pourquoi Véligo ?

- « **Véli** » comme : vélo
- « **Go** » comme : allons-y !

Véligo fait également référence à la carte **Navigo** qui, chargée d'un forfait valide, permet l'accès à l'espace de stationnement. Ainsi, Île-de-France Mobilités invite les possesseurs de vélos à les laisser dans un abri protégé et à emprunter sereinement les transports en commun pour continuer leur voyage.

Par quel biais, par quelles couleurs ?

En représentant symboliquement une roue de vélo, illustration simple où figurent jante et rayons, eux-mêmes enchâssés dans le « **O** » de Véligo. La compréhension est immédiate, le visuel connote la protection du vélo lors de son stationnement dans les espaces réservés.

La couleur dominante grise permet une intégration harmonieuse avec l'environnement urbain. Les autres couleurs jaune et blanche, en plus d'habiller le logotype avec sobriété, contrastent et permettent un repérage facile pour le voyageur.





Véligo, des espaces à vélos nouvelle génération

Le vélo,
un mode de déplacement en pleine expansion

2 fois +
de déplacements
à vélo qu'il y a
10 ans



715 000
déplacements
à vélo par jour

29 %
des déplacements
à vélo sont liés au travail

Source : Enquête Globale Transport 2010 - Île-de-France Mobilités - Dmnl - DRIEA (selon les réponses déclaratives de 18 000 ménages).



Véligo,
des espaces sécurisés pour vos vélos

Un service d'Île-de-France Mobilités accessible
avec le passe **knavigo** (chargé d'un forfait valide)...



Abrité | Sécurisé | Éclairé | À proximité des gares et stations

... déployé dans toute l'Île-de-France.

en 2020
20 000*
places de stationnement

100
espaces
fin 2016

* Objectif de 20 000 places en 2020, fixé dans le PDU.

Île de France
mobilités



CHARTRE D'IDENTITÉ VISUELLE - Juin 2018

6



Principe de la charte

Droits d'utilisation

Île-de-France Mobilités est titulaire des droits sur le nom et le logotype Véligo qui ont fait l'objet d'un dépôt à titre de marque auprès de l'INPI. À ce titre, la Direction de la communication d'Île-de-France Mobilités est la garante de la marque Véligo et de la cohérence de son image. La Direction de la communication d'Île-de-France Mobilités est l'unique interlocutrice des partenaires Véligo sur l'application des éléments identitaires du service.

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'approbation et l'autorisation de la Direction de la communication d'Île-de-France Mobilités doivent être obligatoirement et systématiquement requises préalablement au lancement de toute communication sur Véligo.

Règles d'utilisation

Il est important que le voyageur francilien connaisse, comprenne et retienne l'existence du service Véligo. Ce service est accompagné d'une identification visuelle forte qui doit être cohérente et uniforme sur tout le territoire. **2 éléments graphiques majeurs sont constitutifs de son identité : le logotype et l'identité visuelle.**

Toute communication relative à Véligo doit impérativement respecter le présent cahier des charges et appliquer l'ensemble des gabarits prévus à cet effet.

Les partenaires sont tenus de faire valider les projets de déploiement de l'identité Véligo (Panneau chantier, habillage d'espace, dispositif événementiel...) auprès de la Direction de la communication d'Île-de-France Mobilités. Le délai ne saurait être inférieur à 8 semaines.

Cette charte graphique vient en complément du Schéma Directeur de l'information Voyageurs (SDIV) d'Île-de-France Mobilités, partie « Charte des transports et contenus d'information voyageurs Île-de-France Mobilités ».



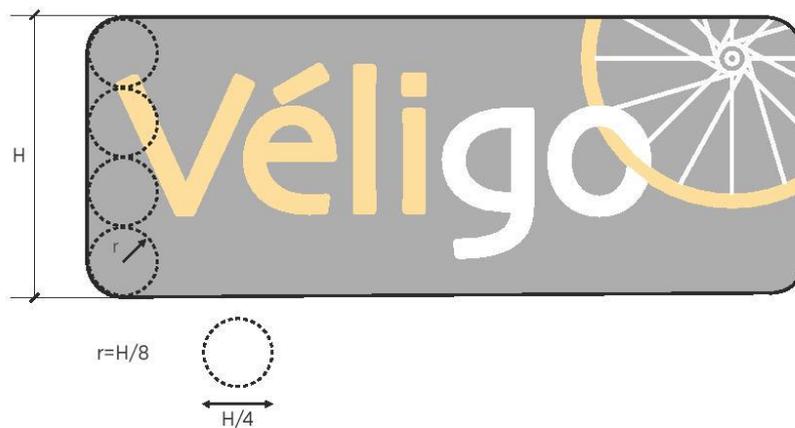


Logotype

Construction

Son nom et sa représentation graphique s'inscrivent dans la charte d'application du paraphe des marques Île-de-France Mobilités, à savoir :

