

Résumé de l'atelier stationnement

Première partie : présentations

Séraphin Élie, secrétaire général de la FUB a rappelé en introduction qu'en France chaque année plus de 400 000 vélos sont volés. C'est un des premiers freins à la pratique régulière du vélo, près de 80 000 cyclistes renonceraient chaque année à faire du vélo à cause du vol. La création de stationnement vélo sécurisé est une réponse à cette problématique.

Les offres de stationnement étant aussi variées que les besoins des usagers, plusieurs critères sont à prendre en compte pour faire correspondre offre et besoin :

- Durée du stationnement : s'il est court, des arceaux suffisent, s'il est plus long des stationnements abrités et sécurisés sont nécessaires.
- Stratégie de déploiement : organisation diffuse (centre-ville) ou concentrée (stade, lycée, gare...)
- Récurrence (stationnement fixe) ou saisonnalité (stationnement mobile) du besoin
- Propension de l'utilisateur à payer pour une sécurité accrue.
- Typologie des vélos (vélos électriques, vélos cargo, tandems, sacoches...).

Porté par la FUB, le programme Alvéole Plus s'inscrit dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE). D'ici fin 2024, trois services sont financés : du conseil à la maîtrise d'ouvrage, du cofinancement de stationnements vélo sécurisés et de la formation à la mobilité vélo.

Les bénéficiaires éligibles sont nombreux : espaces et sites publics, écoles et établissements d'enseignement, copropriétés privées, gares et pôles d'intermodalité, habitat social, espaces pour les livreurs à vélo.

Le programme permet de financer le stationnement à hauteur de 40 % de l'investissement HT et 50 % HT pour les zones à faibles émissions. Le montant maximal de prise en charge par emplacement est plafonné.

Les critères d'éligibilité des supports d'attache sont précis, les supports pince-roues (aussi appelés râteliers) sont proscrits.

Louis Crimé, chargé d'affaires de la Ruche à vélo, a présenté les différentes composantes d'une offre de qualité : un accès au service simple pour l'utilisateur, une plateforme permettant à la collectivité de piloter et optimiser l'exploitation, une offre de stationnement adaptée au besoin, un service fiable et sécurisé.

Louis Crimé conseille de tester des stationnements mobiles de petites tailles sans travaux de voirie et réseau divers, avant de se lancer dans des consignes collectives de grande taille, plus coûteux, et nécessitant des travaux plus lourds.

Plusieurs territoires, dont la Métropole Rouen Normandie, ayant fait le choix de travailler avec la Ruche à Vélo sont présentés. Les besoins sont différents et des solutions adaptées existent (tourisme, mobilité du quotidien, zone dense, zone peu dense...). La Ruche a développé un abri à vélo de type consigne individuel mais dispose aussi d'un grand nombre d'abris produits par d'autres constructeurs dans son catalogue.

Axel Iauch, Dirigeant Co-fondateur de STATION REV a présenté l'activité de la société qui est de concevoir et de fabriquer des stations de mobilité durable. Ces stations assurent le parking sécurisé pour vélos, la recharge électrique pour vélos et voitures ainsi que la production d'énergie solaire.

Trois formats de stations sont proposés. La stationREV qui est fabriquée à partir d'un container maritime recyclé. L'ombriREV étant intégrée à une ombrière photovoltaïque de parking. Et enfin, la cargoREV qui est réalisée à partir d'une ossature acier / bardée bois à destination des vélos-cargos.

Deux cas d'usage sont possibles, quel que soit le format de la station. Premièrement, une station peut être un hub de mobilité : parking sécurisé à vélos et recharge électrique au niveau des pôles de mobilité, écoles, complexes sportifs, etc. Mais aussi, une station peut se transformer en service de location autonome de vélos orienté cyclotourisme, près de sites touristiques, de voies cyclables.

Les stations sont soit mobiles et autonomes en énergie, soit fixes, raccordées au réseau et pouvant injecter l'électricité solaire produite.

La technologie est bien maîtrisée, STATION REV ayant été fondée et étant co-détenue par SEE YOU SUN, une entreprise spécialisée dans l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings.

Seconde partie : temps d'échanges

Karine Moreno, Responsable de services de mobilités électriques et cyclables à la Métropole Rouen Normandie, témoigne des difficultés rencontrées par la MRN lorsque qu'elle a commencé à mettre en place des abris vélos sécurisés, malgré l'achat d'équipements auprès de l'un des principaux fournisseurs du marché. Les AVS double racks 20 places n'étaient pas du tout adaptés aux vélos électriques, la MRN a fait appel ensuite à la Ruche à vélo. Elle témoigne de l'intérêt que de nouvelles entreprises investissent le marché.

Séraphin Élie indique que cette difficulté n'avait pas encore été remontée à la FUB. **Axel Iauch** précise que, dans le premier programme alvéole, des critères sur les entre-axes avait été fixé à 60 cm, afin de tenir compte de la morphologie des vélos, cependant, les doubles racks n'étant pas fabriqués en France, et le standard des entre-axes étant fixés entre 35 et 40 cm dans les autres pays européens, ce critère a été enlevé du programme Alvéole Plus.

