

30 JANVIER 2024,
MAISON DES TRAVAUX
PUBLICS, PARIS



DE L'INTERMODALITÉ À LA COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRANSPORTS COLLECTIFS : LES PROPOSITIONS DES USAGERS EN DÉBAT

© Véronique Tarka Partouche (V. T. P.)

L'OUVERTURE DE LOUIS NÈGRE, COPRÉSIDENT DE TDIE



Chers amis, merci de nous retrouver ici pour ce colloque qui rassemble 130 personnes sur place et une centaine à distance. Nous faisons le constat que le vélo a désormais acquis incontestablement un nouveau statut. Il y a quelques décennies, beaucoup de gens circulaient à l'aide de ce moyen de locomotion, puis le règne de l'automobile lui a fait perdre son rang. Il est en train de le retrouver dans la société aujourd'hui. Les lois en témoignent, qu'il s'agisse du plan mobilité active en 2018¹, de la loi d'orientation des mobilités (LOM)² en 2019, ou de la loi sur les services express régionaux métropolitains (SERM)³ de décembre 2023, qui inscrit le vélo dans le choc de l'offre à venir. Avec la revue *TI&M* et *Mobilettre*, nous avons décidé d'organiser ce débat sur la

complémentarité du vélo et des transports en commun et – c'est une originalité – en donnant la parole aux usagers, pour sortir de l'entre-soi qui est si fréquent. La FUB et la FNAUT ont publié un livre blanc à l'automne dernier, intitulé « *Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition* »⁴ et leurs propositions intéressantes vont faire l'objet de cette discussion. Le débat nous permettra de soulever plusieurs questions : quelle complémentarité réelle entre le vélo et les transports ? Quelle articulation pour plus de cohérence et d'efficacité ? Quelle répartition selon les territoires urbains, périurbains et ruraux ? On voit par exemple une augmentation en 2022 de 5 % en milieu urbain, mais une stagnation en milieu périurbain et en milieu rural. Enfin, quelles sont les fragilités de cet écosystème ?

NOTES

1. Pour plus de détails, voir le dossier de presse du 14 septembre 2018. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.14_DP_PlanVelo.pdf
2. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
3. Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains
4. Livre blanc, « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition », FUB et FNAUT, octobre 2023, 22 p.



Bruno Gazeau

© V.T.P.

Intervention de Bruno Gazeau, président de la FNAUT – Plutôt que de faire le débat avant qu'il n'ait lieu, je vous parlerai plutôt de la méthode de ce travail, « *Vélo et transports collectifs: des alliés pour la transition* », co-signé par la FNAUT et la FUB. Ce document est de mon point de vue exemplaire, car la FUB et la FNAUT, qui ont chacune leur originalité, leur indépendance, leur objet social, se retrouvent et se déclarent alliées pour aborder la transition. Ces deux organisations « lèvent le nez du guidon » pour aborder les usages communs. Elles sortent de leur « couloir » pour vélo ou pour bus, pour parler ensemble de ces sujets, regarder plus loin et aborder les usages communs, les interfaces, guidées en cela par le réel.

En effet, quel que soit le paysage que l'on regarde, des problèmes se posent.

Si on regarde la voirie, son partage est une question qui irrite en général les acteurs. Le sujet est sensible et il faut beaucoup de concertation et de sérénité pour l'évoquer. Au-delà du vélo et des transports, il faudrait aussi associer la voiture et le piéton. Le partage de la voirie est difficile, et je dirais même qu'il régresse ces derniers temps pour redonner davantage de poids à la voiture.

“ L'idée est de sortir de la seule intermodalité, comprise comme l'enchaînement de modes de transport, pour arriver à une véritable complémentarité et donc à une notion de système: vélo, transports collectifs et services annexes. ”

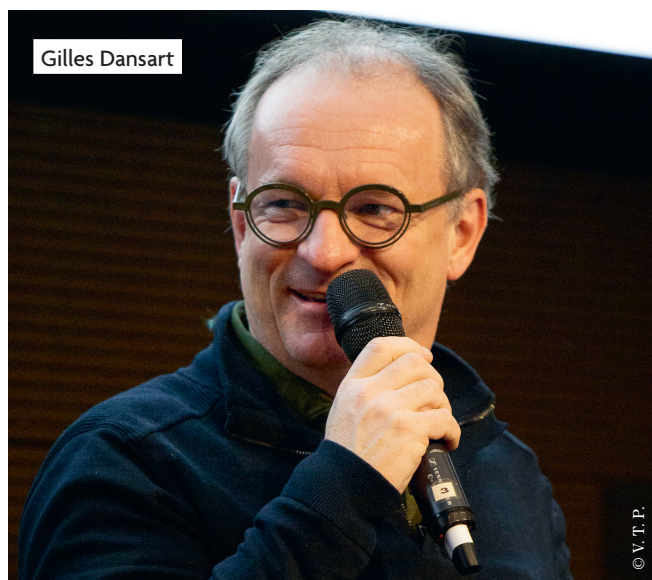
Si l'on regarde les gares et les lieux d'intermodalité, les usages sont multimodaux et les interfaces sont, comme partout, des points de fragilité qui demandent beaucoup d'échanges. Ces sujets sont petits, mais, plus ils sont petits, plus ils demandent de sérénité et d'échanges.

Nos deux fédérations ont choisi de travailler ensemble, ce qui est un pari important, sur les cinq axes du rapport: intégrer, développer, adapter, promouvoir et améliorer. Nous avons du pain sur la planche. La FUB et la FNAUT invitent donc tous les acteurs de la mobilité (collectivités, opérateurs, partenaires, etc.) à œuvrer dans le même état d'esprit de coopération et de concertation. Ce n'est pas facile tous les jours, mais c'est nécessaire.

Nous les appelons aussi à faire confiance aux usagers et à leurs associations qui apportent leur connaissance du terrain et leur expérience.

Nous avons souvent tendance à oublier que c'est à partir du terrain que l'on peut bien aménager et bien concevoir les choses. Par exemple, les comités de partenaires, issus de la LOM, se sont mis en place à hauteur de seulement 10 %. C'est dire que la parole des usagers est assez peu portée pour l'instant. C'est vrai également sur la plupart de sujets: ils sont peu consultés sur les cahiers des charges, pas davantage sur le rapport d'exploitation ou sur le rapport d'exécution des services.

On se heurte aussi à un problème difficile qui est celui de la formation des adhérents et des militants. Ne pas associer nuit aussi à cet encouragement à se former aux problèmes de la mobilité. Si l'on veut peser, il faut avoir des gens compétents et donc prendre le temps de les former pour débattre. On ne s'improvise pas spécialiste, même si on prend son vélo ou les transports publics tous les jours. Je vous remercie et je vous souhaite un bon débat. Je ne doute pas qu'il va éclairer et enrichir ce document.



Gilles Dansart

© V.T.P.

► Gilles Dansart, Mobilettre – Olivier Schneider, quel est l'élément principal, le point saillant de ce livre blanc? Que souhaitez-vous poser sur la table au sujet de ce système entre les modes?

Intervention d'Olivier Schneider, président de la FUB – Je voulais remercier TDIE d'avoir fait le pari de parler du vélo aujourd'hui. Cela ne me surprend pas qu'il y ait autant de présents, parce que le vélo est un sujet à la fois en croissance et qui réveille un certain nombre de controverses.

C'est pourquoi il est intéressant, pour nous aussi, de sortir de notre zone de confort et de notre entre-soi et de venir parler avec les autres. C'est aussi pour cela que nous avons travaillé avec la FNAUT. Même si le titre de la journée est sur l'intermodalité, l'idée est de sortir de la seule intermodalité, comprise comme l'enchaînement de modes de transport, pour arriver à une véritable complémentarité et donc à une notion de système: vélo, transports collectifs et services annexes.

Avec ce livre blanc, le but était vraiment de travailler ensemble, mais aussi de travailler en interne et de clarifier

les positions de la FUB, qui regroupe 500 associations. Nous avons parfois été caricaturés comme les usagers qui polluent les trains en embarquant leurs vélos alors qu'ils pourraient faire autrement. Le but était justement de clarifier nos positions, de le faire de manière coordonnée avec la FNAUT, pour pouvoir ensuite travailler et échanger. L'aspect essentiel de ce livre blanc est de valoriser les multiples dimensions de cette complémentarité entre vélo et transports collectifs, puis d'appeler les autorités organisatrices des mobilités (AOM), les opérateurs, les bureaux d'études, à penser les réseaux et services vélo comme un pilier des systèmes de transport collectif à toutes les échelles, notamment avec la prochaine échéance des SERM.

Un petit extrait de notre éditorial: la vision du futur que nous défendons avec Bruno Gazeau, ce sont des bassins de vie maillés par des réseaux cyclables et des transports collectifs à haut niveau de service, pensés en cohérence et offrant des interfaces accueillantes et bien aménagées.

L'idée n'est pas de faire plaisir aux usagers des transports en commun et du vélo, mais d'avoir une politique de conquête de nouveaux usagers, qui ne peuvent pas se déplacer aujourd'hui, mais qui le pourront grâce aux nouveaux systèmes, et surtout qui considèrent que leur seule solution aujourd'hui est la voiture individuelle.

