

**Enquête 2007 Club des villes cyclables/Gart sur  
"les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélo et transports publics"**



Les résultats de l'enquête 2007 sur "les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélo et transports publics" sont présentés à la Rencontre du Club des Villes Cyclables, organisée en partenariat avec la Ville de Paris, jeudi 22 mars 2007, à l'Hôtel de Ville de Paris, 75004 Paris.

***On est passé du dire au faire !*** L'intermodalité vélo et transport public est désormais un outil majeur des politiques de mobilité durable. Déjà présente à la fin des années 90 dans les politiques de développement du vélo, dès le début de la mandature municipale 2001-2008, des premières réalisations significatives étaient mises en place.

L'enquête réalisée par le Club des villes cyclables (CVC) et le Groupement des autorités responsables de transport public (Gart) auprès de leurs adhérents (agglomérations, villes, EPCI, syndicats intercommunaux, syndicats mixtes...) en janvier-février 2007 montre que la complémentarité vélo et transport public est devenue, dans les faits et dans les projets, une « combinaison gagnante ».

**Sur 202 collectivités qui ont répondu :**

- + de la moitié pratiquent la mixité bus-vélos ;
- 81% se disent favorables à l'extension ou à la création de couloirs bus-vélos sur leur territoire ;
- 71% pratiquent le stationnement aux abords des transports publics ;
- 34% ont des services de location de vélos, 37% envisagent leur mise en œuvre et 36% prévoient la création de systèmes de vélos en libre-service.

Cette photographie des réalisations et des projets en matière d'intermodalité vélo et transports publics confirme et amplifie les tendances observées dans les résultats de l'enquête réalisée au printemps 2001 par le CVC et le Gart.

Les solutions facilitant l'intermodalité vélo et transports publics sont mieux prises en compte dans les initiatives locales à tel point que, dans certaines agglomérations, elles structurent désormais les projets d'aménagement. Des tendances positives qui se confirment dans un paysage institutionnel local qui a significativement évolué, marqué par l'essor des formes de coopération intercommunale et la poursuite de la décentralisation régionale, notamment en matière de transports.

L'utilisation combinée de plusieurs moyens de transport pour un même déplacement vers un lieu de travail, un pôle commercial ou administratif, une zone de loisirs ou un lieu de rencontres fait aujourd'hui partie intégrante des pratiques des habitants et visiteurs des grandes et moyennes agglomérations françaises. Quelques fois subie – notamment lorsque le réseau de transport public de l'agglomération est peu développé –, cette combinaison est avant tout un choix permettant de s'assurer une mobilité rapide, économique et durable en milieu urbain.

Parmi la palette des solutions intermodales possibles, la combinaison du vélo et des transports publics se distingue par sa très grande efficacité et son attractivité dès lors qu'un certain nombre de conditions sont réunies : itinéraires de rabattement vers les gares ferroviaires et routières, stationnement aux abords des arrêts de transport public, services vélo aux abords des pôles d'échanges de voyageurs et, lorsque cela est pertinent, l'embarquement des vélos dans les bus, les trams, les cars ou les trains express régionaux. Le vélo et le bus, au-delà de la combinaison de ces deux modes, se révèlent les alliés d'une politique de mobilité urbaine durable en cohabitant sur les mêmes sites propres ou couloirs réservés.

## **5 points forts ressortent de l'enquête menée auprès des agglomérations françaises**

### **> Les couloirs bus-vélos plébiscités**

Parmi les collectivités disposant sur leur territoire de sites propres ou de voies réservées aux transports publics, 55% d'entre elles y autorisent la circulation des cyclistes. Ces couloirs bus-vélos représentent 66% de la longueur totale des sites propres et voies réservées. Un tiers des collectivités concernées relèvent des conflits d'usage sur ces couloirs partagés, notamment lorsque la voie n'est pas suffisamment large – 4m50 est la largeur idéale. Cependant, les collectivités dans leur ensemble plébiscitent cette cohabitation : 81% des collectivités se disent favorables à l'extension ou à la création de couloirs bus-vélos sur leur territoires.

### **> Le stationnement vélo favorise l'utilisation des transports collectifs**

Le stationnement vélo est la clef du rabattement sur les transports collectifs. En province comme en Ile-de-France, offrir des places de stationnement vélos aux abords des transports publics urbains est pratiqué par près de la moitié des collectivités ayant répondu à l'enquête. À proximité des gares SNCF, le stationnement vélo est présent dans 71% des collectivités concernées. Les places de stationnement vélo prennent avant tout la forme d'arceaux insérés ou pas dans un parc de stationnement couvert. Moins nombreux, les parcs de stationnement, fermés et/ou surveillés, sont présents principalement dans les grandes agglomérations de province et ponctuellement en banlieue parisienne.

### **> L'embarquement des vélos**

30% des collectivités déclarent autoriser l'embarquement des vélos dans les transports publics, mais ce chiffre ne saurait suffire tant il cache de disparités liées aux modes de transports publics et aux conditions restreignantes des embarquements, ainsi qu'aux usages du vélo (loisirs, cyclotourisme...)

### > Un développement général des services vélos

Du gardiennage au libre-service, en passant par la location et la réparation de vélos, les différentes formes de services vélos suscitent l'appétit des collectivités ayant répondu à l'enquête. En province, près d'1/3 d'entre elles a mis en place un service public vélo (à vocation urbaine ou touristique), 1/3 prévoit de le faire dans les prochaines années. Après le succès de Vélo'v à Lyon, le libre-service vélo suscite également un intérêt certain auprès de la majorité des grandes villes et agglomérations.

### > Encore peu de communication grand public

Les outils de communication grand public informant sur les solutions d'intermodalité dans les agglomérations ne sont pas systématiques : en province, seules 24% des collectivités en diffusent. Pourtant capital, le faire-savoir n'est pas encore à la hauteur de ces solutions innovantes. L'émergence de centrales de mobilité dans les agglomérations pourrait permettre de changer la donne.

## La Région, « nouvel » acteur du vélo et de l'intermodalité

### Les interventions des Régions en faveur du vélo concernent :

- **l'embarquement des vélos dans les TER** (aménagement des rames existantes ou acquisitions de nouvelles rames), ainsi que dans les autocars express régionaux ;
- **le stationnement des vélos**, par l'installation d'abris ouverts ou sécurisés à proximité des gares et des lycées ;
- **l'amélioration de l'accessibilité**, par l'aménagement de rampes et de goulottes, et la mise en place d'une signalétique ;
- **le soutien à la mise à disposition de vélos urbains ;**
- **la création - ou le soutien à la création - d'itinéraires cyclables, principalement à caractère touristique (Véloroutes et Voies Vertes) ;**
- **l'élaboration d'études et d'évaluations sur l'usage du vélo dans la chaîne intermodale avec le TER.**

Sur les 14 Régions qui ont répondu,

- 92% cofinancent les actions vélos conduites par d'autres collectivités et opérateurs ;
- 84% financent des études vélo conduites par d'autres (associations, communes, EPCI...) ;
- 62% ont inscrit l'intermodalité vélo/transports publics dans le schéma régional des transports (SRT), et 60% dans le schéma directeur régional d'aménagement du territoire (SRADT) ;
- 92% prévoient la création ou le cofinancement de places supplémentaires de stationnement vélo à proximité des arrêts de transport public ou de nouveaux parcs.

**L'embarquement des vélos dans les TER apparaît sur le principe comme systématique (100% des Régions répondent positivement à ce sujet), mais avec des conditions (horaires, matériels, etc.) rendant cette pratique difficile.** Les régions estiment globalement qu'une demande existe en matière d'embarquement des vélos, mais rappellent qu'il pose des problèmes de cohabitation sur des axes très fréquentés. L'embarquement des vélos dans les trains restera donc probablement lié au tourisme et aux loisirs. Cette solution ne pouvant satisfaire à elle seule les besoins d'intermodalité entre les vélos et les TER, les politiques de stationnement des vélos et de services de prêt/location aux abords des gares n'en ont que plus d'intérêt et d'avenir.

**Villes et agglomérations** ayant répondu à l'enquête :

7 Syndicats mixtes (SM), 12 syndicats intercommunaux (SI), 14 communautés urbaines (CU), 79 communautés d'agglomération (CA) et syndicats d'agglomération nouvelle (SAN), 14 communautés de communes (CC), 2 syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU), 74 communes.

Agen (CA), Aix-en-Provence (CA), Aix-les-Bains (ville), Aizenay (ville), Ajaccio (CA), Albi (CA), Alençon (CU), Amiens (CA), Angers (ville/CA), Annecy (CA), Annemasse (CC), Arcachon (ville/CA), Argentan (ville), Argentières (L') (CC), Arles (CA), Arras (CU), Auch (SIVU), Auxerre (CC), Avignon (CA), Ballaruc-les-Bains-Thau (CA), Bar-le-Duc (SI), Bastia (CA), Bayonne (SM), Beaune (ville), Belfort (ville/SM), Bellegarde-sur-Valserine (ville), Bergerac (ville), Besançon (ville/CA), Béziers (CA), Blois (ville), Bollène (ville), Bordeaux (ville/CU), Boulogne-sur-Mer (CA), Bourg-en-Bresse (CA), Bourges (ville/SI), Brest (CU) Brive-la-Gaillarde (ville/CA), Bron (ville), Caen (ville), Cannes (SI), Capbreton (ville), Cergy-Pontoise (CA), Chalons-en-Champagne (CA), Châlon-sur-Saône (ville/CA), Chambéry (CA), Chambray-les-Tours (ville), Champigny-sur-Marne (ville), Châteauroux (CA), Châtelleraut (ville/CA), Châtenay-Malabry (CA), Chaumont (CC), Chelles (CC), Cherbourg (CU), Chécy (ville), Cholet (CA), Clamart (ville), Clermont-Ferrand (ville/SM), Colmar (CA), Compiègne (CA), Concarneau (SIVU), Conflans-Sainte-Honorine (ville), Creil (CC), Creusot (Le) (CU), Dieppe (CA), Digne-les-Bains (ville), Dôle (ville), Douai (ville/SM), Douarnenez (CC), Draguignan (CA), Dunkerque (ville/CU), Epernay (CC), Épinal (SI), Ermont (ville), Évry (CA), Figeac (ville), Fleury-les-Aubrais (ville), Fort-de-France (CA), Fougères (villes), Gap (ville), Gardanne (SI), Gradignan (ville), Grenoble (CA), Guebwiller (CC), Haguenau (ville/SI), Havre (Le) (CA), Isle d'Abeau (L') (SM), Istres (SAN), Juvisy-sur-Orge (CC), Landerneau (ville), Laval (CA), Libourne (ville), Lille (ville/CU), Lons-le-Saunier (ville), Loos-en-Gohelle (ville), Lorient (CA), Luneville (ville), Lyon (ville/SM/CU), Mans (Le) (CU), Mantes-en-Yvelines (CA), Marmande (Val de Garonne) (CC), Marseille (CU), Melun (CA), Mende (ville), Menton (CA), Millau (CC), Montbéliard (CA), Montpellier (ville/CA), Montreuil (ville), Morez (Haut-Jura) (CC), Mulhouse (SI), Mureaux (Les) (Ville), Nancy (CU), Nanterre (ville), Nantes (CU), Neuves-Maison (CC), Nevers (ville), Nice (ville/CA), Nîmes (CA), Niort (CA), Orléans (CA), Orsay (CA), Paris (ville), Périgueux (SM/CA), Perpignan (CA), Pessac (ville), Poitiers (CA), Port (Le)-La Réunion (ville/CA), Quimper (CA), Reims (CA), Rennes (ville) Roanne (CA), Roche-sur-Yon (La) (ville) Rochefort-sur-Mer (ville/CA), Rochelle (La) (CA), Rodez (CA), Romans-sur-Isère (ville), Rouen (CA), Royan (CA), Saint-Brieuc (CA), St-Denis-de-la-Réunion (ville), Saint-Étienne (ville/CA), Saint-Malo (CA), Saint-Médard-en-Jalles (ville), Saint-Nazaire (CA), Saint-Pierre-de-la-Réunion (CA), Saint-Pierre-des-Corps (ville), Savigny-le-Temple (ville), Saumur (ville/CA), Sceaux (ville), Sélestat (ville), Sénart Ville Nouvelle (SAN), Sens (ville), Soissons (SI), Strasbourg (CU), Tarbes (CA), Thiers-Peschadoires (SI), Thonon-les-Bains (SI), Torcy (SAN), Toulon (ville/CA), Toulouse (ville/CA), Tours (ville) (SITCAT), