

**Délibération n°2011/0049**  
**Séance du 9 février 2011**

**SCHEMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VELOS**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2011/0049 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service du 3 février 2011 ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Le Schéma directeur du stationnement vélos d'Ile-de-France joint à la présente délibération est approuvé.

**ARTICLE 2 :** le modèle de convention pour les consignes collectives, incluant les dispositions relatives à l'investissement et à leur exploitation, tel qu'annexé à la présente délibération (Annexe 1), est approuvé. La directrice générale est autorisée à signer avec chaque maître d'ouvrage les conventions particulières sur la base dudit modèle, et est chargée de l'exécution des engagements contractuels figurant dans chacune de ces conventions particulières.

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

## CONVENTION DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION

-----

Consigne collective de [.....] places de stationnement vélos  
en gare de [.....]

SUBVENTION AX.XXX SUR AP [.....]

-----

**ENTRE :**

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9<sup>e</sup>, 41, rue de Châteaudun, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°2006-0217 du 15 mars 2006 et notamment son article 1.4.1.] [si subvention inférieure à 2M€]  
[n°XXXX-XXX du ...] [si subvention supérieure à 2M€, délibération approuvant la subvention sur le PA], dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

**ET :**

[Le Maître d'ouvrage] représentée par [Madame / Monsieur] dûment habilitée à cet effet par une [délibération/décision] de [.....] en date du [.....], domiciliée en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

En vertu des dispositions des articles L.1241-1 du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine du rabattement et de l'intermodalité en gare. Afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de cette politique, le STIF s'est notamment attaché à en définir les principes au travers du Schéma directeur du stationnement vélos, adopté par son Conseil dans sa séance du 9 février 2011 (délibération n°2011-XXXX).

De son côté, et dans le souci de développer les modes actifs et proposer une offre de stationnement vélo sécurisée aux usagers aux abords de sa gare, le Bénéficiaire a décidé d'aménager une consigne collective de stationnement vélos de ..... places au sol / ... places sur rack à double étage.

Il a sollicité pour ce faire le concours du STIF. Après avoir transmis au STIF les éléments permettant de justifier le potentiel de ce nouvel aménagement en terme de fréquentation et consulté le référentiel de qualité de service des consignes collectives de stationnement vélo établi par le STIF (annexe 1), il a déposé un dossier en ce sens.

Le STIF envisage de participer financièrement à ce projet, sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement vélos en gare.

[La Commission Qualité de service, dans sa séance du [.....], a approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement vélo de rabattement en gare.] [Si subvention comprise 200k€ à 2M€]

[La Commission Qualité de service, dans sa séance du [.....], puis le Conseil du STIF dans sa séance du [.....] ont approuvé le projet présenté sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions s'inscrivant dans le cadre de la politique de stationnement des vélos] [Si subvention supérieure à 2M€]

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties, concernant d'une part la participation du STIF au financement de l'opération et d'autre part les modalités d'exploitation de la consigne collective en cause.

**EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :**

**TITRE I : SUBVENTION AX.XXX DU STIF**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet établi par [le Maître d'ouvrage] consiste à équiper la gare de [ ] en consigne collective de stationnement pour les vélos. Il consiste plus précisément à [décrire sommairement l'opération : localisation dans le pôle, équipement...]

Le coût total des travaux pour ce projet a été estimé au montant de : [.....] € HT.

**ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION**

La subvention AX.XXX maximale et non révisable à la hausse d'un montant de [.....] € est allouée par le STIF au Maître d'ouvrage qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage. Cette subvention est allouée en franchise de TVA.

Une autorisation de programme de [.....] € courants HT est ouverte.

Le Bénéficiaire programme ses appels de fonds auprès du STIF selon l'échéancier mentionné à titre indicatif dans le dossier de demande de subvention, repris dans l'Annexe 4 de la présente convention.

**ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVE A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la présente convention (valant attribution de la subvention), le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée par décision du STIF.

#### **ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVE A LA REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, à compter de la date de demande de premier acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, financeur de l'opération, son logotype, son taux de financement pour ce projet et le nom régional défini par le Schéma Directeur pour ce service seront mentionnés :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

#### **ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde, soit 25 %, sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et des tarifs pratiqués,
  - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
  - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

## **ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

Aucune modification non autorisée par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention (cf. article 13) et pendant toute la durée des travaux.

S'il est constaté lors de la visite de contrôle effectuée par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, à l'issue des travaux que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 15 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

## **TITRE II : EXPLOITATION DE L'OUVRAGE**

### **ARTICLE 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DU "BENEFICIAIRE"**

Le Bénéficiaire a l'obligation d'affecter exclusivement aux cyclistes l'usage de la consigne collective aménagée, en priorité aux usagers des Transports publics.

Le Bénéficiaire informe par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de la consigne collective. Cette date détermine, conformément à l'article 13 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le Bénéficiaire s'engage à exploiter la consigne collective dans les conditions de la présente convention, pour une durée de 10 ans à compter de la mise en service effective de la consigne collective.

Le Bénéficiaire assume l'entière responsabilité de cet ouvrage et de son exploitation pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet ouvrage.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de l'exploitation de la consigne collective. Il informe le STIF, préalablement avant la mise en service de la consigne, de ses modalités d'exploitation.

Lorsque l'exploitation de la consigne collective est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention au tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié l'exploitation de la consigne collective pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

### **ARTICLE 8 – REFERENTIEL DE QUALITÉ DE SERVICE**

#### **ARTICLE 8.1 – ITEMS DU REFERENTIEL DONNANT LIEU A CONTRIBUTION FINANCIERE**

Le Bénéficiaire s'engage à respecter les objectifs de qualité de service objets de la présente convention définis par le Schéma Directeur régional. Pour ce faire, il reconnaît avoir pris pleinement connaissance du référentiel de service figurant en annexe 1 et met en œuvre les dispositions nécessaires pour le rendre opérationnel dès la mise en service de la consigne collective.

Le référentiel de service du cahier de références technique du stationnement vélos comporte 6 items :

- Item 1 : La mise en place de l'identité régionale de ce service
- Item 2 : Propreté et entretien
- Item 3 : Sécurité et sûreté
- Item 4 : Accessibilité, accueil et information voyageurs
- Item 5 : Tarifs
- Item 6 : Fréquentation et transparence de l'exploitation

A la mise en service de la consigne collective et jusqu'au terme de la présente convention, le Bénéficiaire veille à ce que la consigne collective financée soit conforme au référentiel régional de qualité.

## **ARTICLE 8.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE DES ITEMS**

Le Bénéficiaire adresse au STIF pour le 30 juin au plus tard de l'année n+1, les éléments d'appréciation permettant de justifier le respect de l'ensemble des 6 items définis dans l'article 8.1 au titre de l'année n.

Le STIF se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur place comme une visite de type « client mystère », audit) pour contrôler la bonne application de la présente convention.

## **ARTICLE 9 – FRÉQUENTATION DE LA CONSIGNE COLLECTIVE**

### **ARTICLE 9.1 – OBJECTIF DE FREQUENTATION**

Le dimensionnement de la consigne collective est défini par le Bénéficiaire, en conformité avec les principes du référentiel du Schéma Directeur du Stationnement Vélos dans les pôles d'échanges et stations du STIF. Il communique au STIF les éléments justificatifs.

