



Dans cette édition :

A la Une :

[L'école du vélo et de la mobilité](#)

Actualités de l'association

- [Déco de Noël](#)
- [Un plan pour les pistes cyclables de Gap](#)
- [Atelier réparation](#)
- [Départs et arrivées](#)
- [Rénovation du projet associatif](#)

Un plan vélo national menacé

Dans les Hautes-Alpes

- [Prolongement prime VAE à Gap](#)
- [Déploiement Rézo Pouce](#)
- [Des piétons mieux protégés à Gap ?](#)

Des nouvelles du rail

- [Train de nuit en déshérence](#)
- [Stats ferroviaires](#)
- [150 ans du Marseille-Veynes](#)

Agenda

Dossier :

[Stationnement vélo à Gap](#)

Nous contacter :

5-7 place Jules Ferry
05000 Gap
04 84 13 19 01
07 81 96 04 30
contact@mobilidees.org

A la Une : Ecole du Vélo et de la Mobilité

Le dossier de ce numéro est consacré à l'école du vélo et de la mobilité.

Mobil'Idées est un acteur majeur dans le développement de la pratique sécuritaire du vélo pour le plus grand nombre, à tout âge de la vie.

Romain, salarié de l'association, se consacre principalement à cette mission en concevant ou en accompagnant une grande diversité d'actions et projets pour répondre aux besoins des usagers et des prescripteurs.

« Si je devais résumer en une phrase ce qui m'anime à Mobil'idées depuis 2013 c'est de voir se réaliser des projets (généralement co-construits « sur-mesure ») en faveur du développement de la pratique – sécurisante - du vélo, et du fait de la rendre accessible au plus grand nombre. Le but des actions conduites consiste à inciter à utiliser le vélo, que ce soit à des fins utilitaires, de santé physique et psychique, de cohésion sociale, d'autonomie dans ses déplacements, de loisirs sportifs...et si possible tout ça en même temps. »

« Je crois que le succès de nos contributions se perçoit dans le nombre et la diversité des sollicitations qui nous parviennent, et ce sans démarchage ni effort de communication ».

« Alors voici à titre d'exemples quelques-unes de mes pépites » :

- A l'issue d'un cycle de 8 séances avec une classe de CM2 du quartier prioritaire du Haut-Gap, avoir pu réaliser une sortie de 37 km à vélo (24 élèves), concluant le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) – . A l'arrivée, des enfants épuisés, mais « Ô combien fièr.es » ! (nombre d'entre eux ne savaient quasi pas faire de vélo en début de cycle. voir Zoom SRAV)
- La mise en œuvre du programme Savoir Rouler à Vélo pour toutes les classes de 2 écoles (9 et 7 classes, de la petite section maternelle au CM2), et comment le volontarisme de politiques publiques locales et l'engagement des équipes pédagogiques assurent un succès certain.
- à la suite d'une animation sur un quartier de Gap, une jeune fille et son petit frère qui viennent au local de Mobil'idées avec leurs parents pour acheter un vélo et en réparer un autre, puis qui s'inscrivent au mini-séjour de l'été organisé en partenariat avec le centre social implanté sur ce même quartier.
- Les séjours en itinérance d'une semaine à destination de publics en situation de handicap mental et/psychique. Je participe (organisation, encadrement, gestion de la sécurité) à ces séjours au moins 1 fois par an depuis 2016. Un gros Big-Up au Comité Départemental du Sport Adapté et aux accompagnants-soignants des structures...que je considère comme des collègues et amis.

A la Une : Ecole du Vélo et de la Mobilité

- L'acquisition d'un tandem Pino pour favoriser l'accès à la pratique du vélo pour toute personne ne pouvant pédaler seule...et l'ambition d'en acquérir un second, électrique cette fois.
- L'accompagnement de jeunes en Services Civiques ou des Eclaireurs de France dans leurs projets « démentiels » et un tant soit peu ambitieux !
- Dès 2019, le SRAV fait son entrée dans le « Plan Vélo » et confirme que Mobil'idées, sans être précurseur à l'échelle nationale, était déjà sur « la bonne voie ». Effectivement, Mobil'idées propose depuis 2012 des vélo-écoles et a su développer son expertise en partenariat avec les équipes pédagogiques des centres sociaux municipaux de la Ville de Gap. Merci aux membres de ces équipes pédagogiques de m'avoir permis de monter en compétences (rare service municipal avec lequel Mobil'idées peut encore travailler sans entrave conséquente).