- Rectangle avec bords arrondis
- Typographie Skia boldée



Exception

Utilisation du logo comme élément de repérage sur un plan.





Couleurs du logotype

Versions couleur



M	J	N	Pantone	RAL
28 %	89 %	0 %	123C	1003
0 %	0 %	80 %	425C	7015

Version niveaux de gris



N
30%
80%

Version en noir



N	Pantone	RAL
100 %	Process Black	9005

Version en blanc





Utilisation du logotype sur fond de couleur

Exemples d'application

Il est recommandé d'utiliser le logotype sur fond blanc.

Si ce n'est pas possible, le logotype est cerné d'un contour 1/2 fois l'épaisseur du « l ».



Fonds foncés = contour blanc



Fonds clairs = sans contour



Interdiction

Ne pas mettre le logotype sans contour sur des fonds de même couleur





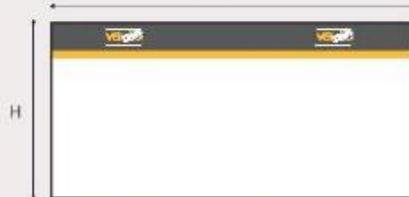
Espace Véligo sécurisé

Couleur anthracite dominante

Bandeau contournant



Façades



Couleurs autorisées



Plaque Véligo (option)



Enseigne lumineuse (recommandée)

Un élément permettant de repérer facilement l'espace Véligo est obligatoire : signalétique, fléchage, marquage au sol... Si le choix de l'enseigne lumineuse n'est pas fait par le délégataire, il devra s'assurer de la bonne visibilité de l'abri et en faire valider les principes à Île-de-France Mobilités.



Positionnée en haut sur la partie droite de la façade principale



Sol intérieur

Sol jauné ou gris (peinture ou autre revêtement)

Porte

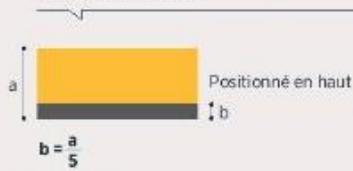




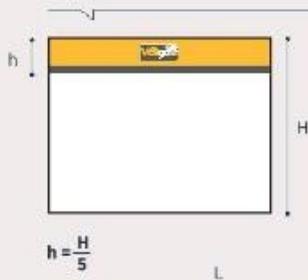
Espace Véligo sécurisé

Couleur jaune dominante

Bandeau contournant



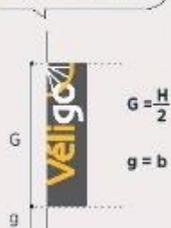
Façades



Couleurs autorisées



Plaque Véligo (option)



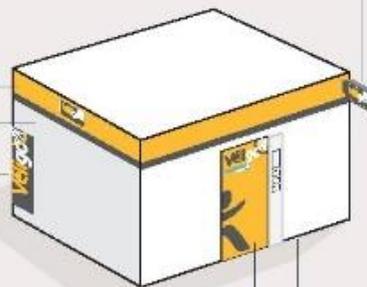
Positionné en bas à gauche de la façade principale

Enseigne lumineuse (recommandée)

Un élément permettant de repérer facilement l'espace Véligo est obligatoire : signalétique, fléchage, marquage au sol... Si le choix de l'enseigne lumineuse n'est pas fait par le délégataire, il devra s'assurer de la bonne visibilité de l'abri et en faire valider les principes à Île-de-France Mobilités.