Le Bénéficiaire doit justifier chaque année que la fréquentation de la consigne collective.

Une contribution financière du STIF est attribuée annuellement au Bénéficiaire selon les modalités définies dans l'article 10, si la fréquentation de la consigne est supérieure ou égale à 40%.

### **ARTICLE 9.2 – MODALITÉS DE CONTRÔLE**

La mesure de l'objectif est effectuée sur la base de comptages par le Bénéficiaire ou le gestionnaire. Les modalités de comptage de l'usage (item 6 du référentiel de qualité de service) sont définies dans l'Annexe 1.

Les comptages sont transmis par le Bénéficiaire au STIF avant le 30 juin de l'année n+1.

## **ARTICLE 10 – ATTRIBUTION DE LA CONTRIBUTION FINANCIERE DU STIF**

Le barème suivant s'applique aux systèmes de contribution financière décrit aux articles 8 et 9. Le Bénéficiaire sollicite les contributions financières en communiquant au STIF les éléments justificatifs.

Conformément au barème figurant en annexe 2 :

- dans le cas où le Bénéficiaire 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 Bénéficiaire satisfait à l'objectif de fréquentation minimal, le montant de la contribution financière sera de 100 € / place et par an, plafonné à 3 000 € par an et par consigne collective ;

En application de l'alinéa précédent, et après réception complète des documents des informations visées aux articles 8.2 et 9.2, une décision de la directrice générale du STIF relative à l'attribution de la contribution financière, en fixant le montant, sera notifiée au Bénéficiaire.

Le STIF versera le montant de la contribution financière dans un délai de 45 jours à compter la notification de la décision susvisée.



Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

## **ARTICLE 12 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE LA CONSIGNE COLLECTIVE**

En cas de démolition ou de modification d’affectation de la consigne collective, le Bénéficiaire en informe préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l’article 15 seront alors mises en œuvre.

### **TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **ARTICLE 13 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Bénéficiaire.

La présente convention prend fin à l'issue de la durée d'usage du bien financé fixée à 10 ans après sa date de mise en service effective. Le Bénéficiaire informe préalablement le STIF de cette date conformément à l'article 7.

#### **ARTICLE 14 – DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- l'annexe 1 : Référentiel de service du cahier de références technique du SDSV ;
- l'annexe 2 : Barème des contributions financières.
- l'annexe 3 : Modalités de mise en place et d'usage du Passe Navigo

#### **ARTICLE 15 - RESILIATION**

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention d'investissement visée au titre 1 devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 12, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le produit de la subvention perçue non amorti sera alors reversé au STIF conformément au mode de calcul suivant :

- x: : Montant de l'investissement financé par le STIF  
n : Nombre d'année de fonctionnement conformes au référentiel de qualité de service  
y : Montant de la subvention perçue à rétrocéder au STIF

$$y = (x/10) \times (10-n)$$

#### **ARTICLE 16 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES**

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge du Bénéficiaire.

#### **ARTICLE 17 - LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le  
en deux originaux.

Pour le Syndicat  
des Transports d'Ile-de-France,  
La Directrice Générale,

Pour [le Bénéficiaire],  
[Le Maire, Le Président]

## **ANNEXE 1 – REFERENTIEL DE SERVICE DES CONSIGNES COLLECTIVES DE STATIONNEMENT VELO**

### **Item 1 : Identité de la consigne collective**

#### **Termes de référence**

L'identité proposée par le STIF 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 le STIF ne pourra être utilisée que dans les consignes collectives financées par le STIF. L'objectif est d'associer l'image des consignes collectives à un bon niveau de qualité de service sur des ouvrages dont le STIF a reconnu la valeur intermodale.

#### **Référentiel de service**

Les mentions autres que la mention du STIF et sa dénomination sont impérativement à proscrire.

L'identité des consignes collective reposera sur un logo portant la dénomination choisie par le STIF qui sera apposée en entrée de local et repris sur chaque panneau de signalisation (piéton et cyclable) les panneaux d'information, à l'intérieur de la consigne,

Pour le jalonnement cyclable sur voirie, le MOA aura recours à la signalétique définie par le STIF.

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

Pour le panneau de positionnement uniquement

- Le logo de positionnement accompagnera la mention suivante « nom STIF de la consigne collective de la gare de.... ».
- La mention pourra être complétée du nom de la consigne collective s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs consignes collectives nécessitant d'être distinguées.
- Le logo de la collectivité MOA et éventuellement celui de la société exploitante pourront compléter le logo proposé par le STIF. En aucun cas le nom de la consigne collective 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 la consigne collective à sa gare.

## **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'utilisateurs 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. Les MOA devront 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 maître d'ouvrage veillera à maintenir en permanence :**

- La propreté du local (mûrs, 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 MOA 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.

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

- dispositif anti-intrusion en façades,
- dispositif anti-incendie (blocs sécurité en service, bacs à sable disponibles),
- dispositif anti deux-roues motorisées,
- dispositif anti stationnement longue durée (enlèvement des vélos ventouses)
- pour les consignes collectives concernées, le dispositif de vidéosurveillance 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 usagers et leur proposer des informations visibles, lisibles et à jour.

### **Référentiel de service**

#### Accueil et accessibilité

Le MOA 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 MOA procédera 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 :
  - 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 la consigne collective et éventuellement de présence des agents d'exploitation,
  - 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.

## **Item 5 : Tarifs**

### **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 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.

## **Item 6 : Transparence de l'exploitation**

### **Termes de référence**

Le MOA communiquera au STIF chaque année certaines données sur l'exploitation ainsi que des comptages. Ces données devront permettre au STIF :

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

### **Référentiel de service**

Le MOA adressera au STIF pour le 31 juillet au plus tard de chaque année civile, les éléments suivants :

- les comptages (cf. items 6)
- 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 des ouvrages et matériels exploités, les travaux d'entretien de renouvellement et de modernisation effectués
- les effectifs mobilisés pour l'exploitation de la consigne collective

Le MOA devra, sur demande du STIF, fournir tous justificatifs complémentaires qui s'avèreraient nécessaires.

## Items 6 : la fréquentation de la consigne collective

Le MOA effectuera une fois par an deux comptages horaires du nombre de vélos présents 5 heures consécutivement dans la consigne collective (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....), entre 7 h et 10 h et entre 15 h et 17 h.

Les différents types d'usages de la consigne collective sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Type de stationnement	Remarques
Rabattement en gare diurne	Cible prioritaire du SDSV. La durée moyenne est d'au moins 5 heures
Rabattement nocturne	La durée moyenne du stationnement est supérieure 8h
Résident	Pour les pôles situés en milieu urbain dense, l'offre mise en gare risque de devenir une alternative au manque d'offre dans les lieux d'habitation. La durée moyenne de stationnement est supérieure à 8h
Courte durée	La durée de stationnement est inférieure à 1h30. A priori, ce type de stationnement sera marginal. L'essentiel de cette demande se concentrera sur l'offre d'abris vélos
Moyenne durée	La durée de stationnement est comprise entre 1h30 et 3h.