ZOOM SUR Le Programme « Savoir Rouler à Vélo »

« Lancé en avril 2019, le Savoir rouler à vélo (SRAV) a été un axe majeur du Plan vélo et mobilités actives 2018-2022 [...] et constitue aujourd'hui un savoir sportif fondamental, axe prioritaire du Plan vélo 2023-2027 » [...] consacré par la loi visant à démocratiser le sport » (<https://www.education.gouv.fr>, Bulletin officiel de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, Loi du 24 février 2022).



Il vise à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité [...] ». La maîtrise du vélo et son utilisation en sécurité sur la voie publique par tous les enfants est donc un objectif inscrit. Une formation dédiée est en cours de déploiement. Elle doit permettre à l'enfant de circuler à vélo de manière autonome, et donc en sécurité. Pour ce faire celui-ci apprend à utiliser son vélo, d'abord en milieu fermé, puis à circuler sur le domaine public. Ce programme s'adresse prioritairement aux enfants de 6 à 11 ans, donc du CP à la 6ème.

A ce titre, le SRAV peut être réalisé dans les cadre scolaires, péri-scolaires ou extra-scolaires (clubs, centre de loisirs). Les intentions éducatives sont adaptées à l'âge, rendant ce programme pertinent pour les jeunes...et les moins jeunes.

Présentation du programme Savoir rouler à vélo <https://www.sports.gouv.fr/presentation-du-dispositif-611>

Une formation qui s'inscrit en plein dans les objectifs de l'association

Outre l'apprentissage de l'autonomie à vélo, cette formation doit inciter l'enfant à pratiquer une activité physique régulière et à se déplacer de manière écologique et économique. A ce titre elle est en parfaite adéquation avec les objectifs de notre association. Au-delà de la simple « mise en selle », c'est toute une approche de la citoyenneté qui est en jeu via les questions de sécurité, de santé, de cohabitation des usagers du domaine public.

Contenu de la formation

La formation, d'une durée de 10 heures minimum, est dispensée par un.e formateur.ice spécialisé.e et est validée par une attestation. Elle peut avoir lieu en milieu scolaire, ou en milieu péri- scolaire ou extra scolaire (centre de loisirs, club, centre médico-social, etc.).



A la Une : Ecole du Vélo et de la Mobilité

Cette formation comprend l'acquisition de trois savoirs :

- **Savoir pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo (acquérir un bon équilibre et apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner),
- **Savoir circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé (savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction et découvrir les panneaux du Code de la route),
- **Savoir rouler à vélo** : circuler en situation réelle (apprendre à rouler en autonomie) en cohabitant avec les autres usagers (piétons, voitures).

Pour aller plus loin : [Description de la formation](#)

Rôle de Mobil'idées

Globalement, le rôle de Mobil'idées consiste à faciliter la mise en œuvre et le déploiement homogène de ce programme de formation qui implique plusieurs acteurs et nécessite une coordination indispensable :

En tant que membre du comité de pilotage départemental et référent 05 de la FUB (Fédération des Usagers de la bicyclette), aux côtés notamment de la SDJES05 (Service départ. A la jeunesse, à l'engagement et aux sports du 05) et la DSDEN (Direction de services départementaux de l'Éducation nationale), Mobil'idées œuvre depuis 2018 :



- à la réalisation d'un diagnostic partagé du déploiement départemental du SRAV ;
- au recensement et à la mobilisation d'acteurs et d'initiatives émergentes ;
- à l'articulation de politiques publiques en lien avec les services de l'État (jeunesse, sports, éducation nationale) et la FUB ;
- à la réalisation de cycles de formation auprès des enfants du primaire dans le cadre scolaire et en dehors ;
- à l'accompagnement des enseignant.es et intervenant.es habileté.es (éducateur.ices sportif.ives indépendant.es, animateur.ices d'accueils collectifs de mineurs, éducateur.ices spécialisées, clubs) dans la conduite de projets en faveur de la pratique sécuritaire du vélo ;
- à l'information des collectivités qui peuvent être motrices dans la mobilisation de financements et leurs orientations en matière de politiques publiques « pro-écomobilité » ;
- à la mise à disposition des ressources matérielles et pédagogiques nécessaires nécessaires opérateur.ices ;
- à l'animation d'un réseau qui favorise l'articulation et la mise en lien entre les acteurs.