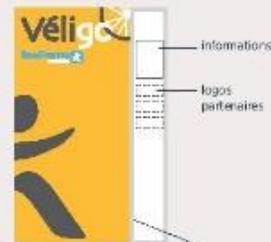
Positionnée en haut sur la partie droite de la façade principale



Sol intérieur

Sol jaune ou gris (peinture ou autre revêtement)

Porte



Le marquage de porte est présent sur les 2 faces

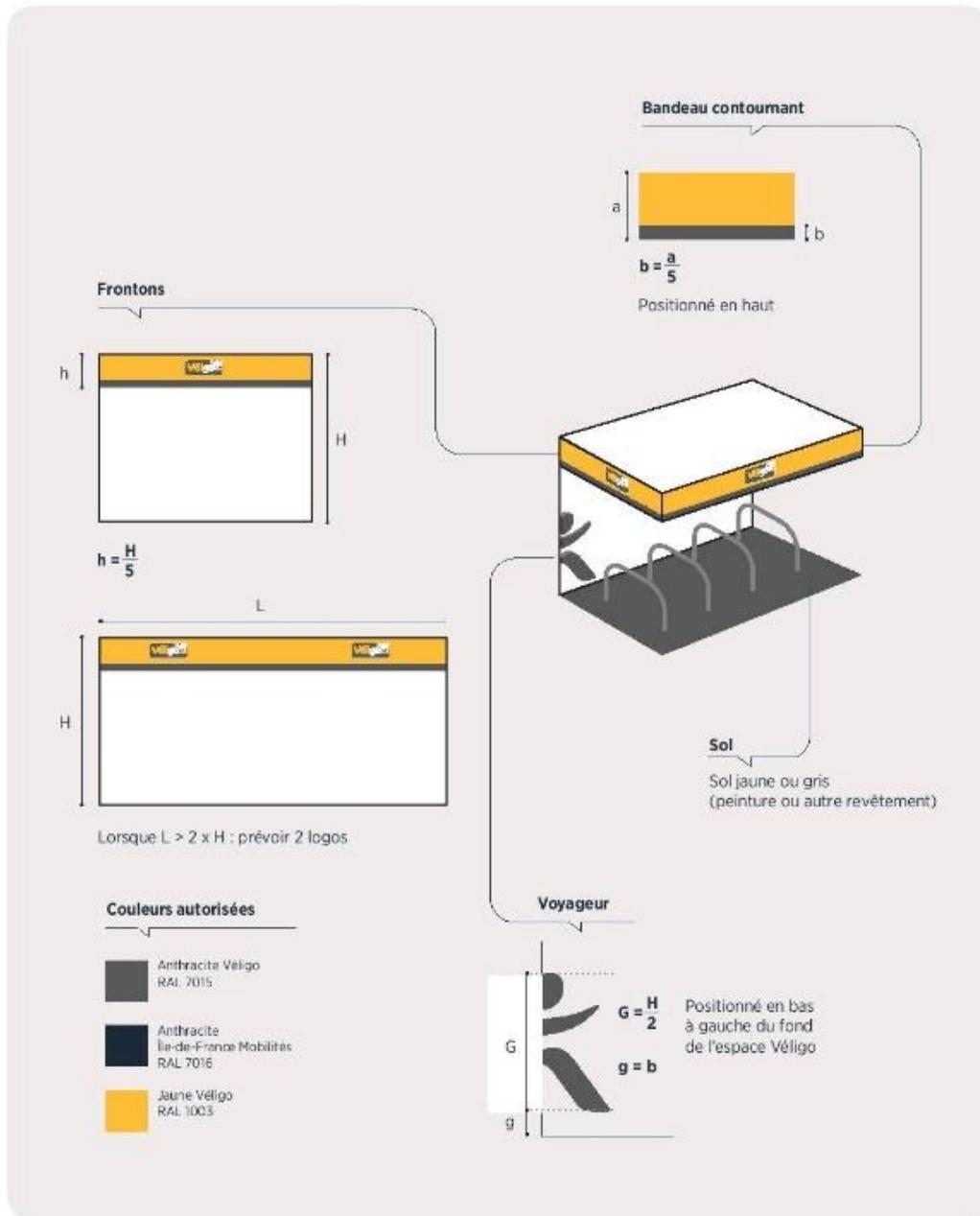
partie ouvrante



Espace Véligo en libre accès

(ou ne permettant pas un habillage de façade)

