



## 14ème législature

<b>Question N° : 93128</b>	<b>De M. Philippe Folliot</b> ( Union des démocrates et indépendants - Tarn )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, industrie et numérique		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > politique des transports	<b>Analyse</b> > vélo. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>09/02/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/08/2016</b> page : <b>7813</b> Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b>		

### Texte de la question

M. Philippe Folliot attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur l'encouragement de l'usage combiné de l'autocar et du vélo. Le développement de l'usage du vélo dans notre pays, encouragé notamment par le Plan national des mobilités actives lancé par le ministère de l'écologie et du développement durable en mars 2014, les nouvelles formes d'intermodalité et la diversité des besoins de mobilité doivent conduire à la mise en œuvre de nouvelles combinaisons modales et à renforcer l'attractivité de l'autocar. La combinaison « autocar + vélo » représente une solution à part entière dans l'offre de services à la mobilité à l'échelle du territoire, et une vraie alternative à la voiture individuelle. Le rabattement à vélo augmente l'aire d'influence d'une ligne de transport et constitue un facteur clé d'insertion pour les personnes qui n'ont pas accès à la voiture, de même qu'un facteur de développement du cyclotourisme dont les retombées économiques sur les territoires sont supérieures à celles du tourisme automobile. Le stationnement du vélo constitue un élément clé du développement des lignes d'autocars dès lors que l'offre de parkings sécurisés et l'accès à vélo des gares routières sont bien pris en compte dans la conception de ces services. Aussi, dans l'esprit de l'accord du Gouvernement donné sur les amendements adoptés en ce sens en Commission spéciale le 12 janvier 2015 et en séance le 28 janvier 2015 à l'Assemblée nationale lors de l'examen en première lecture de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, il demande au ministre de prendre en compte le stationnement des vélos dans le chapitre relatif à ces gares et aux emplacements d'arrêts qui va être créé dans le code des transports et dont les modalités d'application seront précisées par décret.

### Texte de la réponse

L'ouverture du secteur du transport par autocar engagée par la loi no 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a permis un développement significatif de l'offre de mobilité. Six mois après, plus de 150 villes et aéroports nationaux sont desservis par des lignes régulières d'initiative privée. Cet essor est appelé à se poursuivre. C'est dans ce contexte que l'ordonnance no 2016-79 du 29 janvier 2016, prise en application de la loi no 2015-990, vise à réformer le cadre applicable aux gares routières et autres aménagements où s'arrêtent les autocars. Cette ordonnance affirme la libre initiative en matière de création de gares routières par toute personne publique ou privée. Elle clarifie notamment les conditions d'accès et d'utilisation des gares routières et points d'arrêts et définit des obligations en matière d'exploitation des gares routières et des emplacements d'arrêt. Dans ce cadre, le développement de l'intermodalité n'a pas été oublié. La loi prévoit par exemple qu'un schéma régional des gares routières coordonne l'action des collectivités concernées par la gestion d'une gare et fixe les

objectifs d'aménagements nécessaires à la mise en œuvre de connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacement, en particulier les modes non polluants. Un décret d'application en cours d'élaboration viendra préciser les éléments obligatoires que doivent comprendre les gares routières, afin de répondre aux besoins des opérateurs de transport et des passagers, en particulier en ce qui concerne le stationnement sécurisé des vélos. Pour autant, il appartiendra aux personnes privées ou publiques créant ou gérant une gare routière, et tout particulièrement aux collectivités territoriales, autorités organisatrices de la mobilité et régions au titre de leurs compétences d'organisation des transports, de définir le type d'équipement vélo, son dimensionnement et son emplacement, dans le respect des précisions définies, le cas échéant, au niveau du schéma régional des gares routières. Il est également important de rappeler que la loi no 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a rendu obligatoire, pour les gares ferroviaires prioritaires, la réalisation par SNCF Mobilités d'un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe notamment le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Ce plan, élaboré en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés, doit être réalisé d'ici le 4 août 2017. Par ailleurs, depuis 2013, SNCF Mobilités s'est engagée dans un soutien important du développement du vélo à côté des collectivités locales. 140 gares ont fait l'objet d'un diagnostic pour évaluer le potentiel vélo et aujourd'hui il peut être dénombré 24 gares équipées d'une vélostation, 77 gares équipées d'un parking vélos ouvert, 92 gares équipées d'un abri vélos sécurisés et 53 nouveaux projets d'équipements sont prévus à l'horizon 2019.