L'association, et plus particulièrement Romain, participe donc activement au déploiement du SRAV. Son rôle consiste à accompagner sa mise en œuvre en s'appuyant sur un réseau d'intervenant.es qui expriment souvent le besoin d'être accompagnés, soutenus, formés ou informés. Sur le département des Hautes-Alpes l'association est un interlocuteur reconnu pour toutes les questions opérationnelles. Toutefois Mobil'idées n'a pas vocation à prendre en charge l'ensemble du programme. Aussi selon les acteurs concernés, Mobil'idées peut désormais proposer les services suivants :

- Informer, former et accompagner les personnes, établissements scolaires, structures d'accueil de jeunes publics ou collectivités, sur les modalités de mise en œuvre, tant sur les aspects techniques et organisationnels, que matériels et réglementaires ;
- Mettre à disposition de ressources pédagogiques
- Réaliser des cycles « Savoir Rouler à Vélo » auprès des enfants, dans une logique d'autonomisation des intervenants habiletés, dont les enseignant.es ;
- Promouvoir l'intégration du « Savoir Rouler à Vélo » dans d'autres projets plus généraux (projet de classe ou d'établissement, plan de déplacement, utiliser le vélo comme support pédagogique transversal, etc.).

A la Une : Ecole du Vélo et de la Mobilité

Une mise en œuvre en plein essor, malgré des freins persistants

A horizon 2027, il s'agit de former tous les enfants d'une classe, d'âge soit environ 1500 élèves sur le département des Hautes-Alpes. Plusieurs freins sont susceptibles de ralentir l'atteinte de cet objectif :

- La mise en place d'une formation SRAV est le plus souvent réalisée sous la responsabilité de l'enseignant.e. Les sorties à vélo en milieu extérieur avec des écolier.es nécessite une organisation particulière. Cela implique également d'articuler les interventions vélo avec les autres projets de classe sans faire l'impasse sur les autres savoirs fondamentaux des programmes de l'éducation nationale ;
- La troisième étape de la formation consiste à faire circuler les enfants sur le domaine public en adoptant un comportement sécuritaire. Mais il existe encore trop peu d'itinéraires complètement adaptés à la pratique du vélo en toute sécurité par des enfants débutants.
- Le Savoir Rouler à Vélo est un axe d'un ensemble. Il doit idéalement s'inscrire dans un « système Vélo » plus global pour véritablement observer des changements d'habitudes vers un report modal.
- L'inclusion de jeunes souffrant de troubles ou de handicap n'est pas aisé mais une réelle volonté de l'ensemble des acteurs va en ce sens. Aussi, le SRAV adapté (SRAVA), permet aux jeunes en situation de handicap (inclusion en milieu ordinaire ou en structure spécialisée type I.M.E) de se familiariser avec la pratique du vélo.
- Sur notre territoire, hors Ville de Gap, la majorité des collégiens résident relativement loin de leur établissement scolaire, rendant les déplacements collège-domicile à vélo « élitistes ». Même si cela est nettement moins vrai pour les enfants du primaire (malgré tout souvent confrontés à de la pente), peu de parents sont sereins à l'idée de laisser leurs enfants se rendre à vélo à l'école, au milieu de la circulation automobile. Sans aménagements d'infrastructures cyclables véritablement sécurisants et sécurisés, le bus reste encore la meilleure solution pour eux.

Un travail gratifiant pour tous.tes

Par expérience (et par conviction), pour Romain, le succès à long terme des projets – en terme d'acculturation à la prise en compte du vélo comme mode de déplacement – repose sur la transversalité et la continuité des apprentissages depuis le plus jeune âge et dans les différents milieux où l'on évolue, où l'on se construit, reste encore la meilleure solution pour eux.



Pour aller plus loin

- [Vidéo où Romain présente de manière succincte son travail](#)
- [Site pour la formation ... des formateurs](#)
- [Plaquette Mobil'Idées](#)

Actualités de l'association

On peut tout faire avec des pièces de vélos !

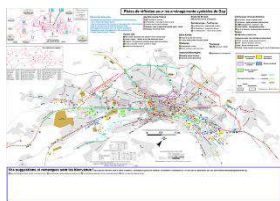
Le 20 Novembre, Mobil'idées a animé un atelier de création de décorations de Noël en pièces de vélo à Saint-Etienne-le-Laus, à l'occasion d'une Gratifieria de Noël. Une belle occasion de répéter qu'on peut acheter et jeter moins, donner et créer plus !