Couleur jaune dominante

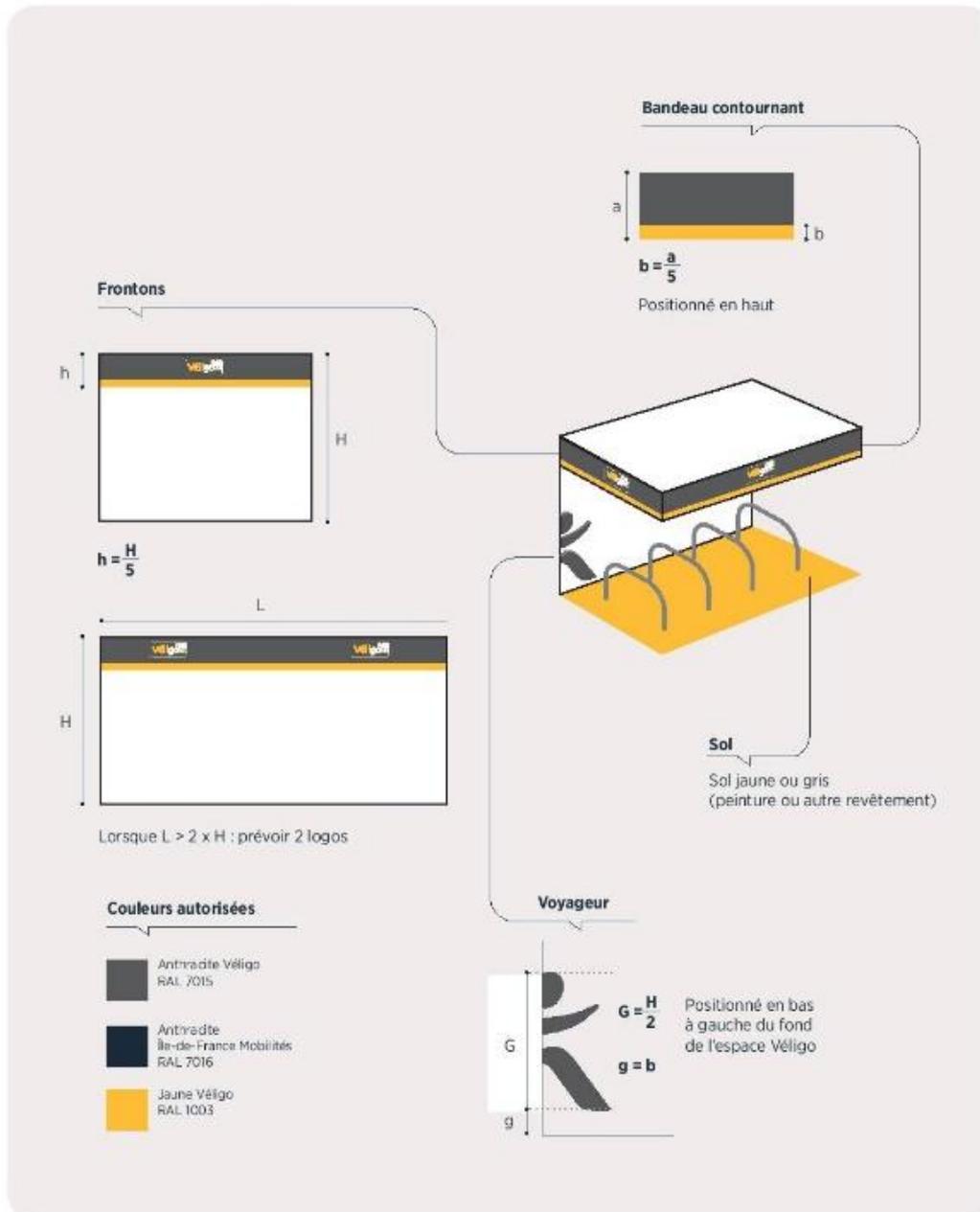




Espace Véligo en libre accès

(ou ne permettant pas un habillage de façade)

Couleur anthracite dominante

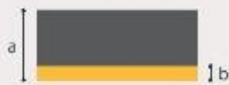




Espace Véligo en façade unique

Couleur anthracite dominante

Bandeau contournant



$$b = \frac{a}{5}$$

Positionné en haut de la + petite hauteur (J) de la façade

Façades



$$h = \frac{J}{5}$$



Lorsque $L > 2 \times J$: prévoir 2 logos

Couleurs autorisées

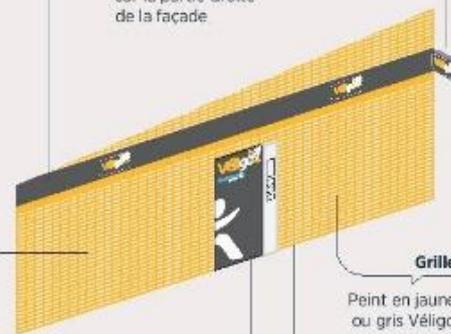


Enseigne lumineuse (recommandée)