Les modalités d'enquêtes sont les suivantes :

- un enquêteur avec une fréquence de passage de 1 à 2h par consigne collective.
- 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.



## ANNEXE 2 – BAREMES DES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DU STIF

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.

Consigne collective :

	CONTRIBUTION FINANCIERE ANNUEL	
INDICATEURS	Formule de calcul de la contribution financière	contribution financière maximale
Items du Label	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	-
Fréquentation des usagers de la consigne collective	Nb total de places de la consigne collective x 100 €	3 000€

## **ANNEXE 3 – MODALITES DE MISE EN PLACE ET D'USAGE DE NAVIGO**

### **Définition**

Les titres de transport public francilien télébilletiques sont chargeables sur deux types de carte à puce sans contact créées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et distribuées par les entreprises exploitant le réseau : le passe Navigo (passe personnalisé) et le passe Navigo Découverte (passe déclaratif).

Le système Navigo est le système d'information en charge de la gestion des Produits tarifaires télébilletiques de transports publics franciliens, dont les passes mentionnés ci-dessus et les titres de transport pouvant y être chargés. Il s'appuie notamment sur la technologie sans contact (norme ISO14443), la spécification Calypso et les normes françaises et européennes de codage des données (Intercode, ENV 1545...). Le STIF en a confié la gestion commune aux exploitants du réseau de transport collectif

L'utilisation des passes Navigo dans les consignes collectives répond à plusieurs objectifs :

- Améliorer le service rendu aux usagers des transports publics en renforçant l'intégration modale et en affirmant le caractère intermodal des consignes collectives ;
- Converger vers une lisibilité et cohérence de la gestion des consignes collectives par une homogénéisation de leurs conditions d'accès d'une part, de la collecte et de la gestion des informations sur leur fréquentation d'autres part, grâce au système Navigo.

### **Périmètre fonctionnel et technique du service expérimenté**

#### Personnes concernées

Les personnes concernées sont les porteurs des passes Navigo, désireux d'utiliser leur passe Navigo pour accéder à la consigne collective.

#### Définition du passe Navigo

Peuvent être utilisés pour l'accès aux consignes collectives :

- le passe Navigo, en circulation depuis 1998, chargeable en forfaits Intégrale, imagine R, Orange mensuel, Orange hebdomadaire, Gratuité Transport et Solidarité Transport, et bénéficiant de services après vente tels que la reconstitution des titres en cas de perte du passe, moyennant l'enregistrement de l'utilisateur dans un fichier ;
- le passe Navigo Découverte, en service depuis septembre 2007, chargeable en forfaits Orange mensuel et Orange hebdomadaire, sans enregistrement de l'utilisateur dans un fichier.

### Description fonctionnelle du service

Le maitre d'ouvrage s'engage à fournir au STIF le mode de gestion du fichier client de la consigne collective et la gestion de l'interface avec le passe Navigo  
Les usagers pourront choisir d'accéder à la consigne collective via leur passe Navigo ou via une carte indépendante fournie par le maitre d'ouvrage.

### Interopérabilité et sécurité

#### Charte du système télébillettique Navigo

Pour l'usage de Navigo, le maitre d'ouvrage et le gestionnaire de la consigne collective s'engagent à respecter la Charte du système télébillettique Navigo et à prendre connaissance de ses éventuelles évolutions.

#### Gestion du risque

En cas de problème de sécurité susceptible d'avoir un impact sur l'intégrité du système Navigo, le maitre d'ouvrage informe le STIF dans un délai maximum de douze heures après en avoir eu connaissance. Une fois le STIF informé, le maitre d'ouvrage dispose de 48 heures pour mettre en œuvre les mesures conservatoires et correctives.

### Périmètre technique du service

Le dispositif nécessite uniquement l'enregistrement des numéros de série des passes concernés dans le système d'information local vélo. Cet enregistrement est effectué dans des conditions strictement encadrées

Aucune donnée ne sera inscrite sur les passes Navigo et les passes Navigo Découverte dans le cadre de ce service. Seul le numéro de série du passe est lu par l'équipement. Aucune donnée n'est transmise entre le SI du maitre d'ouvrage et le SI Navigo du STIF.

L'accès au parc de stationnement vélos est contrôlé par un lecteur situé à l'entrée du local. Ce lecteur est certifié RCTIF par application de la Charte du système télébillettique Navigo. Le client présente son passe Navigo, son passe Navigo Découverte ou la carte fournie par le maitre d'ouvrage devant ce lecteur afin d'ouvrir les portes.

La base de données est placée sous la responsabilité d'un hébergeur professionnel reconnu. Cette base est uniquement accessible via un tunnel SSH. Le maitre d'ouvrage transmet au STIF les détails du poste de gestion et le nombre d'accès à ce dernier.

Le poste de gestion modifie les données dans sa base et met à jour celles du serveur. L'accès aux fonctionnalités de ces postes est protégé par des identifiants chiffrés en 3DES. Le poste passerelle formate les données issues de sa base de données dans un fichier binaire transféré via le réseau local au système de contrôle d'accès local de garage à vélos.

Le poste de gestion et le poste passerelle disposent de leur propre base de données locale qui est une copie de la base du serveur épurée des informations personnelles des clients.

## **Utilisation des marques Navigo et Navigo Découverte**

### - Titularité des Marques STIF

Le STIF déclare être et demeurer titulaire des marques Navigo et Navigo Découverte.

### - Reproduction des Marques STIF par le Maitre d'ouvrage

Le STIF autorise le Maitre d'ouvrage à reproduire gratuitement les Marques STIF, conformément aux dispositions, couleurs et conditions précisées dans la charte graphique du STIF et intégré au cahier de références techniques du schéma directeur du stationnement vélos.

Tout projet incluant une ou plusieurs reproductions des Marques STIF ou d'un de ses éléments, seul ou associé à d'autres marques, dans le cadre d'une communication (communiqué de presse, affiches, brochures)

### - Informatique et Libertés

En application de la délibération n°03-083 du 16 septembre 2003 de la Commission nationale de l'informatique et des libertés portant adoption d'une recommandation relative à la collecte et au traitement d'informations nominatives par les sociétés de transports collectifs dans le cadre d'applications billettiques, dont les principes sont repris dans la délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique, le maitre d'ouvrage s'engage à ce qu'aucune donnée relative aux personnes ne soit enregistrée ni traitée en lien avec les numéros de série des passes télébillettiques Navigo.

Le Maitre d'ouvrage s'engage à transmettre au STIF avant la mise en service :

- avant le lancement du processus de déclaration à la CNIL, une note d'information précisant notamment la nature, les traitements et la finalité des données conservées ainsi que le mode de conservation de ces données (durée, process de sécurisation utilisé, ...),
- une copie de tous les documents relatifs aux formalités mises en œuvre vis-à-vis de la CNIL.

## **Responsabilités**

### Opposabilité des modalités d'utilisation des passes Navigo

Les modalités d'utilisation des passes Navigo dans le cadre de la consigne collective sont opposables au maitre d'ouvrage et au gestionnaire.