Un plan pour les aménagements cyclables souhaités sur Gap

En entrant dans les locaux de l'association vous trouverez, affiché sur la cloison au fond à droite, un plan de la ville présentant le tracé des aménagements cyclables existants, à créer ou à améliorer ainsi que plusieurs éléments de contexte (distribution de la population, des emplois, des commerces, ...). Il s'agit d'un travail en cours dont l'objectif est de permettre à l'association de disposer d'un cahier des charges pour les échanges qui peuvent avoir lieu avec les décideurs et les usagers. Vous êtes tous invités à participer à son élaboration ! Deux "cartoparties" ont déjà eu lieu sur le sujet (10 décembre et 28 janvier) et d'autres seront programmées. Si vous ne pouvez y participer vous avez quand même la possibilité de faire part de vos propositions, lors de votre passage à l'atelier, en utilisant des gommettes mises à disposition et en inscrivant vos remarques dans le cadre prévu à cet effet sur la carte !

[Version du plan au 15 janvier](#)



Atelier réparation à l'agence France Travail de Gap

L'association organise régulièrement des ateliers vélos à la demande d'employeurs dont le but est de dispenser un savoir pratique aux utilisateurs de ce mode de déplacement. C'est ainsi que le 11 novembre, Suzon, salariée de l'association, est venue sur le site de l'agence France Travail de Gap pour initier les salariés à la réparation des freins, au remplacement de chambre à air, au montage correct de pneus et autres sujets. Un focus sur l'entretien général (graissage, évaluation d'usure de la chaîne, tension des rayons...) a été proposé ainsi que des éléments sur l'étude posturale.

Chacun.e sa (vélo)route : bon vent et bons coups de pédales !

Camille, qui remplaçait Simon depuis 7 mois, lui a laissé son fauteuil eu mois d'Octobre. Louise, depuis deux ans dans les rangs de l'asso, à l'assaut des véloroutes et Louison, déménageur, bâtisseur de liens et rebâtisseur de vélos depuis 2018 ici, ont largué les amarres pour voguer vers d'autres rivages. C'est l'occasion pour Céline, qui nous avait déjà donné de son énergie en 2020, de revenir dans les murs et de rejoindre Simon, Romain et Suzon dans l'équipe salariée. Merci à celles et ceux qui se sont donnés à l'asso, et merci à ceux et celles qui la rejoignent !

Briques, truelles, tasseaux, mortiers : L'asso s'attelle à la rénovation de son projet associatif

Cela fait une paire d'années qu'on en parle, alors ça y'est, on se lance : c'est le temps de réviser le projet associatif, de se donner les lignes, les orientations, les caps, que l'on veut suivre, de se dire à quelle allure on veut y aller, et en mangeant quoi. Très prochainement, vous allez trouver dans vos boîtes mails un petit questionnaire à remplir, pour nous transmettre votre vision de Mobil'idées, de son objet, de ses buts et ambitions et nous aider à définir ce projet. On a hâte de vous lire, et de vous présenter tout ce travail en Avril, quand on se retrouvera pour l'Assemblée Générale !

Les ambitions du Plan vélo national largement réduites

Dans le budget proposé pour 2025 le gouvernement en place ne prévoit qu'un financement réduit pour le Plan vélo et marche. Le plan vélo comprenait plusieurs actions dont principalement :

- Le financement de pistes cyclables, de sécurisation des carrefours et la réalisation de passerelles (400 projets déposés par les collectivités locales fin 2023) via le fonds Mobilités actives en pause depuis début 2024.
- La formation systématique des enfants à la pratique du vélo (principalement en école primaire).
- Les aides à l'achat de vélos sous conditions de ressources.
- Le renforcement de la filière industrielle vélo en France.

Historique

Le plan vélo est lancé en 2023 avec l'ambition de donner accès à chaque français à une solution de mobilité écologique (marche ou vélo). Il était prévu que l'Etat y consacre 2 milliards euros entre 2023 et 2027. Durant l'automne 2024, le gouvernement Barnier annonce, parmi les mesures d'économie, l'absence de financement du plan vélo pour 2024 et 2025. Cet abandon, qui constitue un contresens dans un contexte de transition énergétique, déclenche une levée de boucliers des élus locaux. Toutefois mi-janvier François Bayrou, à la tête du gouvernement suite à la chute de Barnier, déclare que "le plan vélo doit être poursuivi avec les moyens qui lui sont nécessaires". Il annonce pour 2025 une enveloppe de ... 50 millions euros (cinq fois moins que les 250 millions prévus à l'origine). La ventilation de cette somme entre les trois postes principaux du plan vélo et leur impact sur les 400 projets déposés fin 2023 reste à préciser (situation fin janvier).