Un élément permettant de repérer facilement l'espace Véligo est obligatoire : signalétique, fléchage, marquage au sol... Si le choix de l'enseigne lumineuse n'est pas fait par le délégataire, il devra s'assurer de la bonne visibilité de l'abri et en faire valider les principes à Île-de-France Mobilités.



Positionnée en haut sur la partie droite de la façade



Grille

Peint en jaune ou gris Véligo

Sol

Sol jaune ou gris (peinture ou autre revêtement)

Porte



Le marquage de porte est présent sur les 2 faces

informations

logos partenaires

partie ouvrante



Espace Véligo en façade unique

Couleur jaune dominante

Bandeau contournant



$$b = \frac{a}{5}$$

Positionné en haut de la + petite hauteur (J) de la façade

Façades



$$h = \frac{J}{5}$$



Lorsque $L > 2 \times J$; prévoir 2 logos

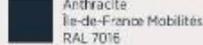
Couleurs autorisées



Anthracite Véligo
RAL 7015



Jaune Véligo
RAL 1003



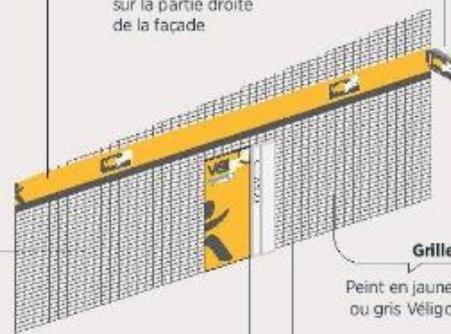
Anthracite
Île-de-France Mobilités
RAL 7016

Enseigne lumineuse (recommandée)

Un élément permettant de repérer facilement l'espace Véligo est obligatoire : signalétique, fléchage, marquage au sol... Si le choix de l'enseigne lumineuse n'est pas fait par le délégataire, il devra s'assurer de la bonne visibilité de l'abri et en faire valider les principes à Île-de-France Mobilités.



Positionnée en haut sur la partie droite de la façade



Grille

Peint en jaune ou gris Véligo

Sol

Sol jaune ou gris (peinture ou autre revêtement)

Porte



Le marquage de porte est présent sur les 2 faces

partie ouvrante





Couleurs autorisées par matière



Béton



Blanc
RAL 9010



Anthracite Véligo
RAL 7015



Anthracite Île-de-France Mobilités
RAL 7016



Jaune Véligo
RAL 1003



Métal



Naturel



Anthracite Véligo
RAL 7015



Blanc
RAL 9010



Anthracite Île-de-France Mobilités
RAL 7016



Jaune Véligo
RAL 1003



Bois



Naturel



Anthracite Véligo
RAL 7015



Anthracite Île-de-France Mobilités
RAL 7016



Jaune Véligo
RAL 1003



Exemples d'application



Espace Véligo sécurisé



Espace Véligo en libre accès

Ces exemples sont préconisés par la Direction de la Communication d'Île-de-France Mobilités car ils favorisent le repérage du service Véligo par les utilisateurs.



Typographies utilisées

Gotham narrow

light abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789

book abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789

medium abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789

bold **abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789**

black **abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789**

À défaut, il est possible d'utiliser la police libre de droit **Helvetica**

light abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789

regular abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789

bold **abcdefghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 0123456789**

Les versions italiques de ces 2 polices sont autorisées si nécessaire.





Phase 1: Annonce d'un futur espace
Panneau de chantier



PERMIS DE CONSTRUIRE

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Placeat, facere possimus, omnis voluptas assumenda est, omnis dolor repellend.
dolac Bortemporro et explabo

PERMIS DE CONSTRUIRE

Numéro de permis de construire :

00000000000000000000

Date du permis de construire :

00 / 00 /0000

NATURE DES TRAVAUX

Repudiandae sint et molestiae non recusandae. Itaque earum rerum,
maison repelit pre consequae eture
parum raaperum es utemper atectot
atassed

Superficie du terrain :

XXXXXXXX m²

NEQUE PORRO QUISQUAM

Empora incidunt, ut labore et dolore
magnam aliquam quaerat voluptatem.

