



De quoi la remise en question du stationnement vélo dans les gares du futur Grand Paris Express est-elle le n ?

[Accueil](#) > [Espace presse](#) > [Communiqués](#) > [De quoi la remise en \[\] le le nom ?](#)

Reaction et point de vue du Club des villes et territoires cyclables

Dans sa recherche de pistes d'optimisation budgétaire, la Société du Grand Paris a proposé au gouvernement la « sortie des consignes : des gares ou prise en charge par les promoteurs » aux côtés de mesures d'économie sur l'accessibilité des gare

Le Club des villes et territoires cyclables se félicite que le gouvernement rappelle à cette occasion la nécessité et le potenti rabatement vélo vers les gares. Mais s'alarme du fait qu'en 2019, en France, on puisse encore concevoir un réseau de ligni métro automatique sans que l'insertion urbaine des gares et leur accessibilité à vélo et à pied ne soient "sanctuarisées" e négociables.

« Ce que la proposition de la Société du Grand Paris de sortir les consignes à vélo des gares et de la programmation des projets nous la vision de certains aménageurs ou opérateurs est consternant », **selon Pierre SERNE, président du Club des villes et territ cyclables.** « Qu'on imagine un réseau de métro express structurant en abaissant par avance le niveau de service des points de conn avec les territoires que sont les gares est un contre-signal terrible. Cette option envisagée en dit long aussi sur le décalage entre l'ambiti gouvernement de développer le vélo et l'intermodalité vélo/transports collectifs et les gestionnaires d'un grand chantier de la mobilité en l France. Nous devons rester vigilants afin que la recherche d'économie ne s'effectue pas aux dépens du vélo. Mais nous alerte gouvernement sur la nécessité de porter le Plan national vélo et mobilités actives que le Premier ministre a lancé le 14 septembre dernier tous les grands projets, a fortiori quand c'est l'État qui en porte la responsabilité. Force est de constater, en effet, que le vélo et la m alternative à la voiture ne sont pas encore dans le "logiciel" de tous les opérateurs, y compris ceux en charge de réseaux de transport p En 2019, c'est un syndrome qui doit alerter le gouvernement afin que les ambitions et les objectifs du Plan vélo ne restent pas au d'intentions vertueuses »

Aux Pays-Bas, 44 % des personnes qui utilisent le train pour se rendre au travail viennent à vélo à la gare. Pour obtenir ce résult gouvernement a consacré 200 millions d'euros pendant cinq ans, de 2005 à 2010, à la réalisation de parkings vélo de grandes capacités 380 gares, obtenant ainsi 46 % d'augmentation de la pratique du vélo chez les usagers du train.

En France, plutôt que de remettre en cause le stationnement des vélos dans les gares, il faut au contraire en accélérer la réalisation tc long de la chaîne du déplacement, au domicile et à destination, sur les lieux de travail et d'études et dans les pôles d'échanges multimod Le projet de loi d'orientation des mobilités qui va être examiné au Parlement affirme l'importance de l'intermodalité vélo/transports publics des dispositions relatives au stationnement vélo dans les pôles d'échange multimodaux. C'est bien mais il faut aller plus loin. La Loi pc prévoir des quotas minimaux (précisés par décret) de places de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles d'échanges et veiller application.

Le Club rappelle en effet que l'obligation de créer des places de stationnement vélos sécurisées dans les gares nouvelles ou rénovées dans la loi portant réforme ferroviaire de 2013 qui prévoyait que la SNCF devait se doter d'un plan d'aménagement et de financeme places de stationnement vélo dans et aux abords des gares prioritaires en concertation avec les collectivités locales. Or, la SNCF n'a j communiqué de données relatives à cette obligation et au nombre de places réalisées.

Le dérapage de la SGP est une invitation à réaffirmer les objectifs du Plan national vélo que le gouvernement doit maintenant rendre cc sans délai.

[Afficher toute la rubrique](#)