[Plan vélo et marche \(mai 2023\)](#)

[Le long fleuve intranquille du Plan vélo \(23/1/2025\)](#)

Dans les Hautes-Alpes

Gap : prolongement du dispositif de subvention des vélos électriques

La ville de Gap a prolongé jusqu'en avril 2025 la prime versée en cas d'achat de vélo électrique (25% du prix TTC plafonné à 200 euros) ou de kit d'électrification de vélo (plafond à 150 euros) qui était en vigueur depuis juillet 2024. Il n'y a pas de conditions de ressources mais l'achat doit être effectué par une personne résidant à Gap auprès d'un commerçant implanté sur le territoire de la ville.

[Conditions obtention de la prime](#)

Déploiement de Rézo Pouce

Le système d'aide au covoiturage Rézo Pouce a été officiellement inauguré dans les Hautes-Alpes le 17 octobre 2024. Ce système repose sur l'installation de panneaux matérialisant des points d'arrêt d'autostop (*photo ci-contre*. 900 points d'arrêt dans le département à cette date) et sur une application internet permettant pour un trajet et une date donnée de proposer ou de rechercher des covoiturages.

[Inauguration](#)

[Rechercher ou proposer une prise en charge](#)



Vers un développement des dispositifs améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes à Gap ?

La municipalité de Gap consacre un article dans son magazine "Gap en mag" de l'automne 2024 au développement des coussins berlinois (ralentisseurs), des chicanes et des zones tampons au niveau des passages piétons (neutralisation d'une bande en amont d'un passage piéton) pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. L'article annonce que ces dispositifs sont amenés à se développer sur Gap sans toute fois préciser si les passages piétons les plus dangereux (le bas de l'avenue du Commandant Dumont et les deux passages piétons du cours Ladoucette) sont concernés.

Des nouvelles du rail

Paris Briançon : un train de nuit toujours en déshérence

La ligne Paris Briançon dont le taux de régularité a été particulièrement calamiteux en 2024 (entre 40 et 60% selon les mois, un quart des trains ont été annulés pour cause de travaux) continue à faire parler d'elle ces derniers temps. Inventaire (non exhaustif) des incidents sur le dernier mois :

- 26 décembre : panne électrique d'une locomotive. Le train ne peut repartir et les voyageurs sont redirigés vers des TER puis TDV avec des retards atteignant 8 heures.
- 26 décembre : une locomotive diesel manquante (il en faut deux) ne permet la traction que de 6 des 14 voitures. Les passagers des voitures délaissées sont acheminés par TER le lendemain matin
- 28 décembre : panne de chauffage sur deux voitures entraînant le transfert des voyageurs dans les autres voitures et un retard de 1 à 2 heures.
- 4 janvier : Panne de chauffage d'une voiture. Retard de 1h30.
- 6 janvier : Panne d'une des deux locomotives diesel. Certaines voitures doivent être abandonnées et les voyageurs sont déplacés vers les voitures restantes (le train était peu rempli). Retard de 2 heures.
- 10 janvier : deux voitures sans chauffage retirées à Valence. Au moins 1h30 de retard.
- 23 janvier : une voiture hors service au départ de Paris. Les voyageurs sont déplacés dans les autres voitures. Deux voitures avaient des toilettes fermées et la dernière était dépourvue d'eau. Plusieurs alarmes incendies se sont déclenchées dans la nuit sans raison.

[Page Facebook de la ligne](#)

[Qui va construire les futurs trains de nuit ?](#)

Le 22 janvier Intercités s'est engagée à améliorer sa prestation au cours d'une réunion de ligne comprenant des représentants des usagers et des élus. Par ailleurs une commande de voitures couchettes a de nouveau fait la une dans la presse (livraison ... 2030).

Les 150 ans de la ligne Marseille -Veynes

Des festivités sont organisées ce printemps à Veynes pour les 150 ans de l'inauguration de la ligne Marseille-Veynes (la section Veynes-Briançon sera inaugurée plusieurs années après cette section). Le point d'orgue de cette manifestation sera la circulation d'un train passagers (177 places) tracté par une vénérable locomotive vapeur 140C du 25 au 27 avril entre Veynes et Briançon.

Statistiques ferroviaires

Hausse du trafic TER entre 2019 et 2024 +46% en Bretagne, PACA et AURA + 20% [Article du site Rail du Sud](#)

Investissements dans le réseau ferroviaire : la France bonne dernière [Article du site Rail du Sud](#)

Agenda

- 19 février 17-20 h : **Repair Thé et Café**. Venez faire réparer vos petits appareils électroménagers (en partenariat avec les Ateliers de Chorges).
- 29 avril 18h : **Assemblée générale annuelle de Mobil'Idées** dans les locaux de l'association à Gap.
- Samedi 1er Mars, de 10h à 14h, **Bourse aux Vélos** à Saint-Bonnet en Champsaur, Cours de l'Ecole. Vous pouvez déposer vos vélos et objets roulants à vendre à partir de 10h. Venez chercher un bolide, soutenir les projets de l'Ecole de Saint-Bonnet !
- Les **Permanences "Femmes & Minorités de Genre"** changent de jour ! A partir du mois de Mars, les Permanences auront lieu tous les Jeudi, de 16h à 19h ! On vous attend pour inaugurer cette nouvelle permanence le Jeudi 6 Mars, à partir de 16h, autour d'un goûter-apéro démontage : on démonte des bicyclettes, on se familiarise avec l'atelier, les outils, les pièces, on échange et s'installe !