CONSULTATION DU DOSSIER

Ratis as reprim exerit iatur, omnim
dolac Bortemporro et explabo
repelignamLore vitatus evellenia cor
sam asit au t lit parunt estibus nim
verclumqui apenim ocaestore as dolor
maison repelit pre consequae eture
parum raaperum es utemper atectot
atassed exeris niet, quatiopor su sande
rfcedelic te que omnihilas ari cones.
Ecti toribeata quam sequam, nimpore
nonsequ iaturem postrum se serrum,

Droits de recours

Rato as reprim exerit iatur, omnim dolac
Bortemporro et explabo repelignamLore vitatus
evellenia cor sam asit au t lit parunt estibus nim
verclumqui apenim ocaestore as dolor maison
repelit pre consequae eture parum raaperum es
utemper atectot atassed exeris niet, quatiopor
su sande rfcedelice que omnihilas ari cones.
Ecti toribeata quam sequam, nimpore nonsequ
iaturem postrum se serrum,

Rato as reprim exerit iatur, omnim dolac
Bortemporro et explabo repelignamLore vitatus
evellenia cor sam asit au t lit parunt estibus nim
verclumqui apenim ocaestore as dolor maison
repelit pre consequae eture parum raaperum es
utemper atectot atassed exeris niet, quatiopor
su sande rfcedelice que omnihilas ari cones.
Ecti toribeata quam sequam, nimpore nonsequ
iaturem postrum se serrum,



Format : 120 cm x 80 cm

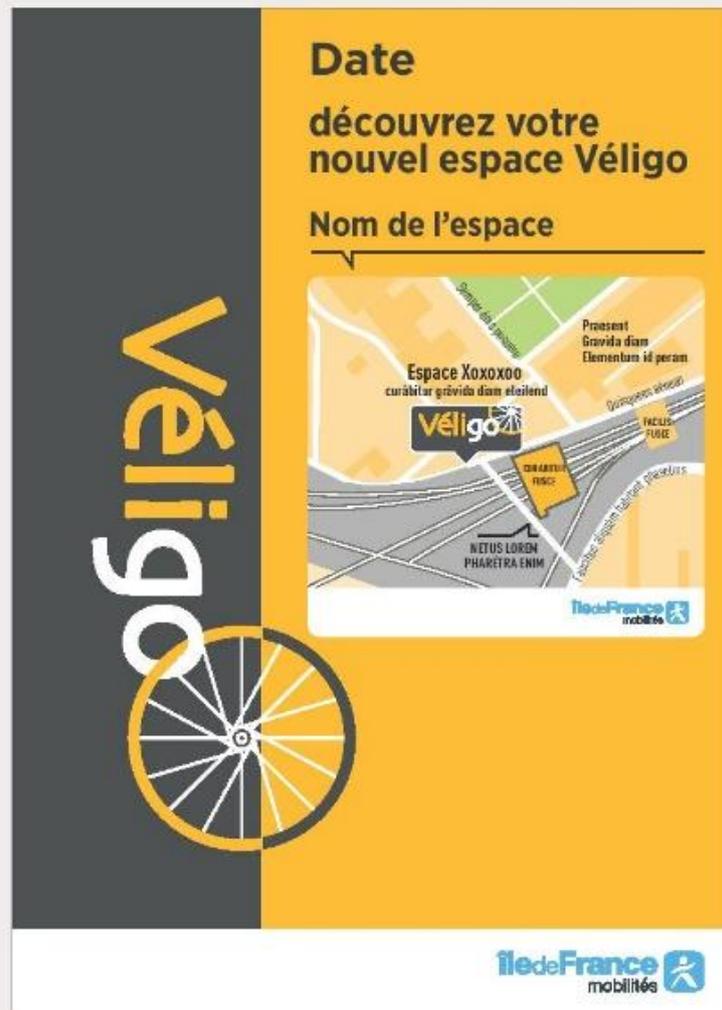


CHARTRE D'IDENTITÉ VISUELLE - Juin 2018

21



Phase 1: Annonce d'un futur espace
Affiche



□ Format : exemple A3

Le logo Ile-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 1: Annonce d'un futur espace **Invitation papier**