Dans la loi adoptée le 15 novembre, un SERM s'appuiera prioritairement sur le renforcement de la desserte ferroviaire. Mais cette offre intègre aussi la mise en place de services de transport routier et de réseaux cyclables.

Avec les réseaux cyclables à haut niveau de service, l'idée est de ne pas se limiter à des étoiles cyclables autour des gares. Il s'agit de penser haut niveau de service et continuité, avec une priorité aux intersections quand c'est possible, une largeur suffisante en fonction du nombre de vélos prévu, avec un confort et une attractivité qui permettent une prévisibilité du temps de trajet.

L'avantage des réseaux express vélos par rapport à de grands projets d'infrastructures, c'est qu'ils sont rapides à mettre en place, même s'ils portent mal leur nom parce que l'on ne veut pas suggérer que cela provoque une coupure nouvelle dans l'espace public.

À Lyon, à Rennes ou à Bordeaux, par exemple, les coûts sont en plus maîtrisés par rapport au service rendu. Ce n'est pas gratuit: le vélo a beaucoup souffert que l'on pense, jusqu'au premier plan vélo de 2018, que c'était gratuit. En fait, cela coûte de l'argent, mais ce n'est pas un concurrent du transport en commun. Au contraire, cela permet d'être beaucoup plus efficace avec des deniers publics beaucoup plus limités: les réseaux cyclables sont les « déjà-là » des SERM et offriront les premiers chocs d'offres significatifs à moyen terme.

Pour les mettre en place rapidement, on peut expérimenter, notamment pour les aménagements tactiques qui ont fleuri pendant le confinement, mais aussi mettre en place des solutions rapides.

L'émergence des vélos cargos, des vélos pliants et des vélos à assistance électrique (VAE) fait que l'on pourrait toucher un nombre très important de déplacements, surtout avec des réseaux à haut niveau de service, notamment en matière de séparation des voies. On pourrait atteindre les trois quarts de la population qui ont envie de faire du vélo, mais qui ne se sentent pas en sécurité. Je commence par un premier portrait d'usagère, Lucile, qui a trois enfants et vit dans un quartier résidentiel en première couronne de Lyon. Elle a acquis un vélo cargo, elle prend son VAE *longtail* le lundi et le mardi, elle dépose ses deux plus jeunes enfants à l'école, le premier à la maternelle, le deuxième au primaire. Le réseau en

site propre permet au troisième enfant d'aller au collège en toute autonomie, parce qu'il a bénéficié du programme du Gouvernement « savoir rouler à vélo ». Ensuite, Lucile prend la « voie lyonnaise » qui traverse la métropole du nord au sud, et elle arrive à son travail. Le mercredi, avec les enfants, elle préfère prendre le bus à haut niveau de service (BHNS). Le jeudi et le vendredi, elle est en télétravail et elle se déplace à pied avec ses enfants.

Un système multimodal, c'est donc tantôt à pied, tantôt en BHNS, et un réseau cyclable qui permet d'envisager que des enfants et des adolescents prennent le vélo seuls. Second axe, au-delà des réseaux structurants, il faut que l'ensemble soit pensé de manière globale. Le

réseau a également ce rôle de rabattement vélo sécurisé vers les lignes fortes de transports collectifs. C'est ce qu'on voit aux Pays-Bas: le vélo renforce l'attractivité des lignes structurantes, le cycliste peut aller un peu plus loin pour récupérer un train ou un RER qui l'emmènera à destination plus rapidement ou avec un plus grand confort. Sauf problème de santé, on ne se rabat pas vers un bus qui fait des détours et dessert tous les quartiers, mais sur un bus à haut niveau de service, sur le tramway, le RER ou le métro.

Surtout si l'on augmente les amplitudes horaires et le nombre de circulations, dans le cadre du SERM. Il est important de remplir ces nouvelles circulations. L'idée est d'accompagner cette hausse de cadence par des plans de circulation autour des gares et des pôles d'échange: un réseau de routes secondaires au trafic apaisé, avec de la signalétique et des temps de parcours indiqués.

Mais il ne faudrait pas se limiter à un stationnement normatif, respectant les meilleures pratiques, en gare, avec la moitié des places en libre accès et l'autre moitié sécurisées, avec quelques box hypersécurisés pour les vélos les plus chers. En effet, si l'on ne réfléchit pas



Olivier Schneider

© V.T.P.



à l'ensemble du plan de circulation autour des gares, on dépensera de l'argent pour créer du stationnement, mais ni ceux-ci ni les trains ne seront remplis. Cette massification de l'offre de stationnement en gare arrive en seconde priorité, après l'accompagnement du plan de circulation. J'insiste : si l'on veut massifier la mobilité combinée vélo plus train, il faut rendre possible l'accès sécurisé et apaisé à la gare avant de rendre possible le stationnement en gare. Et cela ne se joue pas que sur le parvis de la gare ou cent mètres autour du pôle d'échange multimodal (PEM).

Ensuite, il faut penser à la simplification de la billettique : s'il faut prendre séparément son abonnement de stationnement et son abonnement TER, si l'on ne comprend pas combien cela va nous coûter, ni sur quelle carte on peut le charger, cela rend quasi impossible les changements massifs de pratique. Ce serait formidable d'avoir un support unique. C'est comme cela que l'on arrivera à conquérir de nouveaux usagers. Au-delà de la billettique, il faut aussi une tarification intégrée et compréhensible. Aujourd'hui, il faut presque être un expert pour savoir comment faire.

Pour éviter qu'il n'y ait trop d'embarquements de vélos à bord des trains, une des solutions est de développer des services performants au-delà du seul stationnement sécurisé. Il peut ainsi y avoir de la réparation, de la location courte et longue durée, ponctuelle ou régulière, et tout un bouquet de services. Cela existe déjà et montre des résultats très positifs à Rennes, à Grenoble, à Chambéry ou à Strasbourg. En revanche, plutôt que de tenter d'improbables copier-coller, il faut vraiment consulter les usagers pour rendre les services pertinents.

Deuxième portrait d'usager : j'ai rencontré Thibault dans la communauté de communes d'Erdre et Gesvres qui va tous les jours travailler à Nantes. Jusqu'à récemment, il était condamné à faire le trajet en voiture. Ce n'était pas très long, mais il y avait vraiment des embouteillages aux heures de pointe. Une piste cyclable en site propre a été créée entre Grandchamp-des-Fontaines et Treillières, mais, à un endroit, il n'était pas possible de maintenir la continuité. La communauté de communes a donc



racheté la maison qui empêchait la continuité, supprimé une des pièces de cette maison et l'a transformée... en tunnel à vélos.

Tous les gens qu'on a croisés nous ont dit qu'avant, pour 2 km, ils allaient chercher leur pain en voiture, parce que c'était une route sans trottoir ni piste cyclable. Ils n'avaient pas le choix. Maintenant, leur premier choix est d'aller à pied ou à vélo. Et ils n'ont pas l'impression d'être punis ou de sauver le monde en s'empoisonnant avec des gaz d'échappement. En plus, avec les marquages au sol indiquant à combien de minutes est la gare, Thibault est rassuré sur le fait qu'il est sur le bon chemin. Et de toute façon, s'il rate le train de 8 h 5, il sait qu'il peut prendre celui de 8 h 20.

Autre aménagement remarquable : pour créer un chemin rural, ils ont construit un passage pour les vaches. Elles passent d'un champ à l'autre en haut, et les cyclistes en bas. L'agriculteur n'a donc plus besoin de bloquer le chemin deux fois par jour grâce à ce « cycloduc ». En conclusion, quand on veut et que l'on s'en donne les moyens, on peut permettre aux gens de faire du vélo, y compris en milieu rural.

Troisième enjeu, l'information. Aujourd'hui, on a parfois l'impression d'être doublement experts – du transport en commun et du vélo – pour réussir à les combiner de manière efficace. En plus, la tarification fait que ce n'est pas toujours intéressant financièrement. Aujourd'hui, si

“ Un des problèmes actuels est qu'il n'y a pas de données fiables sur la présence et la localisation plus fine de stationnements vélo aux abords des gares ou des PEM. ”

on veut rabattre les gens vers autre chose, avoir du report modal vers le vélo seul ou combiné, il faut commencer par faire prendre conscience que cela existe. De telles signalétiques permettent d'avoir une réflexion : « Pourquoi pas, mon collègue le fait, peut-être que je vais essayer. » En revanche, sans données fiables, sans information, cela restera un concept compliqué réservé aux initiés. Un des



problèmes actuels est qu'il n'y a pas de données fiables sur la présence et la localisation plus fine de stationnements vélo aux abords des gares ou des PEM. Est-ce qu'il y a du stationnement et quelles sont ses caractéristiques? Est-ce qu'il reste des places? Est-ce que j'ai besoin d'un abonnement?