Dossier stationnement vélo à Gap devant les commerces

Un contexte géographique favorable à l'utilisation du vélo

Pour un habitant de Gap la distance à parcourir pour aller faire ses courses est pratiquement toujours inférieure à 3 kilomètres (distance Mirapolis-Centre ville < 3 km et Tokoro-Centre-ville < 2 km) et dans une majorité des cas est comprise entre 1 et 2 kilomètres. La majeure partie des quartiers d'habitation est concentrée à moins de 500 mètres de l'axe central reliant Mirapolis à Tokoro via le centre-ville. Pourtant la voiture constitue le mode de transport prépondérant pour les achats sauf lorsque la destination est un commerce dans le centre-ville. Même dans ce dernier cas la voiture est fréquemment utilisée comme on peut le constater les jours non travaillés à travers le taux d'occupation des parkings cernant le centre-ville. Plusieurs facteurs expliquent ce recours limité au vélo pour les achats. L'absence d'un réseau d'aménagements cyclables continus et sécurisés est sans doute le facteur plus important.

Le stationnement vélo un facteur clé pour développer son usage pour les achats

Mais la présence d'un réseau cyclable adapté ne constitue pas le seul critère important pour faire ses achats à vélo. **Les études montrent que l'existence de stationnements vélo à la fois sécurisés, en nombre suffisant et proche des commerces** constituent un facteur également décisif.

Compte tenu de l'importance de ce critère **ce dossier dresse un état des lieux du stationnement vélo** devant les commerces à Gap d'une part en centre-ville (25% du chiffre d'affaires (CA) du commerce de la ville) et d'autre part devant les grandes surfaces implantées à Gap sud (15% du CA) et Gap Nord (50% du CA).

- [Article du CEREMA sur les recommandations en matière de stationnement vélo.](#)
- [Guide du stationnement vélo de l'association ADAV](#)
- [Equipements pour faire ses courses à vélo](#)

1 - État des lieux du stationnement vélo dans le centre-ville

Dans cet article, nous appellerons centre-ville le rectangle délimité au nord-ouest par l'Université, au sud-est par le boulevard Pompidou, au sud-ouest par l'hôpital et au nord-est par l'avenue du Cdt Dumont. Dans ce périmètre, on recense environ 170 arceaux dédiés au stationnement des vélos. Ce chiffre est à rapprocher des 3 100 places de stationnement voiture (3 500 après l'achèvement du parking Desmichels) dans les parkings gratuits ou payants de plus de 40 places situés à moins de 500 mètres de la mairie de Gap (c'est à dire 5 à 10 minutes de marche à pied). Ces derniers sont utilisés presque exclusivement pour se garer à proximité du lieu de travail ou pour effectuer des achats.

Dans les rues de l'hypercentre qui concentrent l'essentiel des magasins (environ 300) ainsi que de nombreux restaurants et services public ou privés, on compte environ 70 arceaux (voir tableau ci-dessous). Ce nombre plutôt faible si on le compare à celui des places réservées aux voitures et le fait qu'il n'existe pas d'emplacements groupés n'encouragent pas les déplacements à vélo. En matière d'implantation le CEREMA (centre national élaborant les normes dans ce domaine) recommande l'installation d'emplacements de stationnement vélo à une distance maximale de 20 mètres des commerces (la proximité est avec la sécurité une condition fondamentale pour répondre aux besoins).

Rue commerçante	Longueur artère	Nbre arceaux	Magasins, restaurants, autres
Hyper centre			
Rue Carnot	750 m.	18	Environ 100 magasins, poste, cinéma, 3 restaurants, marché, école
Rue Jean Eymar	350 m.	0	Environ 50 magasins
Rue Pasteur ¹ / place Grenette / rue Bon Hotel / Place Berthoux	330 m.	15	Environ 30 magasins
Place de la République		17	Environ 10 magasins, 3 restaurants, piscine, marché
Rue de France / rue Perolière	200 m.	0	Environ 40 magasins
Place aux Herbes / rue du Mazel /rue du Dr Roubaud	~100 m.	0	Environ 20 magasins
Place Jean Marcellin (mairie comprise)		5	Une dizaine de magasins, Office du tourisme, 3 restaurants, mairie
Rue du colonel Roux et square Voltaire	250 m.	11	Une vingtaine de magasins
Rue du 4ème régiment de Chasseurs, Place Alsace Lorraine	100 m.	12	2 magasins, 4 restaurants, centre des impôts, commissariat
Périphérie (non exhaustif)			
Boulevard de la Libération	400 m.	18	Une vingtaine de magasins dont > 5 restaurants, lycée
Boulevard Pompidou	1 200 m.	27	Une vingtaine de magasins, patinoire, auberge de jeunesse, théâtre, bibliothèque municipale, plusieurs services publics.
Rue Faure du Serre, Place Revelly ²	150 m.	6	Une dizaine de magasins
Parvis et place St Arnoux	100 m.	12	Préfecture, cathédrale, conseil départemental, palais de justice
Cours F. Mistral	150 m.	5	Hopital
Cours Ladoucette	100 m.	2	Une dizaine de magasins dont 3 restaurants
Av Cdt Dumont (en aval lycée) / Place du Champsaur	200 m.	0	Supermarché, une dizaine de magasins
¹ Présence de barrières de type Giez le long des trottoirs permettant l'accrochage sécurisé de vélo ² Le parking de Bonne distant de 50 mètres dispose d'un abri vélo sécurisé de 20 places gratuit.			

Analyse

Si la place de la République est relativement bien lotie avec 17 emplacements de stationnement vélo pour une dizaine de commerces et restaurants, la principale artère commerçante, la rue Carnot longue de 750 mètres, ne comporte que 18 arceaux inégalement répartis alors qu'on y trouve une centaine de magasins, un cinéma multi-salles, la poste principale et plusieurs restaurants. Certains lieux sont encore bien moins lotis comme l'ensemble formé par la place Jean Marcellin, la rue de France, la rue Pérolière ou la rue Jean Eymar qui ne comportent **aucun emplacement**. On pourrait pourtant, par exemple rue Carnot, créer un ou deux mini parking d'une dizaine de places sur l'emplacement d'une unique place de stationnement voiture et faire de même sur les deux/trois placettes les plus commerçantes du centre-ville qui ne sont aujourd'hui pas équipées.

- [Cartographie des arceaux dans le centre-ville de Gap.](#)
- [Article sur la surestimation du rôle de la voiture par les commerçants en centre-ville](#)

Dossier stationnement vélo à Gap devant les commerces



Aménagements cyclables en centre-ville : 1 La place de la République est un des seuls sites du centre-ville à disposer d'un ratio "emplacements vélo / commerces" satisfaisant. – 2 Place aux herbes : en l'absence d'arceaux les cyclistes "utilisent" les panneaux d'information. – 3 La rue Carnot, très commerçante, comporte un nombre d'arceaux trop limité et ceux-ci sont mal répartis. - 4 La saturation des emplacements disponible est vite atteinte lorsqu'il n'y a qu'un ou deux arceaux (situation la plus fréquente).

Dossier stationnement vélo à Gap devant les commerces

2 - Stationnements vélo devant les grandes surfaces hors centre-ville

Quelles contraintes réglementaires pour les grandes surfaces commerciales ?

Pour les bâtiments abritant un ensemble commercial construits avant fin 2022 il n'existe aucune obligation en matière de stationnement vélo. Depuis décembre 2022 le [Code de la construction impose la construction de stationnements pour les vélos](#) dès que l'ensemble commercial (le mot ensemble permet de prendre en compte les parkings desservant plusieurs commerces) comporte plus de 10 places de stationnement pour les voitures. Le nombre minimum de stationnements vélo est fixé à 10% des places de stationnement pour voitures avec une contrainte-plafond à 100 emplacements. Cette obligation est étendue aux parkings d'ensembles commerciaux construits avant décembre 2022 si des travaux sont entrepris sur ces parkings et que leur coût représente plus de 2% de la valeur du bâtiment.

Réglementairement les emplacements vélos doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- Le système d'attache doit permettre de stabiliser le vélo et d'attacher le cadre et au moins une roue
- Chaque place doit avoir une surface minimum de de 1,5 m² hors espace de dégagement
- Un dispositif de surveillance fonctionnel doit exister (gardiennage direct ou indirect (caméra)) ou le local vélo doit être sécurisé.
- Si le parking vélo est à l'extérieur il doit être abrité et éclairé.
- Le parking vélo doit être à moins de 50 mètres d'une des entrées principales.

