

Paris

Les consignes à vélos arrivent dans les gares parisiennes

Benoit Hasse | 22 Déc. 2015, 16h28 | MAJ : 22 Déc. 2015, 16h28



Des consignes Véligo existent déjà en Ile-de-France et notamment à Combs-la-Ville. C'est sur ce modèle que seront mises en services celles prévues à Paris. **(LP/Marine Legrand.)**

Les deux premières ouvriront leurs portes dès janvier prochain. Sur le parvis de la gare de l'Est (Xe) et devant la toute nouvelle station RER Rosa Parks (XIXe). Les deux suivantes seront aménagées, courant 2016, à Saint-Lazare et Montparnasse. Après la banlieue où elles sont déjà présentes dans une trentaine de communes, les consignes à vélo « Véligo » vont enfin faire leur entrée dans les gares de la capitale.

Des stations Véligo — en fait des abris à vélos, fermés, sécurisés et réservés aux titulaires du pass Navigo — doivent être implantées à proximité de tous les pôles de transports en commun de la région. Le Stif (Syndicat intercommunal des transports d'Ile-de-France (<http://actualites.leparisien.fr/france.html>)) qui pilote (<http://etudiant.aujourd'hui.fr/etudiant/metiers/fiche-metier/pilote-de-ligne.html>) le déploiement de ce réseau a prévu la création de 20 000 nouvelles places de stationnement vélo d'ici à 2020. L'objectif est d'inciter les usagers quotidiens des trains à utiliser leur vélo personnel pour se rendre de leur domicile à la gare (ou de la gare à leur lieu de travail)... sans risquer le vol (<http://actualites.leparisien.fr/vol.html>) du deux-roues. « Il s'agit de favoriser l'intermodalité des transports », résumant dans leur jargon les spécialistes du dossier.

Dans la capitale, où des dizaines de Vélib' attendent les voyageurs à la sortie de la moindre gare, le système Véligo pourrait sembler superflu. « Il sera complémentaire de Vélib' », corrige Alexandre Frémot, responsable de l'agence de la mobilité de la Ville de Paris. « On voit de plus en plus de vélos de particuliers à Paris. Mais le nombre élevé de vols (NDLR : plus de 4 000 par an selon les estimations) reste un frein à leur utilisation au quotidien. D'où la nécessité de créer des lieux stationnement sécurisés. On commence avec les gares. Mais nous avons d'autres projets », précise-t-il. Financées à 75 % par le Stif (et à part égale par la Ville et par la SNCF pour les 25 % restant), les premières consignes Véligo de la capitale compteront entre 60 et 100 places selon les sites. Réservées aux seuls usagers réguliers des transports en commun, elles seront accessibles moyennant la souscription d'un abonnement annuel de 20 €Une somme pas si élevée pour être sûr de retrouver son vélo après le boulot.

Si les associations cyclistes se félicitent de ces projets, elles relativisent cependant la portée de Véligo. « A terme, il y aura 20 000 places, dans toute la région. Rapporté aux centaines de gare et aux millions de déplacements quotidiens dans les RER ou les transiliens, c'est finalement assez peu ambitieux », note Christine Lambert, militante de la très influente association MDB (Mieux se déplacer à bicyclette). « Le point positif, c'est qu'on prend enfin conscience que le développement du vélo en ville ne pourra pas se faire sans une vraie réflexion sur la question du stationnement », conclut-elle.

Un parking géant en projet sous Montparnasse

Rien à voir avec les « modestes » consignes Véligo et leurs dizaines de places. La ville de Paris travaille actuellement à la création d'une énorme vélo-station à proximité de la gare Montparnasse qui pourrait accueillir... jusqu'à 2 800 deux-roues. « Il y a une opportunité foncière », indique-t-on à la mairie de Paris qui précise que le futur équipement pour cyclistes sera aménagé dans le tunnel routier de l'avenue du Maine (sous le parvis de la gare). L'un des tubes de ce passage souterrain sera transformé en garage à vélo, fermé et sécurisé et accessible sur abonnement. Contrairement aux consignes Véligo, la vélo-station de Montparnasse sera ouverte à tous les cyclistes et non aux seuls titulaires du pass Navigo. Un autre projet de parking-vélo géant (1 800 places), sur le modèle de ceux que l'on trouve près des gares dans les pays nordiques, est également à l'étude dans un des tunnels de la gare de Lyon. Ces équipements, présentés lors du Conseil de Paris de la semaine dernière, devraient voir le jour « avant 2020 ».

B.H.