Si l'on crée des réseaux cyclables, il faut tout de suite concevoir toute la politique de communication et l'accès aux données. Cela demande un travail national d'uniformisation du standard de données. Les calculateurs d'itinéraire, par exemple, ne proposent pas de solutions combinées vélo plus transports collectifs, et c'est très dommage. Des créateurs d'algorithmes m'ont dit que c'était très compliqué, mais je pense que l'on peut y arriver. Si l'on investit des milliards dans les transports en commun et les réseaux cyclables, on arrivera aussi à faire en sorte que les gens puissent savoir qu'ils peuvent combiner les deux et que c'est souvent – et de loin – la solution la plus attractive.

Dernier point, il faut s'inspirer de services intégrés, comme Blue-bike en Belgique et OV-fiets aux Pays-Bas. On sait qu'il y a souvent des problèmes liés aux heures de pointe, pendant lesquelles il y a plus de gens qui souhaitent embarquer leur vélo sur les rames que de places prévues à cet effet.

Je vous raconte l'histoire de Fabrice, qui travaille à Cognac et qui habite dans la banlieue de Saintes. Il faisait auparavant 30 km aller et 30 km retour en voiture. Il devait partir très tôt, parce qu'il subissait les aléas de la circulation. Et surtout, un des parkings de voitures a été récemment fermé là où il travaillait. Il devait donc se garer très loin.

Depuis quelques mois, il rejoint la gare de Saintes en voiture (il a un stationnement sécurisé, il fera ce premier trajet en vélo dès qu'une piste cyclable le permettra!), puis il prend le TER. Une fois à Cognac, il loue un vélo Modalis qu'il gare devant son lieu de travail. Le tarif de 15 € par mois lui permet de le faire tous les jours. Il a divisé par deux ses dépenses de transport, il a le temps de lire le journal dans la partie transports en commun et pratique une activité physique quand il pédale. Je lui

ai appris qu'il pouvait se faire rembourser par son employeur 50 % du TER et de la location de vélo. Il va donc encore réduire ses dépenses.

► **Gilles Dansart – Merci beaucoup, Olivier, cela pose très bien les termes du débat. Camille Thomé, quelle est votre vision du développement coordonné du vélo et du transport collectif? Comment cela permet-il aussi de répondre à beaucoup de besoins dans la France rurale, périphérique, périurbaine ou périrurale?**

Intervention de Camille Thomé, directrice de Vélo & Territoires – Le réseau Vélo & Territoires fédère les régions, des départements et des intercommunalités, dont beaucoup d'AOM. L'intermodalité est au cœur des préoccupations des adhérents du réseau Vélo & Territoires. Les régions sont en première ligne bien sûr, ainsi qu'une grande partie des départements, parce qu'ils sont dépositaires et gestionnaires de voiries, aménageurs, etc. Beaucoup dépend de leur capacité à aménager les rabattements (certains sur leur domaine public ou sur celui d'autrui, d'autres en appui aux intercommunalités) vers ces territoires des franges moins densément peuplées,



qui n'ont pas l'ingénierie et se reposent sur des tiers. Les politiques vélo sont en développement. Nous partons de très loin en France, avec des parts modales inférieures à 3 %, et d'énormes contrastes entre urbain et hors agglomération. Sur ces politiques en forte expansion, nous essayons de démontrer que les plus grands potentiels de changement pourront s'exprimer sur les territoires périurbains, sur le hors agglomération, voire sur les territoires ruraux. Dans ces derniers, seules l'intermodalité et ses diverses combinaisons peuvent concurrencer l'utilisation à outrance de la voiture individuelle. Il faut absolument miser dessus.

Entre 2018 et 2022, la fréquentation cyclable a augmenté de 41 % en moyenne nationale. C'est considérable, mais ce n'est que le début. Sur certaines tranches horaires, on est bien au-delà. Cette forte augmentation est portée par l'urbain et par les fréquentations domicile-travail aux heures de pointe.

Au-delà des contrastes d'un territoire à l'autre, cette croissance et ce développement sont la réalité à laquelle il faut s'atteler pour le développement des politiques cyclables, dont la combinaison avec le transport public. Aujourd'hui, les régions du réseau Vélo & Territoires ont conscience que c'est devenu un vrai sujet. Ce n'est plus un impensé que l'on peut laisser de côté.

“ L'embarquement des vélos à bord des TER est un vrai sujet. Comment continuer à les accueillir sans régulation, sans envisager de les interdire à certains horaires ? ”

Sur le stationnement, il faut impérativement des rabattements vers les gares, les PEM ou les zones de multimodalité. Il faut pouvoir intégrer cela aux schémas directeurs cyclables. À cet égard, la loi SERM ménage cette exigence et doit être saluée.

L'embarquement des vélos à bord des TER est également un vrai sujet. Comment continuer à les accueillir sans régulation, sans réservation, sans distinction entre les heures pleines et creuses, sans envisager de les interdire à certains horaires ? Les trains sont avant tout faits pour transporter des voyageurs. Il ne faudrait pas opposer les utilisateurs des transports collectifs et les cyclistes. Au contraire, il y a une combinaison d'intérêts.

L'intermodalité interroge l'embarquement, le rabattement et le stationnement. Sur le stationnement, les objectifs de la LOM visaient 1 133 gares partout sur le territoire et leur imposaient un nombre minimal de stationnements sécurisés. Force est de constater qu'au 1^{er} janvier 2024, on est un peu loin du compte puisqu'environ 35 % des gares ont atteint ces objectifs. Ils peuvent être atteints assez rapidement ailleurs, mais les espaces et le foncier des gares sont d'une grande complexité. Le retard est en train d'être comblé et les collectivités avancent sur ces sujets. Leur volonté fondamentale est de pouvoir offrir ce rabattement, ce stationnement sécurisé et librement organisé, ainsi que des services vélo et mobilité, que



ce soit à l'échelle de l'AOM intercommunale pour de la courte et moyenne durée ou du ponctuel, ou à l'échelle de la région, de l'agglomération, etc.

Il sera très intéressant d'observer les 27 territoires lauréats de l'appel à projets de l'État¹. Ces franges, qui sont peu ou mal investies sur ces questions, verront le doublement de leur budget pluriannuel dirigé vers les infrastructures et les réseaux cyclables. Au-delà des capacités d'entraînement, il est fondamental que cela puisse enclencher sur l'offre de transport collectif.

Cela arrive à point nommé et je salue TDIE pour le sujet de ce petit-déjeuner qui montre bien que le vélo est désormais un vrai sujet politique.

► **Gilles Dansart – La région est motrice à plusieurs titres. Elle est chef de file de l'intermodalité depuis un certain nombre d'années. D'autre part, la loi SERM marque un tournant dans l'intégration du vélo au grand projet métropolitain. Claire Heidsiek, comment les régions prennent-elles cette question du système commun vélo-transports publics, qu'il faut intégrer très rapidement et très en amont dans les projets d'aménagement ?**

Intervention de Claire Heidsiek, pilote du groupe de travail Vélo de Régions de France, directrice des Territoires, de l'innovation et des nouvelles mobilités de la Région Grand Est – Comme l'évoquait Camille Thomé, le vélo est vraiment une thématique en développement dans les régions et, de manière générale, dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui viennent de se saisir de cette compétence. Même si la LOM a déjà quatre ans, tous les comités des partenaires ne se sont pas encore réunis. Bien qu'il faille aller vite, cela prend du temps de se saisir de la compétence mobilité dans son ensemble et du vélo en particulier. Quant aux régions, leur rôle de chef de file est vraiment prépondérant et c'est peut-être ce qui va changer le plus. Enfin, nous mettons autour de la table tous ceux qui sont concernés par la mobilité.

NOTES

1. Septième appel à projets « aménagements cyclables », doté de 125 M€, lancé le 29 novembre 2023 dans le cadre du plan vélo 2023-2027. 125 M€ supplémentaires seront affectés à un second appel à projets, qui sera lancé en avril 2024.

Nous sommes en train de monter des ateliers thématiques où l'on réunit la Région, en tant que pilote et coordinateur, les départements, les communautés de communes, les associations d'usagers, les acteurs locaux.

L'ambition de la LOM était de mettre fin aux « zones blanches ». C'est en train de se construire aussi sur le vélo, mais cela prend du temps sur des territoires peu denses, avec peu ou pas d'ingénierie ni d'historique en matière de vélo. Ce n'est pas parce que seulement 10 % de comités des partenaires se sont tenus que c'est un sujet délaissé par les territoires. Ils s'approprient le sujet. Mieux vaut démarrer lentement mais sûrement que de faire des aménagements pas forcément concluants. Il faut savoir prendre le temps de bien faire les choses. C'est ce que nous sommes en train de mettre en place, grâce à ce rôle de chef de file, à celui des bassins de mobilité et des futurs contrats opérationnels de mobilité. Côté région, cette question du vélo n'a pris son essor qu'assez récemment. Le groupe de travail Vélo au sein de Régions de France existe depuis moins de deux ans. Raisonner ensemble, travailler ensemble, réfléchir ensemble, tout cela prend corps dans les régions, et en forte collaboration avec Vélo & Territoires. Nos deux groupes ne se font pas doublon et nous partageons nos réflexions. Soyez convaincus que l'ensemble des régions porte le sujet de la mobilité cyclable. Le Grand Est a fait le choix il y a bientôt deux ans de voter un plan vélo ambitieux, de 125 M€ sur cinq ans, qui touche l'ensemble des compétences de la région. L'idée n'était pas seulement de se focaliser sur la mobilité, mais aussi de faire progresser l'usage du vélo pour les touristes, la sensibilisation autour du vélo en tant que sport de loisir, amateur ou de haut niveau, de travailler sur la mobilité des lycéens, sur l'économie du vélo. Nous essayons d'avoir un regard sur tout ce que la région peut faire pour développer la pratique du vélo sous toutes ses formes. Nous sommes donc vraiment mobilisés aux côtés d'acteurs sur lesquels on peut compter.