### Dysfonctionnement

Le maitre d'ouvrage est responsable des dysfonctionnements liés à la consigne collective, notamment des pannes de passes lorsque l'origine de celles-ci provient de la lecture par les équipements de la consigne collective.

### Sécurité des utilisateurs du service

Le maitre d'ouvrage s'engage à prendre toutes les mesures de sécurité et de responsabilité vis-à-vis des utilisateurs de la consigne collective. Le STIF ne pourra, en aucun cas, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient.

Le maitre d'ouvrage assume l'entière responsabilité pouvant résulter des accidents, dégâts ou dommages relatifs à l'exploitation du service, quelle qu'en soit la cause.

#### **ANNEXE 4 – CALENDRIER DES APPELS DE FONDS POUR LES CONTRIBUTIONS DU STIF A L'INVESTISSEMENT**

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux en [mois/année], conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 3 de la Convention de financement et d'exploitation.
  
- appels de fonds pour le versement des autres acomptes, dans la limite de 60 %, au prorata de l'avancement des travaux, conformément aux principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 5 de la Convention de financement et d'exploitation.
  
- appel de fonds pour le versement du solde en [mois/année] à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 4 de la Convention de financement et d'exploitation.

	Année	% appels de fonds	% cumulé appels de fonds
Démarrage travaux		15%	15%
Paiements au prorata de l'avancement		... %	...%
Mise en service		... %	100%



**SCHEMA DIRECTEUR  
DU STATIONNEMENT VELOS**

**DANS LES POLES D'ECHANGES  
ET STATIONS D'ILE DE FRANCE**

Annexe de la Délibération n° 2011/0049  
Au conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France  
Séance du 9 février 2011

# Sommaire

<b>PREMIERE PARTIE : ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Préambule .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Le diagnostic du dispositif existant .....</b>	<b>4</b>
2.1. Dispositif existant .....	4
2.2. Méthodologie du diagnostic .....	4
2.3. Eléments de diagnostic .....	4
2.3.1. L'enquête francilienne .....	4
2.3.2. Les principaux constats .....	4
2.3.3. Le benchmarking .....	6
2.4. Synthèse du diagnostic .....	6
<b>3. Les enjeux du stationnement des vélos en rabattement vers la gare .....</b>	<b>7</b>
3.1. Développer le rabattement en vélo vers les pôles d'échanges et stations .....	7
3.2. Aménager systématiquement une offre de stationnement vélo disponible et sécurisé sur chaque pôle ou station .....	9
3.3. Communiquer sur l'ensemble du dispositif pour faire émerger un effet de réseau .....	9
<b>DEUXIEME PARTIE : LES ORIENTATIONS ET LES OUTILS.....</b>	<b>10</b>
<b>1. Les objectifs du schéma directeur .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Le dispositif d'intervention et la déclinaison opérationnelle du SDSV .....</b>	<b>10</b>
2.1. Les principes de l'investissement du STIF en faveur du stationnement des vélos en rabattement vers les pôles.....	11
2.1.1. Un référentiel régional de niveau de service à atteindre .....	11
2.1.2. Une généralisation de l'offre de stationnement vélos de rabattement.....	12
2.1.3. Des prescriptions pour les nouveaux équipements d'accès aux réseaux structurants .....	12
2.1.4. Des orientations pour la programmation des projets .....	13
2.1.5. Des financements des investissements d'équipements.....	13
2.2. Les principes régissant le fonctionnement des consignes collectives .....	14
2.2.1. L'incitation financière du STIF au maintien de la qualité de service et de la fréquentation ..	14
2.2.2. La contractualisation avec les maitres d'ouvrages : la convention liant investissement et exploitation.....	14
2.2.3. La contractualisation entre le gestionnaire et l'utilisateur .....	14
2.3. Les principes d'une communication homogénéisée à l'échelle régionale .....	15
<b>3. La mise en œuvre du SDSV .....</b>	<b>15</b>
3.1. Un déploiement régional en trois temps .....	15
3.2. Une première phase de mise en œuvre .....	15
3.3. Une expérimentation.....	16
3.4. Une seconde phase de déploiement plus large.....	16
3.5. Une troisième phase de généralisation .....	16
<b>TROISIEME PARTIE : CONCLUSION.....</b>	<b>17</b>

## **PREMIERE PARTIE : ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX**

### **1. Préambule**

Le nouveau PDU d'Ile-de-France, 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 nouveau PDU, 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 Ile-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 T Zen.

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 PDU, 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 en 2006, Schéma Directeur des Gares Routières en 2009). Un dispositif équivalent doit aussi être proposé pour le stationnement de rabattement vélos, pour s'intégrer dès 2011 dans la mise en œuvre du nouveau PDU.

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, le STIF a pleinement vocation, en tant que pilote des politiques d'intermodalité et du PDU, 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'Ile-de-France, en matière d'intermodalité, d'information voyageurs, comme plus globalement d'offre ou de tarification.

En avril 2010, le STIF a donc lancé un travail partenarial avec les Conseil généraux, 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 de Rabattement (SDSV).

Le SDSV se veut opérationnel, permettant des réalisations concrètes et à court terme.



## 2. Le diagnostic du dispositif existant

### 2.1. Dispositif existant

Depuis 2001, le STIF finance, avec la Région Ile-de-France la création de stationnement 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 PDU, projets des villes...).

### 2.2. Méthodologie du diagnostic

Une enquête diurne et nocturne a été réalisée sur un échantillon de 180 gares représentatives de la diversité du territoire francilien.

Afin d'étendre le champ de l'étude, un benchmarking réalisé à l'échelle régionale et nationale sur les consignes collectives complète le diagnostic.

### 2.3. Éléments de diagnostic

#### 2.3.1. L'enquête francilienne

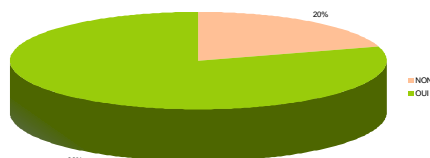
L'échantillon des gares enquêtées est le suivant :

- Une enquête diurne réalisée du 06 au 16 avril 2010 sur 5 lignes de transports collectifs :
  - RER A sur sa totalité,
  - RER D sur sa totalité + les gares de Fontainebleau-Avon et Montereau (Ligne transilien R),
  - Transilien P sur sa totalité,
  - Transilien J à partir de la Gare Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie via Argenteuil,
  - Tramway T1 sur sa totalité.
- Une enquête nocturne : 25 gares enquêtées, soit 45 aires de stationnement dont 11 sécurisées (2 503 places de stationnement dont 819 sécurisées)

Les 183 gares enquêtées représentent 269 aires de stationnement vélos soit 7 054 places de stationnement vélos.