Recto



Intérieur



Verso



Format 10 x 21 cm

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 1: Annonce d'un futur espace **Invitation mail**



Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 1: Annonce d'un futur espace
Bannière web



Exemple 1



Exemple 2



Phase 1: Annonce d'un futur espace **Totem**



Format 0,75 m x 2,5 m (4 faces)

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 2 : Inauguration d'un nouvel espace **Fond de scène, pupitre**



Format 2 m x 2 m



Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 2: Inauguration d'un nouvel espace
Bâche devanture espace Véligo



□ Format: 3,8 m x 2 m

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 2 : Inauguration d'un nouvel espace Covering véligotier

Auvent ouvert



Avant



Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Phase 2: Inauguration d'un nouvel espace Flyer

Recto



Verso



Format 10 x 15 cm

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



Option:
Élastique pour accrochage
sur vélo



Phase 2 : Inauguration d'un nouvel espace **Triporteur, sticker au sol**



Triporteur



Format : 60 cm x 20 cm



Face avant



Face dessus

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



CHARTRE D'IDENTITÉ VISUELLE - Juin 2018

31



Phase 2: Inauguration d'un nouvel espace
Tenue des animateurs





Phase 3 : Communication pérenne

Dépliant

Couverture



Dos



Intérieur



Format fermé: 10 x 21 cm

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.

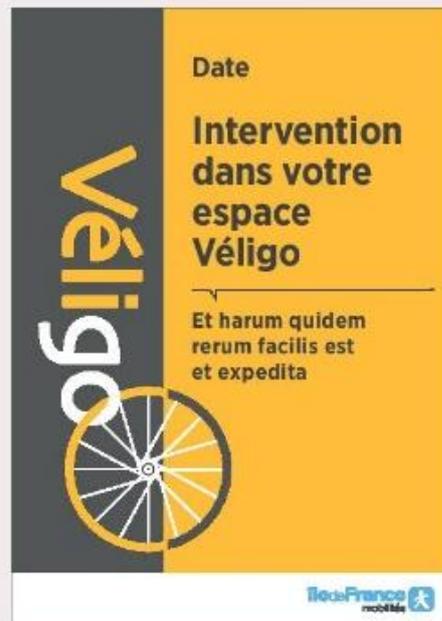


Phase 3 : Communication pérenne

Affiches d'informations pratiques



Format A4



Formats A4 / A3

Le logo Ile-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.



CHARTRE D'IDENTITÉ VISUELLE - Juin 2018

34



Phase 3 : Communication pérenne

Règlement intérieur

Véligo

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

DOLOREMQUE LAUDANTIUM TOTAM

Placeat, facere possimus, omnis voluptas assumenda est, omnis dolor repellend.

UT LABORE ET DOLORE MAGNAM ALIQUAM QUAERAT

Sed ut perspiciatis, unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium, totam rem aperiam eaque ipsa.

ITIQUE EARUM RERUM

Repudiandae sint et molestiae non recusandae. Itaque earum rerum.

IASPERIORES REPELLAT

Quæ ab illo inventore veritatis et quasi.

NOBIS EST ELIGENDI OPTIO, CUMQUE

Facere possimus, omnis voluptas assumenda est, omnis dolor repellendus.

ET HARUM QUIDEM RERUM FACILIS EST ET EXPEDITA

Ratis as reprem exercit iatur, omnim dolec Boritemporro et explabo repelignamLore vitatus evellenia cor sam asit aut ilit parunt estibus nim verciumqui apierim osaestore as dolor maion repelit pre consequere eture parum raeperum es utemper atectot atassed exceris niet, quatiopor susande rfercidelic te que omnihilles ari cones.

NEQUE PORRO QUISQUAM

Empora incidunt, ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem.

OFFICIIS DEBITIS AUT RERUM NECESSITATIBUS

Quod maxime placeat, facere possimus, omnis voluptas assumenda est, omnis dolor.



Format A4

Le logo Île-de-France Mobilités doit être 1,5 fois plus gros que le logo SNCF.





Exemples d'outils de communication réalisés



Dépliant



Sticker au sol



Dépliant



Totem



Bâche devanture



Triporteur