

Accueil > Culture et Loisirs > À vélo tous les jours

Les gares bretonnes plutôt bien équipées en stationnement vélo

T Article réservé aux abonnés



Par **Bruno Salaun**

Le 05 mars 2024 à 16h41

Pouvoir stationner son vélo en gare, c'est une condition déterminante pour monter dans un train au quotidien. En Bretagne, 31 gares sur 35 ciblées par la loi sont dans les clous.



Dans l'un des deux parkings vélo proches de la gare SNCF et de la gare routière de Lorient. Celui-ci contient près de 300 places. (Le Télégramme/Bruno Salaün)

Aux Pays-Bas, 40 à 50 % des utilisateurs du train se rendent à bicyclette à la gare. Cette proportion fait rêver les réseaux [Vélo & Territoires](#) et l'[Alliance pour le vélo](#) qui

La fréquentation vélo a progressé en France de 5 % en un an et de 33 % par rapport à 2019

Or, la France, qui compte 3 000 gares, est en retard dans leur déploiement. Mais la Bretagne fait partie des régions les plus avancées selon un [bilan dressé par Vélo & Territoires](#), deux mois après l'échéance de l'application d'un décret de la Loi d'orientation des mobilités. Ce décret, publié en 2021, fixait un objectif de 1 133 gares équipées au 1er janvier 2024. Seules 516, moins de la moitié, avaient atteint ou dépassé l'objectif à cette date. Si bien que 39 315 places ont été répertoriées, selon les données transmises par SNCF Gares & Connexions et les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). S'y ajoutent 2 284 places dans 341 autres gares non ciblées par le décret.

En Bretagne, une vingtaine de gares au-dessus des objectifs

La Bretagne affiche un taux de réalisation de 98 % : 31 gares sur 35 concernées par le fameux décret ont atteint, voire dépassé, les ambitions affichées, selon le [Collectif Bicyclette Bretagne](#), qui fédère 26 structures associatives et 16 000 adhérents. [Son décompte se révèle plus précis que le tableau de bord national](#) qui ne recense que 28 gares bretonnes à jour. Au total, le patrimoine dépasse les 2 000 places, auxquelles s'ajoutent les 348 curieusement non recensées en gare de Lorient.



« En fait, seules les gares de Saint-Malo, Brest et Quimper, qui connaissent des restructurations de leurs abords n'ont pas encore atteint les objectifs du décret, hors boxes provisoires. Ce sera normalement chose faite en avril-mai à Saint-Malo, en juillet à Brest et en 2025 à Quimper. Et Noyal-Acigné n'a plus de stationnement clos », commente Éric Brouwer, l'un des porte-parole du Collectif Bicyclette Bretagne.

Une vingtaine de gares bretonnes compte même plus de stationnements que demandé. « On a moins de lisibilité pour les petites gares, c'est dommage. Et on peut regretter qu'il y ait moins ou pas de stationnement, sauf sur des grands pôles, pour faciliter l'intermodalité vélo-car dans les gares routières. On l'observe à Pontivy, Loudéac ou Ploërmel par exemple », pointe toutefois Serge Philippe, un autre porte-parole.

Des stationnements jugés pratiques, mais...

Les cyclistes jugent-ils pratiques les dispositifs de stationnement installés ? « On peut le penser à plus de 90 %. On a quelques rares retours qui nous disent que les racks superposés sur deux niveaux ne sont pas toujours faciles à manipuler dans certains enclos », relate Éric Brouwer. « Il y a sans doute à travailler sur le design pour les vélos-cargos par exemple, ou sur l'ergonomie pour améliorer les manipulations. Et il faut se donner, par le foncier, des possibilités d'extension du stationnement avec la progression de la pratique vélo-train pour prévenir des saturations », ajoute Serge Philippe.

NEWSLETTERS CULTURE ET LOISIRS

Ne manquez rien de l'actualité loisirs

Le vendredi à 8h

Adresse e-mail

Envoyer

[Nos autres newsletters](#)

Le collectif milite pour que ces parkings vélo jouxtent le plus possible les quais de gare afin de favoriser les transferts d'un mode de transport à l'autre. C'est une des clés du succès de l'intermodalité train-vélo aux Pays-Bas, avec la fréquence soutenue des trains et la qualité des réseaux cyclables qui desservent les gares.