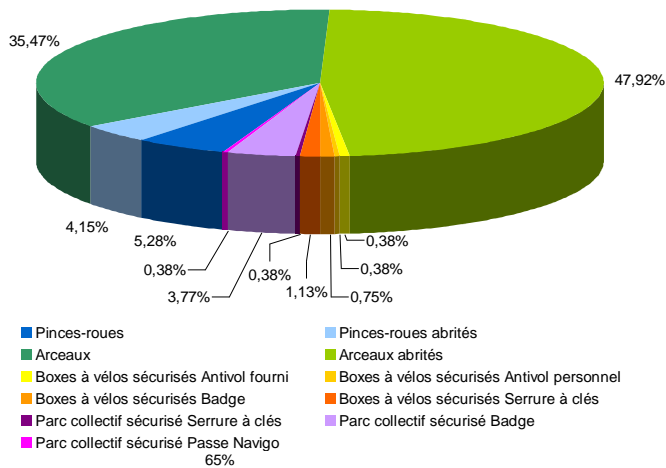
#### 2.3.2. Les principaux constats

**Des gares équipées d'arceaux libres d'accès pour permettre aux usagers de stationner leur vélo.**

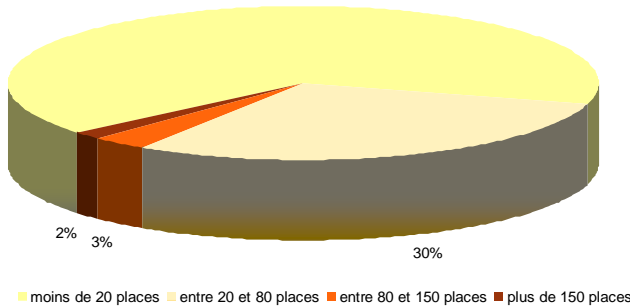


Part des gares ayant ou non du stationnement vélos

146 gares sont équipées d'une ou plusieurs aires de stationnement vélos.



L'équipement de 83 % des gares sont des arceaux. 7,2 % des gares équipées offrent du stationnement sécurisé et fermé.



Deux tiers des gares équipées offrent moins de 20 places de stationnement sur son pôle

### Une présence importante de vélos sur les pôles, mais une faible occupation des aires de stationnement aménagées.

Le taux d'occupation<sup>1</sup> moyen des aires de stationnement vélos en Ile-de-France est de 47 %. Le taux de stationnement illicite<sup>2</sup> moyen des gares est de 22 % et le taux de congestion<sup>3</sup> moyen de 69 %. On observe du stationnement sauvage alors que les aires de stationnement ne sont pas pleines :

- 49 % des gares équipées en stationnement vélos ont un taux de stationnement illicite non nul (71 gares) dont :
  - 79 % ont un taux d'occupation inférieur à 75 % (56 gares)
  - 62 % ont un taux d'occupation inférieur à 60 % (44 gares)
  - 48 % ont un taux d'occupation inférieur à la moyenne de 47 % (34 gares)

11% du parc enquêté est neutralisé par du stationnement de deux-roues motorisées.

**L'offre légale n'est pas assez attractive ou ne répond pas aux besoins des usagers.** Le manque de pertinence des espaces vélos entraîne un certain nombre de dysfonctionnements sur les pôles. En effet, le stationnement sauvage des deux-roues entrave l'accessibilité à la gare, notamment sur les cheminements des personnes à mobilité réduite et nuit à la lisibilité du pôle. Il est par ailleurs un frein à l'usage du vélo : le cycliste souhaite avant tout s'assurer de la sécurité de son vélo et recherche un espace de stationnement en fonction de ce critère.

<sup>1</sup> **Taux d'occupation** = nombre de vélos correctement stationnés/offre totale de places de stationnement

<sup>2</sup> **Stationnement illicite** = vélo stationné sur l'espace public, éventuellement accroché à du mobilier urbain au détriment des usagers de l'espace public

<sup>3</sup> **Taux de congestion** = (nombre de vélos correctement stationnés + nombre de vélos stationnés illicitement)/offre totale de places de stationnement

**Le diagnostic met en valeur l'existence d'un rabattement vélos vers les pôles, mais une inadéquation entre l'organisation de l'offre de stationnement et la demande.**

### 2.3.3. Le benchmarking

#### **L'importante hétérogénéité des dispositifs de stationnement vélo sécurisé**

Les benchmarking francilien et national ont permis de mettre à jour les points suivants :

- Maîtrise d'ouvrage assurée par les collectivités locales ou les transporteurs (SNCF RATP)
- Gestion en régie municipale, par les transporteurs, exploitant de Parc Relais, exploitants de gare routière,
- En province, l'accès aux équipements est systématiquement facilité par le support billettique TC. 7 des 13 équipements franciliens sont accessibles par badge, dont 2 via le Passe Navigo
- Importante variation de la capacité d'accueil des équipements franciliens (de 10 à 340 places)

Les entretiens avec les gestionnaires ont permis de noter **d'importantes difficultés de suivi de fréquentation et de gestion.**

### 2.4. Synthèse du 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**, pour lesquels la demande effective est souvent difficile à prévoir (fréquentation disparate, selon l'environnement urbain ou topologique des gares, le positionnement du stationnement aux différents accès de la gare, selon que les conditions d'une meilleure sécurisation sont réunies ou non...)
- **une offre hétérogène et parfois mal ciblée à mieux calibrer** : le constat a aussi été fait d'un manque de lisibilité de l'offre, que ce soit au niveau très local de la gare ou au niveau régional, d'un dimensionnement parfois insuffisant sur certaines gares, quand il est a contrario trop ambitieux ou insuffisamment ciblé sur d'autres
- **des difficultés de maîtrise d'ouvrage et de gestion à traiter** : le niveau de service offert actuellement s'avère relativement contrasté en l'absence de prescriptions régionales de niveaux de service. La clarification des modalités de gestion des équipements financés apparaît aussi comme une condition nécessaire pour garantir une qualité suffisante sur la durée de vie des équipements
- **un manque de visibilité de l'offre de rabattement vélos** : la méconnaissance actuelle de l'existence d'une offre de stationnement vélos dans de nombreuses gares franciliennes, le manque de communication de ses gestionnaires au niveau local et le manque de perception de ces équipements par les usagers comme un service d'intermodalité doivent aussi être pris en compte pour encourager l'usage de ce mode.

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 permet une meilleure lisibilité de l'espace de stationnement.
- La nécessité d'implanter les aires de stationnement en fonction des modalités possibles de mise en sécurité (flux de voyageurs, à l'intérieur d'équipements d'intermodalité, sous le champ de vision de la vidéo...)
- La faible distance entre la gare et l'aire de stationnement est un signe fort de l'intermodalité du pôle. Le rapprochement physique du stationnement vélos par rapport aux accès aux quais est l'expression concrète de la priorité donnée au rabattement des modes actifs.
- L'adaptation des équipements pour répondre aux besoins des cyclistes, notamment en matière de sécurité et contraindre le stationnement des deux roues motorisées
- La présence d'aménagements cyclables est un lien entre la ville et le pôle, il assure un déplacement sécurisé au cycliste
- La présence de jalonement et de signalétique, permet au cycliste de se repérer dans son déplacement de la ville vers le pôle et de localiser l'espace de stationnement vélos.

Concernant les modalités de mise en œuvre de ce type d'équipements par les maitres d'ouvrages, il ressort de ce constat des points de vigilance à intégrer dans la définition d'une nouvelle politique d'intermodalité vélos :

- ne pas sur-dimensionner les premiers équipements mis en place sur un pôle (au risque de décrédibiliser ce type d'offre)
- ne pas fonder entièrement la mise en œuvre sur la disponibilité rapide d'une emprise foncière pas toujours bien positionnée dans la gare (au risque de ne pas en assurer la sécurisation des équipements ni leur gestion)
- veiller à intégrer ces nouveaux équipements d'intermodalité dans un dispositif de communication assurant en premier lieu une identité à cette offre complémentaire à celle des Parcs Relais (au risque que les usagers ne connaissent pas suffisamment cette offre et ne puissent pas identifier de garantie de niveau de service qui doit être donnée par ces équipements)

### **3. Les enjeux du stationnement des vélos en rabattement vers la gare**

#### **3.1. Développer le rabattement en vélo vers les pôles d'échanges et stations**

L'ambition de ce Schéma Directeur, dont la mise en œuvre sur le terrain repose sur plusieurs maitres 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 stationnement pour accéder librement à ces transports avec son vélo personnel**

L'aménagement des pistes cyclables, outre le fait qu'il fait 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 PDU.

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 (un temps de rabattement moyen de 10 à 15 mn sur une gare correspond à une distance de couverture du vélo de 2,5 à 4 km sensiblement comparable à celle d'un bus, quand la voiture permet de couvrir entre 4 et 5 km)
- 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 (isolés par des coupures urbaines, avec des rues à faible gabarit où les bus ne peuvent circuler...). Le taux d'équipement des ménages en vélos dans ces zones est en outre souvent plus important que dans Paris, constituant de fait des conditions favorables au transfert modal



Le développement d'une politique de stationnement 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 PDU 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

A terme, l'ambition du Schéma Directeur est de passer de 4 000 places actuellement aménagées près des gares et stations RATP ou SNCF selon les premières prescriptions régionales de 2001, à près de 20 000 places au terme du nouveau PDU.

### 3.2. Aménager systématiquement une offre de stationnement vélo disponible et sécurisé sur chaque pôle ou station

L'objectif est d'offrir l'assurance à l'utilisateur qu'il trouvera dans chaque pôle un espace de stationnement vélo disponible, sécurisé et de qualité.

Deux types de dispositifs exclusivement dédiés au stationnement des vélos pourront être implantés :

- Des abris vélos sécurisés par l'utilisateur, ils devront être éclairés, couverts, permettant une accroche en trois points des vélos. Les arceaux devront être resserrés afin d'éviter le stationnement des deux roues motorisées et implantés à une distance maximale de 70 mètres par rapport aux accès à la gare. L'équipement des deux côtés du faisceau ferré sera recherché.
- Des consignes collectives avec accès via le passe Navigo, avec abonnement de l'utilisateur, dédiés exclusivement au stationnement des vélos et implantés à une distance maximale de 70 mètres par rapport aux accès à la gare.

Un référentiel régional de niveau de service des équipements à installer doit être défini pour garantir à l'utilisateur un niveau de qualité satisfaisant, homogène au niveau régional et pérenne.

### 3.3. Communiquer sur l'ensemble du dispositif pour faire émerger un effet de réseau

Le succès et le remplissage des équipements de stationnement vélos sont étroitement liés à la communication. Pour une meilleure lisibilité du dispositif, une dénomination commune et une identité visuelle régionale doivent être définies pour l'ensemble des équipements financés.

Les espaces de stationnement vélos seront mentionnés dans la carte des itinéraires franciliens, au sein du site transportidf.com.

Par ailleurs, à l'échelle locale, la signalétique et du jalonnement accompagneront les cyclistes en rabattement et susciteront de nouvelles pratiques.

## DEUXIEME PARTIE : LES ORIENTATIONS ET LES OUTILS

### 1. Les objectifs du schéma directeur

Compte tenu des éléments de diagnostic dégagés et des enjeux qui en découlent, le schéma directeur définit une politique d'équipement, 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'un stationnement vélos sécurisé qui s'inscrive dans la politique plus globale d'intermodalité du nouveau PDU sur les pôles d'échanges et réseaux de surface structurants** (Tramways et T Zen).

A l'instar des Parcs Relais, le dimensionnement, l'aménagement et la gestion de cette nouvelle offre devront tenir compte de l'environnement urbain dans lequel elle s'inscrit, et des conditions selon lesquelles elle peut être quotidiennement gérée par les différents maîtres d'ouvrages de l'intermodalité présents sur le site. Cette offre devra être en mesure de répondre à la diversité des besoins des voyageurs et des contextes territoriaux.

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

Cette politique de service doit être formalisée, pour les maîtres d'ouvrages, dans un référentiel de qualité dont la mise en œuvre conditionnera les aides financières du STIF.

**Objectif 3 : Faire connaître cette nouvelle offre par des dispositifs de communication et d'information voyageurs plus ciblés, opérationnels pour les maîtres 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 dans un système de transport totalement intégré, et ce aussi bien dans les gares ferroviaires, stations de métros, de tramways ou de T Zen, que dans les Parcs Relais ou gares routières exploités par les différents gestionnaires des pôles d'échanges
- mieux faire connaître, au niveau régional, les possibilités de rabattement vélos sur les différentes gares des réseaux, au même niveau que les informations déjà disponibles sur les Parcs Relais pour préparer son déplacement (sur internet, dans la carte régionale des Parcs Relais...)
- informer localement les usagers sur l'existence et les modalités d'usage d'une offre dans leur gare (positionnement des équipements dans le pôle d'échanges et arrivée d'une offre nouvelle à sa mise en service)

### 2. Le dispositif d'intervention et la déclinaison opérationnelle du SDSV

Les principes d'intervention du schéma directeur du stationnement vélo s'articulent autour des principes suivants :

**Contractualiser** avec les maîtres d'ouvrages pour garantir une homogénéité de service à l'échelle régionale et garantir la pérennité des espaces de stationnement vélo

**Communiquer** autour du dispositif pour inciter au développement de la pratique du vélo

## 2.1. Les principes de l'investissement du STIF en faveur du stationnement des vélos en rabattement vers les pôles

### 2.1.1. Un référentiel régional de niveau de service à atteindre

Le référentiel de qualité de service intégré définit les niveaux de services à atteindre. Il encadrera les solutions techniques à proposer par les maîtres d'ouvrages pour mieux répondre aux spécificités locales. Les modalités de mise en œuvre de ce référentiel sont définies dans le cahier de références techniques associé au schéma directeur.

Deux types d'équipements, exclusivement dédiés au stationnement des vélos pourront être implantés en fonction du diagnostic effectué localement par les maîtres d'ouvrages :

- **des abris vélos** d'une capacité minimale de 20 places par accès au pôle et de 40 places par pôle ou station, de 10 places pour les stations de tramway ou de TZen.