Une participante demande le temps d'amortissement d'une station REV. **Axel Iauch** indique que celui-ci est de 20 ans. Les participants témoignent que les élus privilégient des temps courts.

Édouard Lemaire, Chargé de mission mobilité à la mairie d'Argentan demande si une ombrière peut être posée sur des simples arceaux, sans avoir un équipement entièrement fermé. **Axel Iauch** indique que c'est tout à fait possible.

Odile Latz, adjointe au maire de Houppesville en charge de l'urbanisme, présente le profil de son territoire : très rural, enclavé, 3000 habitants, au milieu de la forêt verte, traversé par les voitures qui contournent la ZFE, pas de cyclistes « à part les suicidaires ». Une ligne de bus dessert la ville, avec une fréquence de 30 minutes. Les habitants demandent des mobilités alternatives à la voiture. La collectivité cherche des moyens de désenclaver le territoire. Une de ses pistes serait de développer l'intermodalité vélo bus ou vélo covoiturage. Elle demande des conseils. **Séraphin Élie** partage un retour d'expérience sur la Communauté d'agglomération Grand Chambéry qui a mis du stationnement vélo sécurisé sur toutes ses aires de covoiturage pour faciliter le covoiturage entre personnes venant de la même vallée mais ne se rendant pas au même point de la ville-centre, évitant ainsi la circulation et les détours dans les embouteillages. Et ça marche très bien, avec une logique de test et d'extension des stationnements au fur et à mesure du développement. **Odile Latz** partage un retour d'expérience en tant qu'utilisatrice de l'intermodalité. Quand elle était en région parisienne, elle mettait son vélo dans le train, mais quand il y avait trop de monde, le vélo devait rester à quai, l'obligeant à attendre le train suivant. Une offre de stationnement vélo sécurisé permet d'avoir deux vélos en toute tranquillité et ouvre des possibles dans les intermodalités. **Louis Crimé**, rappelle qu'aux Pays-Bas, la moitié des usagers des trains ont deux vélos. Il mentionne un [article d'inddigo](#) sur le sujet.

Un participant interroge **Louis Crimé** sur la possibilité de mettre en place une offre de stationnement vélo gratuite. Il répond que c'est un choix politique et pas technique. Le contrôle d'accès n'est pas le poste principal, c'est l'infrastructure.

Pierre-Denis Sens du Syndicat mixte Atoumod interroge sur la possibilité d'ouvrir des abris La Ruche à Vélos et Station REV avec une application tier. Les deux acteurs indiquent que grâce aux

API, c'est techniquement faisable. S'il n'y a pas de billettiques c'est même simple, sinon, des autorisations d'accès aux bases de données sont nécessaires.

Anthony Hubert de l'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole demande qui est responsable en cas de vol dans un AVS. **Axel Iauch** indique que c'est la responsabilité civile de l'utilisateur qui prend en charge les coûts. Les règles dans l'AVS sont les mêmes que celles s'appliquant sur la voie publique. Louis Crimé indique que ce qui fait foi c'est le règlement intérieur, adopté par la collectivité. Il encourage à faire marquer son vélo (bicycode).

Fabrice Verdier de la DDTM 50 interroge sur l'intégration paysagère des AVS. Axel Iauch indique être personnellement très souvent confronté à cette question (surtout pour les ombrières photovoltaïques sur les parkings avec See You Sun). Plusieurs leviers sont actionnables : la couleur de peinture, un bardage bois... Des solutions sont toujours trouvées. **Séraphin Élie** complète, les échanges avec les architectes des Bâtiments de France (ABF) sont particulièrement complexes pour les revêtements (souhait de conserver souvent des pavés, malgré la difficulté pour les cyclistes de rouler dessus), pas pour les AVS.

Une participante demande si un permis de construire est nécessaire pour installer un AVS. La réponse est non, un abri 20 places fait 15 m², une déclaration préalable suffit.

Un participant questionne le programme Alvéole plus. Un département peut candidater sur différents collèges à la fois, ou doit-il déposer des dossiers collège par collège ? **Séraphin Élie** répond que le Département peut et même doit faire un recensement des besoins en stationnement des collèges qu'il coordonne. Par contre, les dossiers doivent être posés, site par site.

Aline Treillard de la Communauté de communes Lyons Andelle partage une difficulté. Les élèves des deux collèges de son territoire. Les élèves arrêtent de faire du vélo, car ils se font voler les casques s'ils les laissent sur le vélo, et ils n'ont pas le droit de les amener en classe. Que faire ? **Axel Iauch** indique qu'il existe des casiers, il en propose pour équiper les Stations REV.

Marie-Hélène Lottin de la Ville de Malaunay indique avoir une réflexion sur le stationnement vélo à destination des agents de la commune. Elle la possibilité offerte par la Station REV de combiner AVS et borne électrique voiture. « La problématique d'une collectivité, c'est les budgets, mais les projets sont beaux. »