



Étude intermodalité vélo-transports terrestres

Synthèse opérationnelle

Septembre 2021


**vélo&
territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE





**vélo &
territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

Présentation de l'étude





Objectifs de l'étude

1. Lister **les freins rencontrés par les cyclistes** dans leurs parcours en intermodalité
2. Identifier **les solutions existantes** pour améliorer l'interopérabilité entre vélo et les autres modes de transport
3. Proposer **des actions concrètes** à destination des territoires
4. Poser les jalons d'une **stratégie nationale** sur le sujet et **animer une communauté métier** autour de l'intermodalité





Phasage

Phase 1 État des lieux

- Identification des **besoins mesurables** et les **freins potentiels à chaque étape de la chaîne de déplacement**
- Compilation des évolutions **réglementaires et législatives**
- Compilation de **témoignages** d'usagers et **d'experts**

Phase 2 Benchmark

- Identification de **bonnes pratiques** d'intermodalité en **France** et à **l'étranger**
- Pour chaque retour d'expérience, réalisation d'une synthèse dans :
 - **Un article**
 - **Une fiche retour d'expérience**

Phase 3 Préconisations

- **Réalisation du rapport final** comprenant des **préconisations à court et long terme** pour lever les freins préalablement identifiés
- Mise en place et animation d'une **communauté métier** des acteurs de l'intermodalité

Lancement de
l'étude



Avril 2020

COPIL n°2



Octobre 2020

COPIL n°3



Décembre 2020

COPIL n°4



Février 2021

Fin de l'étude



Septembre 2021



**vélo &
territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

Éléments de cadrage





Différentes catégories de cyclistes



→ Cyclistes utilitaires/du quotidien



→ Touristes à vélo



→ Excursionnistes/cyclistes de loisirs

=

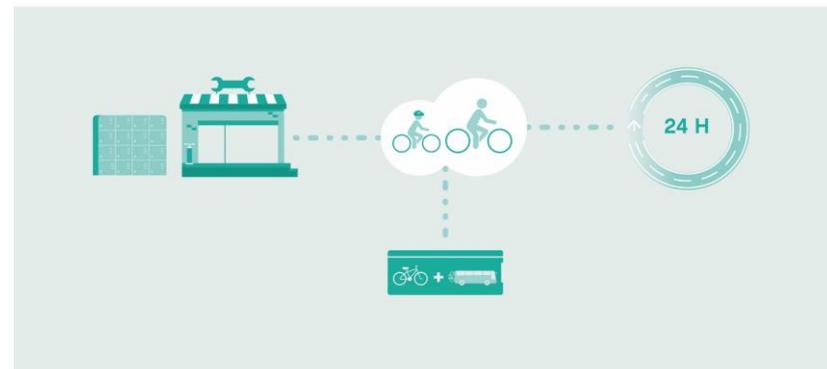
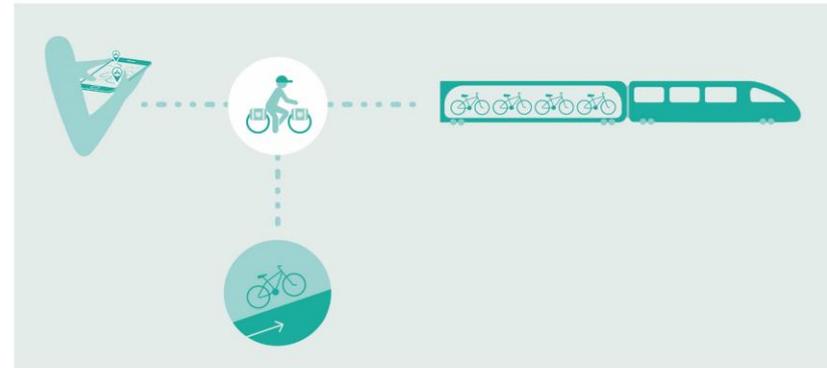
Des besoins différents en intermodalité



Différents parcours d'intermodalité

Différentes étapes du parcours intermodal :

- L'**information**, la **tarification** et la **billettique multimodale**
- L'**accessibilité** des pôles d'échange
- Le **stationnement** des vélos en gare
- La **circulation** au sein des pôles d'échange
- L'**embarquement** des vélos à bord des TC
- Les **services** vélo en gare





vélo & **territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

**Information,
tarification et
billettique
multimodale**





L'information : se renseigner sur les différents services disponibles en amont du trajet(1)

Le principe :

Pour anticiper au mieux leurs déplacements, **les usagers doivent disposer d'une information claire sur l'offre de transport disponible, ainsi que sur les équipements et services vélos associés en amont de leurs trajets.** Des indications sur la tarification et les possibilités de réservation de ces différents services sont également nécessaires.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
**	***	***



L'information : se renseigner sur les différents services disponibles en amont du trajet (2)

Les difficultés rencontrées par les cyclistes :

- **Des informations** relatives aux services et équipements vélo au sein **incomplètes ou indisponibles.**
- **Une billettique et une tarification multimodale complexe** et hétérogène sur un même territoire.
- **Des règles d'utilisation** des services et équipements vélo **qui varient en fonction des territoires.**
- **Un personnel en gare pas toujours formé** et informé sur les sujets liés au vélo.





L'information : se renseigner sur les différents services disponibles en amont du trajet (3)

Les pistes d'actions :

- **Proposer systématiquement** et sur tous les supports **des indications sur la disponibilité, les caractéristiques et le coût** des services vélo.
- **Améliorer la formation**/l'information des personnels.
- **Proposer, lorsque c'est possible, un système de réservation des différents services**, en particulier de l'embarquement des vélos non démontés.
- **Intégrer les services vélo** et le report vélo dans **les systèmes de "mobilité servicielle"** (Maas).



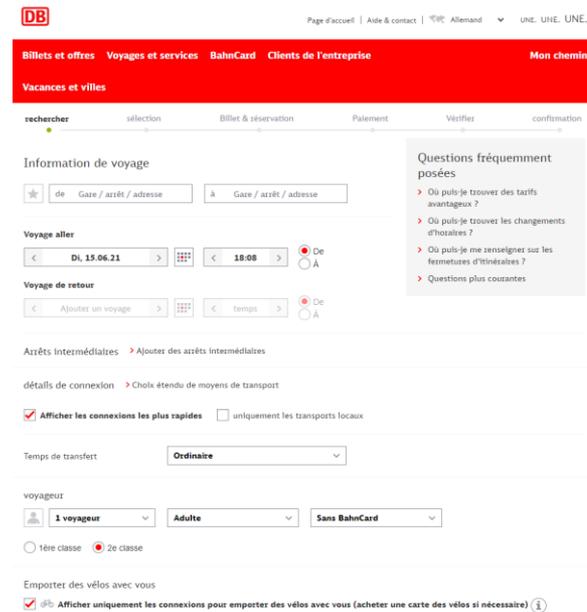


Quelques bonnes pratiques

→ Information vélo sur le site Internet Suisse Mobile



→ Information vélo sur le site Internet de la Deutsche Bahn





vélo & territoires

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

**Accessibilité des
pôles
d'échange**





L'accessibilité : accéder aux pôles d'échange en toute sécurité à vélo (1)

Le principe :

Afin d'accéder aux pôles d'échanges et en repartir en toute sécurité à vélo, **les cyclistes doivent disposer d'aménagements cyclables adaptés**. Des itinéraires de rabattement doivent permettre de relier les pôles d'échanges au réseau cyclable du territoire.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
***	***	***



L'accessibilité : accéder aux pôles d'échange en toute sécurité à vélo (2)

Les difficultés rencontrées par les cyclistes :

- **Des pôles d'échange pas toujours desservis** par un itinéraire cyclable de rabattement.
- **Des itinéraires** cyclables de rabattement parfois **discontinus, peu sécurisés et sous-dimensionnés** par rapport aux flux des cyclistes.
- **Des trajets trop peu directs** qui font perdre du temps aux usagers.



Exemple de signalisation sur la Loire à Vélo – Indre-et-Loire (37)



L'accessibilité : accéder aux pôles d'échange en toute sécurité à vélo (3)

Les pistes d'actions :

- **Proposer systématiquement** au moins **un itinéraire cyclable de rabattement** continu et sécurisé vers les pôles d'échange du territoire.
- **Proposer des alternatives** à ces itinéraires en cas de travaux.
- **Mettre en place une signalisation de rabattement vers les pôles d'échange.** Cette signalisation doit être continue et homogène dans les deux sens, quel que soit le gestionnaire de voirie concerné.





Quelques bonnes pratiques

→ Signalisation de rabattement sur La Loire à Vélo



→ Signalisation en sortie des gares sur la ViaRhôna en Suisse





vélo & **territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

Stationnement des vélos en gare





Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (1)

Le principe :

Afin de **limiter l'engorgement des transports collectifs**, en particulier aux heures de pointe, il est indispensable de proposer aux usagers une offre de stationnement permettant de garer un vélo en sécurité à proximité des pôles d'échange, au départ ou à l'arrivée d'un trajet.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
***	*	*



Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (2)

Les difficultés rencontrées par les cyclistes :

- Une offre de stationnement courte et longue durée encore inadaptée
- Une offre de stationnement vélo sous-dimensionnée par rapport aux flux de cyclistes.
- Des stationnements vélo souvent mal positionnés
- Un manque d'éclairage des équipements
- Un manque de stationnement pour les vélos chargés et vélos spéciaux



Abri vélo sécurisé – Gare de Clisson (44)



Abri vélo sécurisé – Gare de Sèvres – Ville d'Avray (92)



Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (3)

Les pistes d'actions :

- Une offre de stationnement **adaptée à tous les besoins** : sécurisés/longue durée ET courte durée
- Un nombre de stationnements vélo **adapté à la demande et évolutif**
- Des stationnements **adaptés à tous types de vélos** (vélo cargo, vélo avec sacoches...)
- Des stationnement **implantés à proximité** du pôle d'échange/de la gare
- Des **conditions d'accès homogènes** sur un même territoire
- Proposer **une tarification adaptée** aux besoins occasionnels et réguliers



Expérimentation de stationnements vélo adaptés aux vélos cargos – Strasbourg (67)



Stationnement sécurisés et arceaux – Gare de l'Est (Paris)



Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (4)

6 clés de réussite d'une politique de stationnement intermodal :

- 1) Avancer **main dans la main** entre Région/agglo/SNCF
- 2) Rendre l'accès au PEM **au moins aussi facile à vélo** qu'en voiture
- 3) Résorber **les points noirs** pour accéder au PEM
- 4) Positionner les stationnements vélos **sur les flux** et proposer des équipements adaptés aux **différents besoins**
- 5) Donner un **avantage concurrentiel** au vélo par rapport à la voiture
- 6) Informer, **donner envie**, impliquer les assos locales



Box vélo en gare – Varilhes (09)



Abris vélo collectifs - la Haie Fouassière (44)



Parking vélo en gare – Lille Flandres (59)



Quelques bonnes pratiques

- Politique de déploiement du stationnement vélo en région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Généralisation d'une offre de stationnement vélo intermodale autour de la nouvelle gare de Nantes
- Déploiement de stationnements vélo aux abords des parcs relais à Chambéry





vélo & territoires

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

**Circulation au
sein des pôles
d'échange**





La circulation : se déplacer au sein du pôle d'échange (1)

Le principe :

Lorsque c'est nécessaire, **les usagers doivent pouvoir se déplacer** au sein des pôles d'échange, **vélo à la main**, et **accéder à l'ensemble des services de transport proposés**. Des cheminements dédiés et un environnement accueillant sont une composante importante de l'intermodalité pour les cyclistes.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
*	***	***



La circulation : se déplacer au sein du pôle d'échange (2)

Les difficultés rencontrées par les cyclistes :

→ Des quais difficiles d'accès :

- Des escaliers parfois non aménagés pour l'export de vélos.
- Des ascenseurs trop étroits, d'autant plus pour les vélos chargés et vélos spéciaux.

→ Un manque de jalonnement à l'intérieur des pôles d'échange pour signaler les services et équipements vélo.





La circulation : se déplacer au sein du pôle d'échange (3)

Les pistes d'actions :

- **Indiquer les services et les cheminements dédiés aux cyclistes** pour accéder aux quais et sortir du pôle d'échange/de la gare.
- **Améliorer le cheminement** dans les pôles d'échange en proposant systématiquement :
 - **Des rampes** permettant l'accès à l'ensemble des quais à vélo.
 - **Des escaliers équipés de goulottes** lorsque la réalisation d'une rampe n'est pas possible ou n'est pas planifiée à court terme.
- **Proposer**, lorsque l'emprise foncière est suffisante, **des ascenseurs dimensionnés pour accueillir tous les types de vélos**, y compris cargos/tandems/etc.



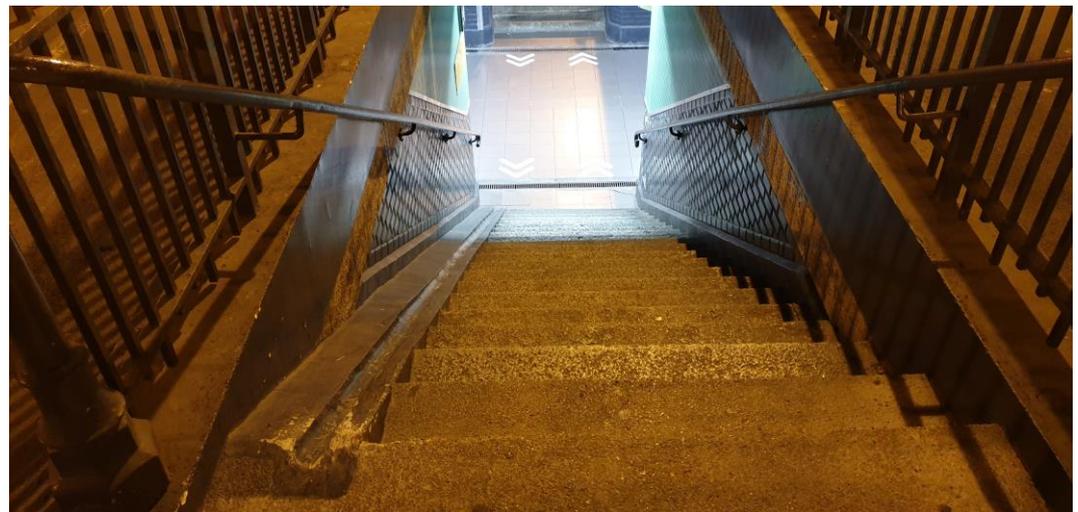


Quelques bonnes pratiques

→ Signalétique et information à destination des cyclistes en gare de Saint-Priest dans le cadre du programme EMA



→ Amélioration du cheminement vélo en gare de Sète





vélo & territoires

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

Embarquement des vélos





L'embarquement : emporter son vélo à bord d'un autre mode de transport (1)

Le principe :

Dans certaines situations, les cyclistes n'ont pas d'autre choix que d'emporter leurs vélos non démontés à bord des TC. Une politique intermodale nécessite de proposer, lorsque c'est possible, des équipements suffisamment nombreux et correctement dimensionnés pour entreposer les vélos en toute sécurité une fois à bord.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
*	***	***



L'embarquement : emporter son vélo à bord d'un autre mode de transport (2)

Les principales difficultés rencontrées par les cyclistes :

- Des emplacements pour les vélos parfois mal conçus et sous dimensionnés, peu sécurisés, difficiles d'accès.
- Des conditions d'embarquement très hétérogènes en fonction des territoires, des matériels roulants et des services de transports.
- Une absence d'information sur le positionnement des emplacements destinés à l'embarquement des vélos.
- Des possibilités de réservation/tarifification encore trop peu nombreuses.





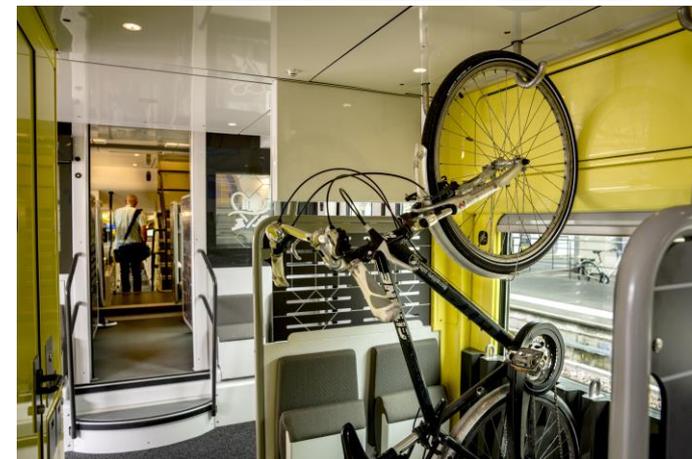
L'embarquement : emporter son vélo à bord d'un autre mode de transport (3)

Les pistes d'actions :

- **Améliorer les possibilités de planification** en amont des trajets
- **Homogénéiser les capacités d'embarquement** de vélos sur une même ligne (éviter une variation de l'offre en fonction du matériel roulant)
- **Prévoir des emplacements vélo adaptés** : positionnés sur un plancher bas / qui n'abîment pas le matériel lors du transport / suffisamment larges pour accueillir un vélo équipé de sacoches
- **Signaler la présence des emplacements vélo** à bord à l'aide de pictogrammes
- **Améliorer la formation/l'information du personnel** sur les conditions d'embarquement



Porte vélo intérieur –
Métropole Aix Marseille
Provence



Aménagement Intercités – Région Centre
Val de Loire



Quelques bonnes pratiques

- Emport des vélos à bord des TER en région Nouvelle-Aquitaine
- Emport des vélos à bord des autocars du réseau Transisère
- Emport des vélos à bord des autobus de la Communauté d'agglomération Seine-Eure





vélo & **territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

**Services vélo en
gare**





Les services : proposer une variété de services au sein du pôle d'échange (1)

Le principe :

Certains usages nécessitent de **proposer des services complémentaires au sein du pôle d'échange**. Les systèmes de location, les services de consignes ou de réparation des vélos répondent à des besoins très récurrents des cyclistes en intermodalité.

Le public cible :

Cyclistes utilitaires/du quotidien 	Touristes à vélo 	Cyclistes de loisirs 
**	**	**



Les services : proposer une variété de services au sein du pôle d'échange (2)

Les principales difficultés rencontrées par les cyclistes :

- Un **manque de services de location** de vélos courte/moyenne/longue durée aux abords des pôles d'échanges.
- Un **manque d'offres combinées** (billet de train + location de vélos par exemple).
- Une **offre de réparation et de nettoyage** des vélos **peu développée**.
- Des systèmes de consignes à bagages trop peu nombreux.



Service de réparation de vélos –Maison du vélo de Rennes (35)



Service de location de vélos en gare – Saint-Gengoux (71)



Les services : proposer une variété de services au sein du pôle d'échange (3)

Les pistes d'actions :

- **Proposer une offre de location diversifiée** (tous types de vélos) et adaptée à tous les publics : courte, moyenne et longue durée
- Inciter l'implantation d'une offre plus importante de location de vélos par des professionnels ou par l'office de tourisme directement
- Proposer, lorsque c'est nécessaire, dans les principaux pôles d'échange du territoire et les sites d'intérêt touristique :
 - Des **services de nettoyage et de réparation** des vélos
 - Des **consignes à bagage** à destination des touristes en excursion



Aire de services vélo en gare – Lille Flandres (59)



Station de gonflage sur le parvis de la gare – Saint Etienne (42)



Quelques bonnes pratiques

→ Location de vélos en libre-service aux abords des gares ferroviaires aux Pays-Bas



→ Location « Rent-a-bike » proposée par les CFF en Suisse



Service de réparation de vélos – Chambéry (73)

→ Vélostation de Chambéry



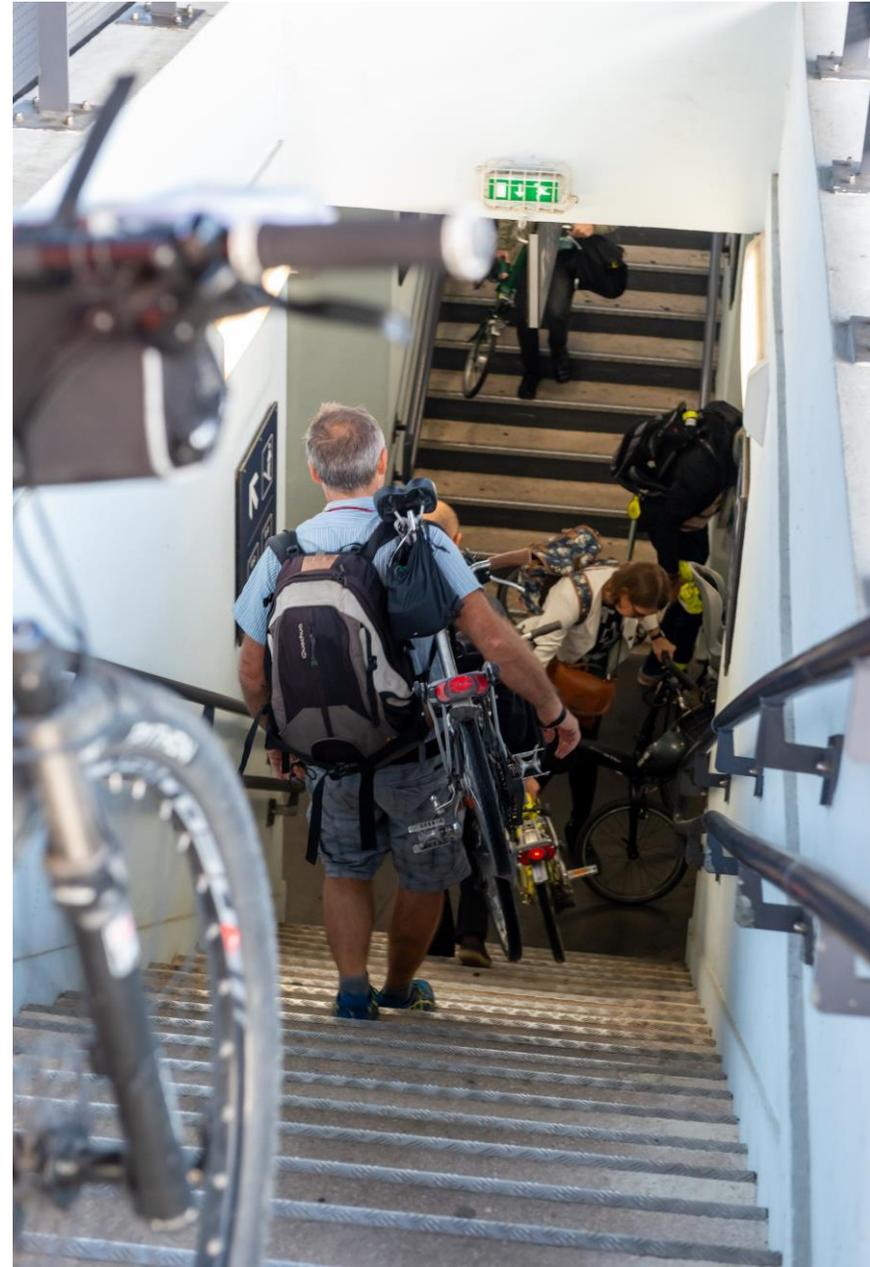
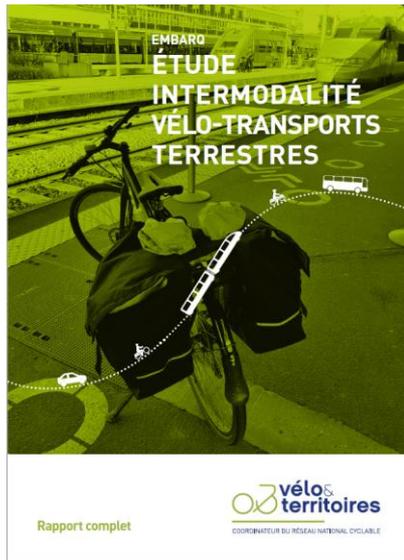


En savoir plus

→ **Rendez vous sur la page dédiée à l'intermodalité** sur le site Internet de Vélo & Territoires :

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/intermodalite/>

→ **Consultez le rapport complet** de l'étude :



MERCI DE
VOTRE ATTENTION

antoine.coue@velo-territoires.org

09 72 56 85 06



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