*Exemples d'abris actuels :*



- **des consignes collectives** : accessibles uniquement par le passe Navigo et avec abonnement, elles pourront être installées dans les pôles ou stations de métros où une sécurisation plus importante s'avère nécessaire. D'une capacité minimale de 20 places et facilement extensible, l'installation de ces consignes nécessite, pour leur fonctionnement, la présence de gestionnaires d'équipements d'intermodalité dans le pôle ou la station (Parcs Relais, gares routières, gares ou stations). Elles doivent être implantés en premier lieu à l'intérieur des ouvrages existants (Parcs Relais ou gare), à défaut sur l'espace public (parvis, gares routières...). Lors de la création de consigne collective, l'implantation d'un abris, permettant un stationnement gratuit à l'utilisateur, sera systématique.

*Types de consignes collectives pouvant être implantées sur voirie, en Parcs Relais ou en gare :*



Le référentiel de qualité de service encadre notamment :

- **Le dimensionnement** : abris nombre de 20 places minimum en priorité sur l'accès principal et nombre maximum de 40 places par accès de gare. Pour les Tzen et tramways : 10 places en abris par station, et consigne collective de 30 places aux stations de correspondance avec les modes lourds (gares),
- **L'implantation** (à moins de 70 mètres d'un accès aux quais, sur un cheminement fréquenté du pôle ou de la station à toutes heures de la journée. Pour les consignes : en priorité au sein des Parcs Relais ou à défaut sur l'accès principal proche des accès aux quais)



- **La couverture et l'éclairage des stationnements, la propreté et la netteté des équipements**
- **La mise en sécurité du stationnement :**
  - o caractéristiques et écartement des points d'attaches, couverture et éclairage, accès par Pass Navigo dans le cas des consignes collectives avec borne d'appel)
  - o Dissuasion vidéo : installation des abris dans le champ de vision de caméras sur les espaces publics hors domaine ferroviaire quand elles existent
- **L'information des voyageurs :** identité visuelle régionale, signalétique directionnelle de jalonnement des équipements sur les cheminements principaux du pôle d'échanges, information clients

et pour les consignes collectives uniquement :

- La fixation d'un tarif annuel encadré (entre 10 et 30 €), assortie d'une charte à signer par les clients sur les règles d'usage de ce service
- L'évaluation de la fréquentation et du niveau de service obtenu par le maitre d'ouvrage

2.1.2. Une généralisation de l'offre de stationnement vélos de rabattement

**Tous les pôles de transports franciliens devront être à terme équipés d'abris vélos** (gares ferroviaires, gares RER, stations de métro, tramway, T Zen)

Concernant la création de consignes collectives ou un dimensionnement initial supérieur à celui encadré par le référentiel, les aides financières du STIF seront conditionnées par la production, par le maitre d'ouvrages, d'éléments d'études permettant de justifier les éléments nécessaires à la réussite du projet :

- topographie du site dans rayon de 3 km autour du pôle, coupures naturelles et artificielles (cours d'eau, autoroutes, voies ferrées...), densité urbaine (nombre d'emplois et d'habitants...)
- fréquentation du pôle
- présence d'aménagements cyclables
- pratiques de stationnement vélos actuelles identifiées sur le pôle
- modalités de gestion arrêtées (maitrise foncière, gestionnaire, calendrier prévisionnel...)

2.1.3. Des prescriptions pour les nouveaux équipements d'accès aux réseaux structurants

**Tout nouvel équipement d'accès aux réseaux structurants intégrera une offre de stationnement vélos :**

- nouvelle gare ou station (gare SNCF, terminus métro, Tram ou Tzen, stations Arc Express...) doit comporter une offre vélos en consigne collective et des abris
- Parc Relais au sol créé ou étendu de plus de 50 places devra comporter, a minima, un abris de 20 places
- Parc Relais en ouvrage créé ou réhabilité intégrera une consigne collective proche de l'entrée du Parc

#### 2.1.4. Des orientations pour la programmation des projets

Concernant la programmation des projets sur des équipements d'accès au réseau existants, en conformité avec les orientations du PDU il conviendra de prioriser :

- 1- les pôles d'échanges ou stations situés dans les secteurs congestionnés de la région (dits « pôles situés au cœur des densités urbaines » dans le Défi 2 du PDU), en privilégiant ceux dont les rabattements se font actuellement plus massivement en voiture.
- 2- les pôles situés à la frange des urbanisations (dits « pôles d'accès des bassins de vie au réseau ferré »), pour lesquels le fort équipement des ménages en vélos n'a pu encore s'exprimer faute d'équipements disponibles.
- 3- plus généralement, les pôles d'échanges en cours de réaménagement ou de rénovation, pour lesquelles l'offre vélos n'a pas encore été traitée (pôles du 1<sup>er</sup> PDU notamment).

A terme, l'ambition du Schéma Directeur est de passer de 4 000 places actuellement aménagées près des gares et stations RATP ou SNCF selon les premières prescriptions régionales de 2001, à près de 20 000 places au terme du nouveau PDU.

#### 2.1.5. Des contributions du STIF pour l'investissement

Afin d'encourager la création d'un maillage territorial, les effets réseaux (itinéraires cyclables) seront bonifiés. Cette disposition valorise l'engagement des maîtres d'ouvrages en faveur des déplacements cyclables.

	<b>Pôle sans itinéraires cyclables continus (rayon de 800 m)</b>	<b>Pôle avec itinéraires cyclables continus (rayon de 800 m)</b>	<b>Part STIF</b>	<b>Part MOA</b>
Abris couverts permettant une accroche en 3 points (capacité minimale de 20 places, soit 10 arceaux)	10 K€ /abris 20 pl.	14 K€ /abris 20 pl.	100% du prix plafond	Variable (complément au prix plafond)
Consignes collectives accessibles par le passe Navigo (capacité minimale de 30 places)	54 K€ /local 30 pl.	60 K€ /local 30 pl.	100% du prix plafond	Variable (complément au prix plafond)

Pour les consignes, ces contributions seront encadrées par une convention liant investissement et exploitation entre le STIF avec le maître d'ouvrage concerné.

## 2.2. Les principes régissant le fonctionnement des consignes collectives

### 2.2.1. Contribution du STIF au maintien de la qualité de service et de la fréquentation

Pour les consignes collectives, qui génèrent des contraintes et des coûts d'exploitation plus importants, le STIF apporte une contribution financière aux maîtres d'ouvrages propriétaires de ces équipements pour favoriser le maintien d'un niveau de qualité de service conforme au référentiel du Schéma Directeur.

Le STIF met en place deux types d'incitations financières pour maintenir le référentiel de qualité de service des consignes collectives. Elles s'articulent autour de deux objectifs :

- Le respect du référentiel de qualité de service (entretien, netteté) : 100 €/place/an
- La fréquentation, (taux de remplissage et de fidélisation des clients) : 100 €/place/an, plafonné à 3K€ par consigne collective

Ces contributions sont versées au maître d'ouvrage propriétaire de la consigne collective dans le cadre d'une convention liant investissement et exploitation. Elles ne sont accordées par le STIF qu'après transmission des éléments d'appréciation de la qualité effective de l'équipement financé et de sa fréquentation.

Le STIF effectue, en tant que de besoin, un contrôle sur site par ses propres moyens ou par un prestataire qu'il missionne à cet effet.

### 2.2.2. La contractualisation avec les maîtres d'ouvrages : la convention liant investissement et exploitation

Cette convention a pour objet de garantir une homogénéité et une lisibilité du service de stationnement vélos sur l'ensemble du territoire francilien, par un engagement plus formel des maîtres d'ouvrages vis-à-vis du STIF.

Elle définit les modalités de participation financière du STIF au projet d'aménagement (montant de la participation, conditions et modalités de versement de la contribution financière du STIF) et concernant les incitations financières

La convention encadre notamment :

- Les obligations générales du propriétaire
- Le contenu minimal de l'équipement
- Les engagements du propriétaire en matière de suivi de la qualité de service (respect du référentiel)
- Le suivi de la fréquentation : taux de renouvellement des abonnements, nombre de nouveaux usagers

### 2.2.3. La contractualisation entre le gestionnaire et l'utilisateur

Les consignes collectives étant un service complémentaire des abris, les usagers devront participer symboliquement à leur fonctionnement et signer une charte de l'utilisateur. La démarche d'abonnement responsabilisera l'utilisateur et permettra au maître d'ouvrage d'apprécier la fréquentation de la consigne collective vélo.

### 2.3. Les principes d'une communication homogénéisée à l'échelle régionale

Le dispositif de communication propose de :

- créer une identité visuelle et un nom régionaux permettant à tous les équipements installés d'être identifiés comme une offre de qualité dans un système de transport totalement intégré, et ce aussi bien dans les gares ferroviaires, stations de métros, de tramways ou de T Zen, que dans les Parcs Relais ou gares routières exploités par les différents gestionnaires des pôles d'échanges
- mieux faire connaître, au niveau régional, les possibilités de rabattement vélos sur les différentes gares des réseaux, au même niveau que les informations déjà disponibles sur les Parcs Relais (carte régionale en cours de mise à jour, informations sur internet transport idf.com...)
- informer localement les usagers sur l'existence et les modalités d'usage d'une offre dans leur gare (positionnement des équipements dans le pôle d'échanges et arrivée d'une offre nouvelle à sa mise en service)

## **3. La mise en œuvre du SDSV**

### 3.1. Un déploiement régional en trois temps

La mise en œuvre de cette nouvelle composante de la politique d'intermodalité doit être structurée en tenant compte en premier lieu des enjeux territoriaux spécifiques à chaque pôle d'échanges tels qu'ils sont caractérisés dans le nouveau PDU, mais aussi des capacités des différents maîtres d'ouvrages à qualifier localement les besoins et à porter les projets.

Les modalités de mise en œuvre des projets et l'évaluation de leur impact devront aussi être expérimentées, en étroite collaboration avec les différents maîtres d'ouvrages susceptibles de contribuer à la mise en œuvre de ce Schéma Directeur, dès l'approbation du Schéma Directeur. Cette phase paraît indispensable pour affiner les différents dispositifs de mise en œuvre et de communication des projets et pour en évaluer l'impact auprès des voyageurs.

### 3.2. Une première phase de mise en œuvre

La première phase de mise en œuvre, comprenant l'expérimentation et devant donner lieu à une évaluation, comprendra :

- la définition, par le STIF à échéance d'avril 2011, de l'identité régionale de ce nouveau produit, et des flyers ou dépliants d'information locale des voyageurs à disposition des maîtres d'ouvrages (d'ici juillet 2011)
- le lancement d'expérimentations de courte durée sur une dizaine de sites, à mettre en œuvre à échéance maximale de fin 2011 dans le cadre de conventions d'expérimentation
- la diffusion du cahier de références techniques pour permettre aux maîtres d'ouvrages de monter des projets en conformité avec le Schéma Directeur (d'ici juillet 2011)
- l'identification de principes généraux de programmation régionale, permettant d'inscrire l'action des maîtres d'ouvrages dans les enjeux de mise en œuvre du nouveau PDU
- l'identification d'une première tranche de projets potentiels à mettre en œuvre et intégrant les enseignements des expérimentations

### 3.3. Une expérimentation

La phase expérimentale a pour vocation :

- de vérifier l'efficacité des orientations techniques du Schéma Directeur (équipement, référentiel de qualité...)
- de définir plus concrètement les conditions de mise en œuvre des équipements et les outils nécessaires pour monter les projets sous tous leurs aspects (maîtrise d'ouvrages, gestion, communication)
- de s'assurer de la perception de ce nouveau produit, de son succès en terme de fréquentation, et de son efficacité en terme d'offres de rabattement

Cette phase est menée avec un panel représentatif de maîtres d'ouvrages : maîtres d'ouvrages de Parc Relais, collectivités locales propriétaires de parvis de gares, propriétaires de gares ferroviaires ou stations (SNCF, RATP).

Elle sera constituée majoritairement de projets comprenant des consignes collectives, de projets d'abris vélos, mais aussi de projets mixant les deux types d'équipements (pour vérifier la complémentarité ou non de ce schéma).

Chaque projet d'expérimentation, d'une durée de 18 mois, fait l'objet d'une convention avec le STIF fixant les modalités de financement, de mise en œuvre et d'évaluation par les usagers, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires.

Le choix des sites, à effectuer d'un commun accord entre le STIF, les maîtres d'ouvrages et collectivités concernées, et l'évaluation finale de ces expérimentations seront examinés dans le cadre du Comité de Pilotage du Schéma Directeur.

Cette expérimentation permettra de clarifier le montage opérationnel des projets : propriété ou mise à disposition temporaire du foncier, réalisation des travaux, propriété de l'équipement, gestion de son exploitation et suivi de ses résultats (qualité, fréquentation...).

L'efficacité du SDSV sera évaluée à travers quatre angles :

- notoriété de la « marque » (échantillon régional et échantillon des communes équipées)
- enquêtes auprès des clients du dispositif sur l'usage (pratiques, transfert et/ou complémentarités modales, service offert...)
- un bilan du développement des aménagements cyclables autour des gares équipées
- un bilan économique de l'exploitation

### 3.4. Une seconde phase de déploiement plus large

Une seconde phase de déploiement à plus grande échelle, intégrant les enseignements de l'expérimentation, sera engagée à partir du dernier trimestre 2011 sur une cinquantaine de gares et sur tous les nouveaux équipements créés (Parcs Relais, stations de tramway ou de TZen...).

### 3.5. Une troisième phase de généralisation

A terme, l'objectif est d'avoir fini d'équiper l'ensemble des gares et stations de banlieue à l'échéance du PDU.

## **TROISIEME PARTIE : CONCLUSION**

Le schéma directeur du stationnement vélos propose une nouvelle politique en faveur du développement du rabattement des modes actifs vers les transports en commun. Il a pour objectif de satisfaire les usagers et de développer la pratique du vélo.

L'homogénéisation régionale du dispositif et des déclinaisons locales sont les fondements d'une mise en œuvre de qualité.

Le succès du dispositif est dépendant de la hausse de la pratique du vélo et de la capacité des maitres d'ouvrages à déployer des itinéraires cyclables desservant les gares.

Compte tenu de l'évolution rapide de la pratique du vélo en Ile-de-France et du manque de recul sur les usages, le SDSV sera évalué au terme de la phase expérimentale et de la deuxième phase de mise en œuvre plus large.