“ Il faut développer l'offre, mais il faut qu'elle corresponde aux besoins et que le système soit intégré. Il faut donc continuer à avancer. ”

► Gilles Dansart – Pour l'intermodalité entre TER, ferroviaire, routier et vélo, vous avez donc quasiment toutes les cartes en main, à ceci près que vous n'avez pas la voirie. SNCF Réseau, Gares & Connexions, les opérateurs, sont-ils aujourd'hui disponibles pour faire ce sur-mesure ?

Claire Heidsiek – Nous sommes ensemble et réfléchissons. C'est aussi en train de se développer. Nous ne sommes donc pas encore au niveau cible. Par exemple, sur le stationnement des vélos dans les gares, il y avait une forme de standardisation du stationnement sécurisé avec de grands abris, où il faut réserver avec

sa carte qui n'est pas forcément la même que la carte d'abonnement de train, etc. Sur certaines photos, vous voyez de grands abris vides à côté d'arceaux qui sont pleins. C'est une vraie question.

Bien sûr, il faut développer l'offre, mais il faut qu'elle corresponde aux besoins et que le système soit intégré. Il faut donc continuer à avancer.

Un partenaire primordial est la communauté de communes sur laquelle la gare est implantée. Comme le disait Olivier, c'est bien d'avoir de beaux aménagements en gare, mais ils ne servent à rien si on ne peut pas venir à vélo jusqu'à la gare. Les gens ne prendront pas une départementale circulée à 80 ou 90 km/h pour se rendre à une gare, même s'ils trouvent de super abris. Il faut vraiment penser le système, c'est pourquoi je crois beaucoup aux comités de partenaires et aux comités de bassin, où l'on peut faire ce système.

► Gilles Dansart – Vous financez et vous êtes aussi, d'une certaine façon, pédagogue envers ces partenaires locaux, auxquels vous pouvez apporter des éléments de connaissance, avec l'ensemble des acteurs.

Claire Heidsiek – En effet, nous avons vraiment ce rôle de chef de file, de coordinateur et de « porter à connaissance ». Notre premier engagement dans le cadre de notre plan vélo régional est de créer ce réseau d'acteurs au



sein du territoire du Grand Est. Par exemple, nous avons emmené, il y a quelques mois, 25 élus locaux en voyage d'études à Gand et Anvers. Il s'agissait d'élus locaux, de communautés de communes rurales pour plus de la moitié. Pendant trois jours, nous avons parcouru les autoroutes à vélo, vu les stationnements vélo particuliers, en expérimentant le système Blue-bike, etc. L'idée est aussi de créer des chocs visuels, de dire que c'est possible. Nous sommes aussi allés voir une ville plus petite, Deinze, pour montrer qu'il y a des choses à faire à toutes les tailles de collectivités.

Outre ce niveau politique, nous sommes aussi en train de créer un réseautage au niveau technique entre communautés de communes, pour faire monter tout le monde en connaissance et en compétence. Bien sûr, parce que cela reste le nerf de la guerre, nous créons aussi différents dispositifs d'accompagnement financier pour les études, les schémas directeurs locaux vélo, les infrastructures cyclables.

Il s'agit d'être le meilleur accompagnant possible pour tous les territoires qui veulent faire du vélo, mais n'en ont pas forcément les connaissances et les compétences, ni les moyens financiers.

► **Gilles Dansart – La question du stationnement est prioritaire. C'est d'ailleurs un des éléments clés de la position de l'UTP: ménager des aires de stationnement sécurisées et fiables aux abords des gares. Gares & Connexions a la responsabilité du développement de ces zones de stationnement.**

Intervention de Morgane Castanier, directrice clients, marketing et technologies de SNCF Gares & Connexions – Le développement du vélo et de l'intermodalité vélo-transports collectifs est une priorité pour nous. Gares & Connexions est le gestionnaire des 3000 gares de France. Nous avons donc un ancrage territorial très important.

Trois missions ont été données par l'État à Gares & Connexions: le développement équilibré des territoires, le traitement équitable des transporteurs dans leur accès au réseau ferré national via les gares, et l'intermodalité. De fait, Gares & Connexions joue un rôle de plus en plus important dans l'intermodalité et aux côtés des régions, en particulier sous l'impulsion des SERM, avec actuellement un déplacement progressif du barycentre des gares, du centre du bâtiment voyageurs au centre du parvis, qui devient le nouveau cœur du pôle d'échange multimodal. Je suis responsable des services et des technologies chez Gares & Connexions. Cette direction a été mise en place en 2020 avec l'ambition d'avoir une vision à 360 degrés de tous les clients de Gares & Connexions et de disposer de tous les moyens, y compris technologiques, pour développer l'expérience client et la satisfaction de ceux-ci. Cette direction élabore les grands standards de service, en fonction de cinq typologies de gares, des plus grandes aux plus petites. Nous établissons, pour chaque catégorie, des niveaux de services sur la propreté, la sûreté, l'information voyageurs, l'accessibilité, le confort, les services autour du voyage, etc.

C'est aussi ici que l'on construit et gère les services informatiques et les applications qui permettent la mise en œuvre et l'exploitation de ces services et ces standards



Morgane Castanier

(afficheurs dynamiques, portes d'embarquement, application pour gérer la propreté, les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, PSH ou PMR, etc.). Enfin c'est dans ce service qu'on élabore et gère la politique intermodale c'est-à-dire les accès à la gare, le stationnement des véhicules particuliers, les taxis, des VTC, les motos, évidemment les vélos et le lien avec les gares routières et avec les autres transports urbains et collectifs.

Que fait-on dans le cadre de l'intermodalité vélo? Même si nous ne sommes pas encore au rendez-vous, nous avons beaucoup progressé autour de quatre axes:

- Nous développons d'abord les places sécurisées de vélo. Dans le cadre de la LOM, on doit en développer 65 000 dans 1 075 gares et nous avons, fin 2023, 23 000 places déployées, ce qui représente 35 % de cet objectif. C'est très inégal selon les régions: certaines se situent à 80 % de ce déploiement, les moins avancées à 20 %. La différence tient à la maturité du système vélo, à la volonté des métropoles, à la capacité de résoudre les contraintes techniques, les contraintes sur le foncier, les synchronisations avec les projets des villes, etc.
- Nous développons la partie services et équipements de vélo dans les gares, tout d'abord à travers les indispensables du vélo dans la pratique quotidienne: on met autour des gares des agrès de réparation de vélo, des stations de gonflage, des bornes de recharge électrique, des casiers pour la micromobilité, etc. Nous facilitons l'accès au quai, ce qui implique des ascenseurs longs, pour lesquels il faut souvent attendre la rénovation de la gare. Dans ce cas, nous utilisons les rampes mises en place pour l'accessibilité et les PSH/PMR, sans obérer les flux. Quand nous sommes vraiment coincés, pour fluidifier les trajets à vélo, nous installons des goulottes le long des escaliers.
- Au travers de notre filiale foncière Retail & Connexions, chaque fois que c'est possible, nous installons des activités commerciales «vélo» dans la gare, de l'accessoire, de la réparation, de la location.
- Dans les plus grandes gares, nous travaillons avec Relay pour enrichir le rayon vélo. Dans les petites gares moins fréquentées et en zone peu dense, le programme «place de la gare» permet à des porteurs

de projets de s'installer pour un loyer modique et, souvent, avec une subvention de lancement de l'activité. Cela permet d'équilibrer une activité, par exemple un café-vélo, des ateliers d'entretien et de réparation. Nous avons déjà 22 «places de la gare» avec activité vélo, et 9 seront mises en place en 2024.

- ▶ En troisième lieu, nous développons l'information multimodale. Nous collectons d'abord l'information multimodale. Autant on connaît bien l'information train à la SNCF, autant pour l'information multimodale, y compris des transports collectifs à partir de la gare, ce n'est pas évident, car il y a plusieurs acteurs. Nous le faisons seuls, en investissant localement, ou bien nous nous associons à des partenaires dont le métier est la donnée multimodale. Une information d'horaire de transport ayant une durée de vie de huit à dix secondes, il faut être sûr de la donnée que l'on propose, sinon les correspondances ne sont plus assurées. Il faut ensuite afficher cette donnée dans la gare, sur le parvis et sur les canaux digitaux.
- ▶ La seconde matérialisation de cette information aux voyageurs se fait au travers de la signalétique, qui est une vraie mission de la gare. La signalétique multimodale doit donc être travaillée en cohérence : la signalétique au sol, verticale ou XXL, les mâts de signalisation, les totems avec des cartes, etc.
- ▶ Enfin, nous nous lançons dans une initiative pour développer le vélo, notamment avec Vélo & Territoires, la FUB, la région Pays de la Loire et la DGITM. Il s'agit d'un travail sur un label vélo qui permettra de renseigner les usagers du vélo sur les services disponibles en gare. Au travers de cette labellisation, il s'agit également d'obtenir des financements pour développer les équipements vélo en gare. Nous avons désormais une grille, des critères de labellisation, certains incontournables et d'autres optionnels, que nous avons testée dans cinq gares et que nous allons mettre en œuvre. Nous nous interrogeons sur le portage : Gares & Connexions doit-il porter ce type d'initiative seule, en animant le réseau, ou doit-on se raccrocher à des initiatives existantes ?