État des lieux

Le tableau ci-dessous synthétise les caractéristiques des parkings vélos des principaux commerces de détail et d'une sélection de commerces spécialisés situés à Gap sud et nord. Les critères utilisés sont ceux mis en avant par la réglementation applicable depuis 2022.

1. Nombre de stationnements vélo mis en regard du nombre de places de stationnement voiture
2. Qualité du système d'attache : pince roue, ...
3. Parking vélo abrité / éclairé
4. Existence de stationnements adaptés aux vélos longs et aux vélos cargos
5. Dispositif de surveillance
6. Visibilité du parking vélo
7. Distance jusqu'à l'entrée principale du commerce

	Nombre (1)	Système (2)	Abri (3)	Vélos spécifiques (4)	Surveillance (5)	Visibilité (6)	Distance (7)
Leclerc	✓✓ (~30/820)	✓✓	✓	✓✓	×	✓✓	✓✓✓
Auchan	✓ (~6/540)	✓✓	✓✓	×	×	✓	✓✓✓
Intermarché (ex Casino)	✓ (~8/540)	×	✓✓	×	×	✓✓✓	✓✓✓
Lidl nord	✓✓ (~12/151)	✓✓	✓	×	×	✓✓✓	✓✓✓
Intermarché (Dumont)	0/60						
Decathlon	✓ (~6/320)	✓✓✓	×	✓	×	✓✓	✓✓
Gifi/ Ekosport	✓✓ (10/177)	×	✓	×	×	✓✓✓	✓✓✓
Darty	✓✓ (4/67)	×	×	✓	×	✓	✓✓✓
But	0/130						
Lidl sud	✓✓ (9/70)	✓✓	✓✓	✓✓	×	✓✓	✓✓

¹ Il existe à proximité immédiate (20 mètres) un abri vélo sécurisé de 20 places gratuit.

Dossier stationnement vélo à Gap devant les commerces

Analyse

- Un magasin ne comporte aucun emplacement de stationnement vélo (But) et l'Intermarché situé av cdt Dumont dont le parking a été complètement refait et agrandi en novembre ne dispose à ce jour d'aucun emplacement pour stationner un vélo (situation début février). Pour les autres magasins, les critères de proximité de l'entrée du magasin et de visibilité du parking vélo sont à peu près respectés sauf Auchan (parking vélo partiellement caché) et Décathlon (parking relativement excentré depuis le déplacement de l'entrée du magasin).
- Le nombre de places est clairement insuffisant. Lidl Nord et Leclerc s'en sortent mieux. Mais ce dernier magasin n'hésite pas à sacrifier ces emplacements à des fins commerciales (ventes de sapin de Noël cf photo).
- L'utilisation d'un système totalement inefficace (pince roue) est encore d'actualité pour les magasins Intermarché, Darty, Casino, Gifi et Vieux Campeur.(cf photo).
- Les dispositifs de surveillance sont absents dans tous les magasins alors que la crainte d'un vol est un des facteurs qui limite le plus le recours au vélo.
- Le stationnement de vélo cargo ou long tail est impossible sauf à Leclerc et Décathlon.

Dans l'ensemble ces commerces consentent très peu d'efforts à l'accueil de leur clientèle utilisant un mode de déplacement écologique que ce soit le vélo ou la marche à pied (pour ce dernier mode les cheminements piétons sont souvent rudimentaires ou absents).



Aménagements cyclables des grandes surfaces : 1 Le choix de l'hypermarché Leclerc d'installer des barres de fixation tout au long de sa façade permet à cette grande surface de répondre à bon nombre de critères de qualité (grand nombre d'emplacements, compatibilité avec les vélos cargos/long tail, visibilité, en partie abrité, proximité des entrées du magasin) mais ... - 2 Les impératifs commerciaux priment : neutralisation des emplacement vélo pour la vente de sapins de Noël. – 3 Emplacements inaccessibles ... il aurait fallu supprimer une place de parking voiture (Gap Sud : magasin GIF) - 4 Lidl Nord satisfait une partie des critères mais les vélos ne sont pas abrités (contrairement aux caddies) et les vélos longs engagent la chaussée. – 5 Comment sécuriser un vélo avec des pince-roues ? (Intermarché ex Casino). – 6 Compte tenu de sa taille l'hypermarché Auchan (Gap sud) remporte la palme du mauvais élève : faible nombre d'emplacements vélo, type pince-roue, parking peu visible car relégué dans un renforcement.