“ Cette complémentarité, avec la pertinence du vélo sur les derniers kilomètres, apporte des solutions sur la desserte fine du territoire qui pose à tous une « colle ». ”

Ce que j'apprécie beaucoup dans le livre blanc de la FUB et de la FNAUT est cette exhortation à l'action. Le vélo est en développement, mais nous avons besoin de cette énergie pour modifier les pratiques de la mobilité quotidienne. Il faut agir ! Je trouve aussi très intéressant le fait de mettre l'utilisateur au cœur. C'est une conviction personnelle. Cela évite le gaspillage et cela permet de viser juste quand on fait des propositions de service.

Ce livre blanc est aussi une prise de conscience de la puissance, de la complémentarité des vélos et des transports collectifs. Leurs usagers se ressemblent et sont naturellement compatibles. Cette complémentarité, avec la pertinence du vélo sur les derniers kilomètres, apporte

des solutions sur la desserte fine du territoire qui pose à tous une « colle », notamment en matière de financement. Enfin, l'affirmation que la multimodalité est l'avenir de la mobilité va bien à Gares & Connexions. Nous souhaitons jouer un rôle important, comme chef d'orchestre des mobilités à partir de la gare et de ses abords. Nous sommes donc complètement en phase avec le débat de ce matin et les propositions qui sont faites par ce livre blanc.



DISCUSSION

▶ **Gilles Dansart – Quel est le nombre de places sur l'ensemble des gares pour les voitures individuelles aujourd'hui ? Cela permettrait de comparer et de voir quel est le potentiel de croissance.**

Morgane Castanier – Nous gérons plus de 200 parkings de gare avec environ 65 000 places, mais, je n'ai pas le nombre total de places de parkings disponibles, car il en existe d'autres autour des gares, gérés par les villes notamment.

▶ **Gilles Dansart – On connaît le modèle économique du stationnement voiture. C'est aussi une « vache à lait » pour un certain nombre d'opérateurs. Pour le vélo, ce n'est pas le même modèle économique. Envisagez-vous de diminuer la place accordée au stationnement voiture pour la transformer en stationnement vélo ?**

Morgane Castanier – C'est ce que nous faisons de plus en plus. J'ai en tête la gare de Nancy où nous avons installé un maximum de places vélo dans le parking voiture.

▶ **Gilles Dansart – Les besoins explosent et les parcs à vélos sont souvent pris d'assaut. Comment y répondez-vous ?**

Morgane Castanier – Nous développons le nombre de places. L'exemple le plus récent est en train de sortir de terre : c'est celui de la gare du Nord. Sur la dalle routière, une énorme halle à vélos ne contiendra pas moins de 1 000 places. Nous allons vraiment pacifier le parvis, avec de la végétalisation, mais aussi de l'information



multimodale. Nous avons des conventions d'exploitation avec Île-de-France Mobilités (IDFM), principal financeur de ce parc à vélos. Lorsqu'il y a les financements dans le cadre de grandes rénovations de gares, on arrive à faire une vraie place aux vélos.

► **Gilles Dansart – Toutes les enquêtes le montrent, le stationnement est un élément majeur.**

Camille Thomé – En effet, mais il faut aussi rappeler que les gares de la LOM ne sont pas toutes les gares et que la LOM fixe des minima. Certaines régions les ont déjà dépassés, parce qu'elles rencontrent une demande croissante. La LOM fixe un minimum vital et il faudra aller beaucoup plus loin, et sur l'ensemble des gares.

Concernant la partie stationnement sécurisé, je rappelle que pour stationner une dizaine de vélos, il faut une place de voiture.

L'occupation en mètre carré est extrêmement modeste et agile côté vélos. Leur présence rend souvent les espaces gares agréables. Ils (re)deviennent un lieu de vie et pas juste un parking. Les espaces gares sont largement améliorables, et le vélo va y aider en faisant système et en aidant à s'y rendre *via* le rabattement. Il faut donc prendre la LOM non comme un objectif, mais comme un point de départ.

Olivier Schneider – En effet, il faut du volume, de la qualité et des emplacements. Le rapport de l'opérateur ferroviaire néerlandais NS, qui consacre un chapitre au vélo, précise que 52 % de ses clients commencent leur trajet à vélo. Pour les services où il y aura des extensions, notamment sur le SERM, il faut se demander comment les nouveaux passagers viendront à la gare. En ce qui concerne le volume, les objectifs de la LOM sont un peu un « minimum syndical ». Dans de nombreux endroits, au moment même de la parution du texte, il y avait déjà plus de stationnements que le minimum prévu. Mais dans deux gares sur trois au niveau national, les objectifs ne sont pas atteints d'après les données de juillet 2023, alors

même que l'échéance du décret était fixée par l'état au 1^{er} janvier 2024. Rappel: si l'on supprime quatre places de stationnement voiture, cela ne changera pas de manière significative la capacité du parking, alors que cela peut permettre d'accueillir une centaine de vélos avec un aménagement à double niveau.

Cependant, ce n'est pas qu'une question de quantité, comptent aussi les autres qualités, notamment l'emplacement. Si l'on détermine avec un calcul de potentiel qu'il faut créer cent places, il faut peut-être en réaliser quarante du côté de l'entrée sud et soixante du côté de l'entrée nord. Et surtout, dans tous les cas, les mettre en place le plus près possible des quais, bien visibles, avec

un sentiment de sécurité objective. Si l'on met le stationnement côté sud, parce qu'une emprise foncière permet de le faire, ceux qui arrivent côté nord devront traverser toute la gare avec leur

vélo pour le garer puis faire le trajet à pied inverse: c'est décourageant et chronophage. L'enjeu est donc aussi dans la localisation fine, en pensant le parcours réellement de porte à porte.

Morgane Castanier – Dans les 500 gares SERM, nous aurons beaucoup plus de foncier parce que ce sont beaucoup de petites gares, avec souvent une halte et un quai. Nous aurons donc moins ces contraintes foncières et techniques. Moyennant des financements, qui restent le nerf de la guerre, nous aurons plus de place.

Olivier Schneider – C'est une très bonne nouvelle et je vous incite à mettre les usagers dans le tour de table. Aujourd'hui, sur tous les sujets de consultation (pas seulement sur le vélo et le vélo plus train), les réunions de concertation sont plutôt des réunions d'information, où l'on peut certes choisir la couleur de l'arceau, mais où l'aménagement est déjà trop cadré pour apporter de réelles améliorations fonctionnelles.

Par ailleurs, ce qui est formidable aux Pays-Bas, c'est que votre application ne vous dit pas uniquement à quelle heure est le train, mais aussi l'affluence « prédite » du

“ Il faut prendre au sérieux les usagers. Ils proposent une expertise d'usage, indispensable pour réussir la massification. ”

train, et à quel endroit du quai on doit se placer pour charger les vélos. En France, les cyclistes se mettent au milieu du quai parce qu'ils ne savent à quel endroit ils pourront monter. Ils doivent observer le train pendant son entrée en gare et courir dans un sens ou dans l'autre. Si on leur indiquait que les emplacements vélo sont en tête ou en queue de rame, cela permettrait d'éviter la pagaille pendant la courte minute d'arrêt du train.

Ce sont de petites choses que j'ai apprises en discutant avec des usagers. C'est vraiment un de nos messages avec Bruno Gazeau : il faut prendre au sérieux les usagers. Ils proposent une expertise d'usage, indispensable pour réussir la massification.

► **Gilles Dansart – Claire Heidsiek, avez-vous calculé ce que cet afflux de cyclistes peut impliquer comme création d'offres dans les régions ?**

Claire Heidsiek – Dans l'élaboration de notre plan vélo, nous avons retenu que 55 % de la population du Grand Est habite à moins de 5 km d'une gare, ce qui est déjà énorme. Évidemment, en zone rurale, la gare la plus proche n'est pas forcément desservie tous les quarts d'heure. Néanmoins, 55 % de la population sur 5,5 millions d'habitants en Grand Est, cela représente énormément de voyageurs potentiels qui pourraient se rabattre vers une gare pour leur trajet domicile-travail à vélo puis en train. Dans le cadre de l'élaboration des bassins de mobilité, nous avons acheté des données de traces mobiles auprès d'opérateurs de téléphonie, qui nous permettent d'avoir une connaissance fine des flux de déplacements tous motifs. Elles nous permettent de travailler finement la corrélation entre l'offre existante et le potentiel lié au flux réel des populations.

Nous essayons de voir dans quelle mesure il y a des pôles d'échange, certaines gares qui ont un plus fort potentiel et où nous avons donc un enjeu de massification, à la fois de stationnement, de travail avec les intercommunalités pour du rabattement vers la gare et potentiellement sur l'offre, entre autres dans le cadre des SERM.

► **Gilles Dansart – La culture de l'intermodalité progresse-t-elle ?**

Claire Heidsiek – Ce qui est sûr, c'est qu'il y a une demande d'offre de mobilité qui ne soit pas seulement portée par l'individu. On lui propose donc *a minima* une information, au mieux un service, soit en intermodalité, soit en multimodalité. La multimodalité est aussi quelque chose qu'il faut prôner. Il peut y avoir une solution avec plusieurs modes, que l'on utilise tous les jours, mais il faut tendre vers un panel de solutions.

C'est plus simple en zone urbaine, parce que les systèmes sont déjà plus intégrés. C'est aussi le rôle des SERM. En ruralité, c'est parfois plus compliqué, mais il y a une demande. Le transport à la demande (TAD) et le covoiturage sont des premiers pas vers le changement du mode « tout voiture ». Par exemple, on nous dit : « Je fais 30 km pour aller travailler, je n'ai pas de transports en commun, etc.

Comment aller au travail autrement qu'en voiture ? » Bien sûr, il n'a pas d'autre solution, mais on peut amener vers une réflexion sur la création d'une offre covoiturage, de TAD ou de car, qui pourrait avoir un potentiel suffisant. Et puis, si vous allez au travail trois fois, quatre fois, cinq fois par semaine, vous allez aussi chercher votre baguette de pain le samedi matin et elle n'est pas à 30 km, vous allez aussi conduire vos enfants quand vous êtes en télétravail et l'école n'est pas non plus à cette distance. On a enfermé une grande partie de la population dans l'idée que le seul moyen de transport possible était la voiture en autosolisme. L'idée est d'arriver progressivement à faire changer les mentalités en pensant son mode de transport pour chaque déplacement et pas seulement en fonction de son lieu d'habitation. La ruralité n'est pas condamnée à la voiture, mais il faut l'accompagner. Certaines personnes font 800 mètres pour aller chercher leur baguette de pain en voiture, parce qu'ils n'ont pas vécu autrement. Il faut amener vers un changement de mentalité.

QUESTIONS DE LA SALLE



Claude Soulas, consultant – Dans la bibliographie du livre blanc figure un article très synthétique que j'ai publié récemment dans le cadre du Forum Vies Mobiles². On parle des Pays-Bas où tout est parfait, alors qu'en Allemagne, ils sont partis de zéro et ils ont dû se battre très fort pour améliorer la situation. Il y a quinze ans, il y avait 25 000 places de parcs relais et plus du double de stationnement vélo, 50 000 ou 55 000, pour Munich et sa périphérie. C'était déjà le même chiffre que l'objectif qui n'est pas atteint pour la LOM.

Une petite anecdote enfin : en 1996, Fabienne Margail soutenait une thèse sur les parcs relais voitures³, qui était portée aux nues. Un professeur de l'université de Lausanne s'est étonné que l'on découvre en France l'intérêt des parcs relais, au moment où on en comprenait ailleurs tous les effets pervers. C'est un constat :

NOTES

2. Claude Soulas, *Le Triptyque marche, vélo, transports collectifs doit être au cœur des politiques de transition écologique*, Forum Vies mobiles, 27 septembre 2021, 9 p.
3. Fabienne Margail, *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain*, thèse de doctorat, ENPC, 1996



Pierre Toulouse

sur de nombreux sujets, on recule depuis trente ans. **Pierre Toulouse, consultant** – Dans toutes les gares, nous voyons un développement de passerelles avec des ascenseurs, qui nécessitent des travaux d'investissement extrêmement chers, car il s'agit d'éviter les traversées à niveau. Or, c'est quand même le moyen le plus simple et le plus économique de passer d'un côté à l'autre d'une gare et cela peut se faire en sécurité avec de l'humain. Il faudrait s'interroger sur le coût des ascenseurs par rapport à la présence de deux ou trois personnes qui pourraient faire traverser les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Pourquoi ne

“ Aux Pays-Bas, la plus petite gare de banlieue offre des milliers de stationnements vélos gratuits et librement accessibles, alors qu'en France, on se congratule lorsque sortent de terre une centaine de places. „

pas mettre de l'humain plutôt que de la technologie ? **Morgane Castanier** – Le sujet de la sécurité pour la SNCF est vraiment la ligne rouge. Il y a eu la semaine dernière au moins trois accidents, dont deux mortels. Ce sujet est extrêmement important. On opte pour des passerelles quand elles sont financées, et des ascenseurs, parce que c'est aussi le gage d'accessibilité des gares.

Le renforcement du personnel en gare est un sujet fondamental, mais quasiment impossible à résoudre économiquement. On ne désespère pas d'augmenter la présence humaine. En revanche, il est vrai qu'on a de plus en plus recours à la technologie. On envisage également des agents à distance (par le biais d'une visio) qui puissent répondre à certaines questions de clients en gare. En revanche, on ne règlera pas avec ce type de technologie le sujet de la présence et de l'accompagnement des usagers qui empruntent les traversées des voies par le public (TVP).

Association Déraillieurs Calvados (à distance) – Aux Pays-Bas, la plus petite gare de banlieue offre des milliers de stationnements vélos gratuits et librement accessibles, alors qu'en France, on se congratule

lorsque sortent de terre une centaine de places pour vélos. N'est-il pas plus que temps d'aller bien au-delà de l'obligation réglementaire de 4 % des flux voyageurs journaliers dans les grandes et moyennes gares ?

Morgane Castanier – Nous sommes présents, nous participons à des concertations et nous sommes convaincus ! Les grandes gares ont déjà du mal à atteindre les objectifs fixés par la LOM, mais chaque fois que c'est possible, nous le faisons. Nous avons bon espoir de pouvoir le faire aussi dans les plus petites gares et beaucoup plus systématiquement, s'il y a des financements des SERM. Oui, nous allons le faire et nous allons développer cet objectif de 4 %.

Camille Thomé – Cela ne peut pas sortir d'un chapeau. Gares & Connexions est un acteur, mais ce n'est pas le seul. Les objectifs de la LOM seront dépassés, parce que c'est l'intérêt général. Il faut compter également sur les farouches volontés politiques locales. Le temps que se matérialisent les dispositifs et les mécanismes d'accompagnement, d'incitation, de financement, il y a en effet du jeu dans la roue, mais cela va venir, y compris à Caen.

Néanmoins, l'expertise d'usage est essentielle et il faut continuer d'être l'aiguillon sur ces questions. Les Pays-Bas ont commencé cinquante ans avant nous. C'est donc merveilleux là-bas, mais il faut arrêter de se comparer à eux et d'avoir des complexes. Il faut y aller et à un bon rythme, mais cela dépend beaucoup de la manière dont les régions, les AOM et les acteurs locaux vont s'emparer du sujet.

Emmanuel (à distance) – Pourquoi une préfecture comme Carcassonne n'a-t-elle pas de stationnement vélo à la dimension du nombre de voyageurs requis par la LOM ? Il n'y a pas non plus de piste cyclable pour y accéder ou en repartir.

Olivier Razemon, journaliste – Quand on achète un billet de train, la SNCF propose systématiquement une location de voiture. Pourtant, elle ne propose jamais la location de vélo. C'est à mon avis un sujet de fond, cette façon dont la SNCF envisage son rapport aux territoires et aux autres moyens de déplacement. Par ailleurs, on a beaucoup parlé du train, mais parlons des transports urbains. Une des questions qui se posent partout est celle de la dégradation de la vitesse



Olivier Razemon

moyenne des bus. Une des raisons est qu'il y a des vélos dans les voies de bus et les couloirs réservés. Comment abordez-vous ce point de friction ?

Olivier Schneider – La circulation des vélos dans les voies de bus est la solution en dernier recours. Il ne faut évidemment pas non plus que le cycliste s'intercale entre la voie de bus et la voiture.

Évidemment, il ne s'agit pas d'interdire aux cyclistes l'accès aux voies de bus, mais de trouver des alternatives, notamment écartées latéralement de la voie bus, pour des raisons de santé pour les cyclistes, car le surrisque de maladie respiratoire est réel d'après les études... et d'efficacité du transport public, sans parler du confort du cycliste et du conducteur du bus. C'est finalement la remise en cause de la place de la voiture individuelle qui permet de dégager les emprises nécessaires. Pour aller vite et augmenter la continuité des réseaux cyclables, cela semblait dans le passé une bonne idée d'autoriser les vélos sur les voies bus. Cependant, si les cyclistes ont le choix entre une vraie piste cyclable et la voie bus sur laquelle ils sont tolérés, ils ne la prendront que pour le prochain tournant à gauche et s'il est indispensable de prendre ce détour. La FUB souhaite approfondir cette question de la cohabitation des bus et des vélos, de la formation et de la sensibilisation des cyclistes et des conducteurs et conductrices de bus, avec les opérateurs de transport public d'ici la fin de l'année 2024.

► **Gilles Dansart** – « À chacun sa voie » plutôt que le partage de la voirie en zone urbaine dense : est-ce la philosophie actuelle ?

Olivier Schneider – Tant qu'il y a un cycliste, cela ne gêne personne, mais s'il y a beaucoup de cyclistes, c'est inconfortable tout autant pour le cycliste que pour les bus.

Gaston Laval, collaborateur parlementaire d'Olivier Jacquin, sénateur de Meurthe-et-Moselle – À la suite de la LOM, de la loi climat et résilience⁴, de la loi sur les SERM ou encore des différentes incitations des lois de finances, manque-t-il encore une vraie brique législative ?



Claire Heidsiek – C'est difficile à savoir. Peut-être, dans le détail, manque-t-il certains éléments. Par exemple, dans les rues en Flandre, vous avez un système de signalétique avec des tailles de panneaux différentes et surtout une priorité au vélo : la voiture doit rester derrière et n'a pas le droit de doubler. On peut l'expérimenter, mais ce n'est pas dans le Code de la route en France. De manière plus globale, je ne pense pas qu'il manque quelque chose législativement. Il faut le temps de se coordonner, mais il y a beaucoup de choses dans les cartons. Les grands pays comme l'Allemagne ont l'avantage de ne pas avoir retiré les pistes cyclables depuis des décennies. Vous pouvez aller d'un village à un autre, cette voie existe depuis quarante ou cinquante ans. Quand vous avez une dynamique de nouvel essor du vélo, l'infrastructure existe. En France, l'infrastructure n'est plus là. Comme les tramways qu'on réussit à remettre après avoir enlevé les rails au moment du « tout voiture », de même, il n'y a plus d'infrastructures vélo, notamment en milieu peu dense. Il faut recréer, avec de ce fait, le problème du foncier.

Il y a aussi des chaînons manquants. De très belles pistes sont parfois inaugurées, mais, quand vous changez de communauté de communes, il manque un bout, ou alors vous avez un coupe-gorge voiture, ce qui fait que la piste cyclable ne sert plus à rien. Nous avons travaillé sur ces liaisons, et c'est également l'objet des bassins de mobilité et le rôle de coordinateur des régions. Il faut du temps, la France est vaste et il y a beaucoup de kilomètres à réaliser pour créer ce maillage à la fois structurant et fin, en diffusion et en rabattement.

Nous comptons bien nous appuyer sur le plan national vélo. Pour la première fois, les CPER prennent en compte la dimension vélo. Néanmoins, on sait bien que les enveloppes ne suffiront pas. Pour le moment, utilisons déjà l'argent disponible.

Camille Thomé – Je voulais faire trois remarques. Premièrement, sur l'argent, nous avons actuellement de gros leviers et un plan national. Le système vélo n'est pas qu'à l'échelle locale et il faut continuer à le faire entrer dans une stratégie nationale. On a tendance à financer de l'investissement et pas le fonctionnement. Or, on a besoin de compétences sur cette politique en développement, qu'il s'agisse de l'intermodalité ou du vélo. Et c'est sur le financement de l'ingénierie que le bât blesse. Les appels à projets qui permettent de financer la compétence sont rares. On externalise le plus souvent à des bureaux d'études tiers sans démarche sur le long terme.

Deuxième point, la France est connue pour son maillage routier, du magistral au très local. Sur plus d'un million de kilomètres de voirie en France, beaucoup est complètement sous-utilisé. On ne sait pas quoi en faire et elle coûte extrêmement cher à entretenir. Ici ou là, des petites expérimentations commencent,

NOTES

4. Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

par exemple dans la Manche, avec des kilomètres de vélorues ou de voies vertes rurales, une espèce « d'objet roulant non identifié ». Les zones apaisées peuvent exister en rural. Le droit à l'expérimentation va être indispensable pour opérer ces bascules.

Enfin, la clé de toutes nos discussions sera la coordination des acteurs. En Bretagne, le système KorriGo permet d'intégrer le stationnement sécurisé dans les gares bretonnes ou les titres de transport des différentes agglomérations. C'est un exemple à suivre dans un contexte très hétérogène par ailleurs, où telle région autorise gratuitement l'embarquement des vélos non démontés dans tous ses TER lorsqu'une autre exigera une réservation, et qu'une troisième demandera autre chose spécifiquement pour les vélos. Nous avons besoin de lisibilité, d'uniformité et de faire en sorte que les AOM nationale ou régionales ne fonctionnent pas de manière insulaire, mais de façon coordonnée.

“ Comment faire passer à l'utilisateur du quotidien cette nouvelle étape d'avoir un vélo au départ et un vélo à l'arrivée ? Il faut du stationnement, une offre de vélo à l'arrivée et de l'aide au changement de comportement. ”

Olivier Schneider – Premièrement, l'animation du territoire en matière de mobilité vélo. Il y a 500 associations FUB, mais, pour autant, chaque collectivité, chaque AOM, n'a pas toujours un interlocuteur en face. Nous avons la mesure-socle de 1 % du fonds vélo, pour montrer que ce n'est pas cher par rapport à l'investissement. C'est une brique sur laquelle on commence à discuter avec l'Ademe.

La deuxième brique rejoint nos échanges sur le Bluebike, le service de location de vélo en gare, courte ou moyenne durée, ponctuelle ou régulière. J'ai écrit au président-directeur général de SNCF Voyageurs, qui était plutôt favorable à l'idée de s'en inspirer. Cependant, il manque une brique pour porter ce service, peut-être même un nouvel acteur national inspiré des sociétés publiques locales, telle l'agence d'écomobilité Savoie Mont-Blanc. Il y a un réel risque que si nous déployions cinquante solutions différentes de location de vélo en gare, ce soit totalement incompréhensible pour l'utilisateur. Au-delà de la seule location, il y a donc vraiment un travail sur cette brique de la gouvernance et du développement des services vélo en gare. C'est la seconde brique manquante, sur laquelle il faudrait un travail législatif ou *a minima* une analyse juridique approfondie.

Lorraine Litaize, Transdev – Je voulais revenir sur la question des vélos embarqués à bord des trains. Les associations sont plutôt d'accord pour recommander un véritable rabattement en gare, mais on constate sur le terrain que ce n'est pas forcément partagé par les cyclistes. On peut augmenter la capacité d'emport à six, huit vélos, mais, quand il y a vingt cyclistes, les capacités sont trop importantes pour les opérateurs. Quelles solutions concrètes peut-on en mettre en place ? Pourriez-vous préconiser la réservation à bord pour du cyclisme du quotidien ?

Ensuite, comment la FUB ou Vélo & Territoires accompagnent-elles ces changements de mentalité ?

Olivier Schneider – Il y a une phase de diagnostic que nous devons mieux faire. Il faut mener une étude pour comprendre les usagers d'aujourd'hui, pour sortir du « dire » d'experts et surtout du « doigt mouillé ». Pourquoi des personnes décident-elles d'embarquer leur vélo alors qu'il y a un stationnement ou qu'il y a peut-être un vélo en libre-service ? Il serait présomptueux de donner la réponse à la place des usagers. Il y a un vrai travail à faire pour voir comment changer d'échelle : on ne peut pas espérer que l'utilisateur fasse juste ce qu'on lui dira de faire.



Lorraine Litaize

Claire Heidsiek – C'est un sujet sur lequel nous sommes en effet sensibilisés. Nous essayons d'accompagner le changement de comportements, pour que les cyclistes puissent garer leur vélo avec du stationnement en gare de qualité. Certains viennent à la gare avec un vélo du quotidien, bas de gamme, et veulent juste être sûrs d'avoir un arceau le plus proche possible du quai pour gagner du temps. D'autres viennent avec des vélos plus chers, et ils recherchent un stationnement sécurisé. Quand les personnes commencent à venir à la gare à vélo, elles prennent d'abord leur vélo dans le train parce que cela les rassure et qu'elles l'ont ensuite avec elles. Le passage à deux vélos (un au départ, un à l'arrivée) est encore une étape ultérieure. Il faut peut-être travailler sur la restriction de l'emport du vélo, mais on sait aussi qu'il répond à une catégorie plus spécifique, le cyclo-excursionniste ou le cyclotouriste, qui a besoin de prendre son vélo parce qu'il continue son voyage et qu'il a un équipement particulier. Il faut encourager le cyclotourisme, mais comment le réguler ? Et comment faire passer à l'utilisateur du quotidien cette nouvelle étape d'avoir un vélo au départ et un vélo à l'arrivée ? Il faut du stationnement, une offre de vélo à l'arrivée et de l'aide au changement de comportement.

Camille Thomé – Il ne faut pas oublier que la France est un grand pays de tourisme et qu'il est très important de penser aux visiteurs. Dans certaines villes, la population est multipliée par dix sur une saison. Comment s'adresser à ces visiteurs intermodaux ?

Comment faire pour que le visiteur qui prend le train depuis la Bourgogne jusqu'à la région Bretagne considère que la consigne est suffisamment bien faite pour qu'il ose (et puisse !) laisser son vélo stationné en gare de Quimper ou de Dijon ? Il faut que le système soit simple et interopérable. Pour cela, la réflexion ne peut se faire qu'à l'échelle d'une ligne donnée.

Mon dernier point porte sur l'information voyageurs. On peut aussi envisager la prédiction : dire qu'il faut éviter de monter avec vos vélos à l'heure de pointe et inviter à venir aux heures creuses, comme pour les musées qui ont une nocturne le mardi soir, quand il n'y a personne. On pourrait imaginer des incitations et des dissuasions sur les week-ends de Pentecôte, qui ne pourront pas accueillir les vélos de tout le monde à bord. Il faut surtout rester humble par rapport aux promesses faites aux clients que l'on n'est pas capables de tenir.

Laurent Miguet, journaliste – Vous êtes en train de boucler les volets mobilité des CPER. Avez-vous des indicateurs quantitatifs ou qualitatifs sur la part du vélo et de l'intermodalité dans ces contrats ?

Le législateur a prévu une conférence nationale de financement sur les SERM, qui sera un autre exercice contractuel dans lequel Régions de France sera en première ligne. Avez-vous des nouvelles de l'organisation de cette conférence ?

Claire Heidsiek – J'aurais du mal à répondre à toutes les questions par rapport au CPER. Chaque région a ses correspondants au niveau de l'État. C'est la première fois que des CPER incluent vraiment un volet vélo. C'est un sujet que nous regardons vraiment.

Par ailleurs, nous savons qu'il est difficile d'avoir des indicateurs de qualité en ce qui concerne la part modale. Le seul indicateur pour le moment est celui de l'Insee sur les trajets domicile-travail, mais il est partiel d'autant qu'il ne contient pas de case intermodalité. Quand quelqu'un est interrogé et qu'il fait du vélo plus train, il n'a le droit de cocher qu'un mode. Par défaut, il coche le plus lourd, soit le train. Donc, quand on situe la part modale à 2,3 ou 2,7 %, on ne compte pas l'intermodalité. Nous essayons donc de construire des indicateurs fiables, avec Vélo & Territoires, qui nous permettent de suivre vraiment les tendances. Pour répondre à la seconde question, je ne suis pas



directement les SERM à la Région et les changements de gouvernement n'aident pas à cette visibilité, mais on prend ce sujet à bras-le-corps. On se réjouit que le vélo soit pleinement intégré dans les systèmes SERM et qu'il soit donc à réfléchir en matière de réseau et de système avec l'ensemble des modes de mobilité.

Lionel Favier, membre de l'AUT-FNAUT Île-de-France – Dans toutes les propositions évoquées, on a vraiment l'impression que pouvoir charger son vélo est la solution repoussoir. On a vraiment l'impression qu'il s'agit de gérer la pénurie. On s'occupe du vélo dans le train un peu comme on se débrouille avec ce qui reste. C'est aussi une question de matériel et comme il n'est souvent pas suffisant pour assurer l'ensemble du trafic, les usagers cyclistes payent un peu la casse.

Il manque aussi un véritable interlocuteur : il faut que ce ne soit pas uniquement SNCF Gares & Connexions, mais tous ceux qui peuvent participer à une véritable concertation. Il n'y a pas d'interlocuteur unique au sein de la SNCF qui regroupe l'ensemble de cette thématique.

Un cycliste attentif (à distance) – Gares & Connexions a lancé une consultation hier (29 janvier 2024, NDLR) sur l'offre et la qualité de service auprès des parties prenantes et des usagers. Il y a 46 questions, mais aucune référence n'était faite au vélo. Peut-on le modifier, faire un erratum ?

Morgane Castanier – Il y a une question sur l'intermodalité, mais effectivement pas spécifiquement sur le vélo. Le questionnaire a été envoyé avant-hier. On verra ce que l'on peut faire, mais je ne peux pas le garantir. Il est peut-être plus efficace de consacrer une consultation *ad hoc* sur le sujet du vélo spécifiquement, le sujet le mérite, nous y réfléchissons.

Olivier Schneider – Je voulais signaler la présence dans la salle d'Abdelkader Bentahar, qui est notre interlocuteur SNCF, et saluer d'un mot la mémoire de Jean-Luc Bourget, décédé il y a un peu plus d'un an, qui était son prédécesseur, et à qui nous devons beaucoup.

Il existe donc un interlocuteur, mais il faudrait une impulsion politique, pour demander que ces personnes ne soient pas juste des interlocuteurs, et qu'elles soient entendues.



Philippe Duron

© V.T.P.

Je salue tout d'abord Bruno Gazeau et Olivier Schneider pour ce livre blanc très intéressant, avec des recommandations sur l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun. Je salue et remercie toutes et tous les intervenants de ce matin pour leur disponibilité, mais aussi pour la qualité de leurs exposés. Enfin, je vous salue toutes et tous, amis de TDIE et de la bicyclette.

Certains ont pu s'étonner que TDIE organise un débat sur le vélo. Ce n'est pas si étonnant. TDIE est une association qui s'intéresse depuis presque vingt-cinq ans non pas seulement à la multimodalité, mais aussi à l'intermodalité. Le vélo fait partie des solutions de mobilité pour les navetteurs, les habitants des périphéries urbaines et il peut notamment s'articuler avec les transports en commun, le train, le car...

À chaque grande élection et bientôt pour les élections européennes, TDIE organise une consultation des acteurs du transport. Nous publions d'abord une plateforme sur les grands enjeux des mandats à venir. Michel Savy organise cela avec notre conseil scientifique. Puis, nous la soumettons à tous les candidats ou à toutes les listes qui se présentent. Enfin, nous terminons par un grand débat entre les candidats ou leurs représentants.

Lors des élections municipales de 2020 puis des régionales de 2021, nous avons vu monter l'intérêt pour le vélo. À l'occasion des tables rondes que nous avons organisées pour présenter les sujets qui suscitent du débat dans les campagnes électorales – Camille Thomé y a d'ailleurs

participé – nous avons pris conscience qu'il fallait être plus présents sur cette réflexion. Ce n'était pas trop difficile, puisque les deux coprésidents, tout comme le président du conseil scientifique de TDIE, font du vélo. Notre délégué général navigue entre Caen et Paris trois fois par semaine avec son vélo pliant dans le train. Le vélo n'était donc pas une difficulté pour nous, et c'est avec beaucoup de plaisir que nous organisons cette réunion ! Ce qui me paraît particulièrement intéressant aujourd'hui, c'est que l'on ne s'intéresse pas seulement à des problèmes d'infrastructures et que l'on s'intéresse à la maîtrise d'usage. Il devient de plus en plus fréquent que les collectivités territoriales sollicitent l'appréciation de celles et ceux qui utilisent les différents modes de transport. Les régions le font avec les comités de lignes ferroviaires. Lorsque l'on travaille sur une politique municipale du vélo, on se tourne tout de suite vers les associations d'usagers. J'en profite pour saluer l'association Dérailleurs de Caen, avec laquelle nous avons construit la politique du vélo de cette ville en 2008 et créé une Maison du vélo. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, il est important de savoir quels sont les besoins réels, les besoins perçus par les usagers dans leurs pratiques quotidiennes.

Ce qui m'a intéressé ce matin, c'est de voir que l'on dialogue entre les associations qui portent les intérêts des cyclistes et les opérateurs de transport, avec la SNCF, avec les maîtres d'ouvrage des collectivités territoriales, les adhérents du Gart. De cette façon, on articule mieux les choses et surtout on peut mieux normer les solutions que l'on va apporter, pour que ce soit lisible pour les usagers. Lors d'un voyage d'études réalisé avec l'Ihédate dans le Bade-Wurtemberg il y a quelques mois, nous avons pu voir des voiries rurales qui sont recyclées en voies cyclables, comme dans la Manche. Nous avons vu, dans une gare, un ancien parking souterrain pour les automobiles transformé en parking-atelier pour les vélos. On voit que le vélo devient un phénomène suffisamment

“ Ce qui me paraît particulièrement intéressant aujourd'hui, c'est que l'on ne s'intéresse pas seulement à des problèmes d'infrastructures, mais également à la maîtrise d'usage. ”

important pour être pris en considération par l'opérateur de transport ou par les gares en Allemagne, en lui donnant la priorité sur les voitures.

Nous constatons une volonté manifeste de développer le vélo

dans notre pays. C'est vrai avec les lois auxquelles vous avez fait allusion. C'est vrai parce qu'il y a une mobilisation des associations, mais aussi parce que les collectivités sont, elles aussi, de plus en plus mobilisées, car elles savent que cela répond à des besoins des populations.

Nous savons aussi vers quoi aller, puisque nous avons des modèles alternatifs, nous avons des modèles plus avancés à nos portes, en Europe ou hors d'Europe. Tout à l'heure, Thierry Dallard me disait qu'il avait vu au Japon un parking à vélo dans une gare où un agent d'accueil vous prenait votre vélo, allait le garer et vous le rendait ensuite. On n'en est pas tout à fait là, mais cela montre que nous avons des progrès à faire. La montée de la part modale du vélo, de 3 à 9 %, à laquelle le Gouvernement nous invite, pourrait se faire plus vite qu'on ne l'imaginait il y a quelques années. ■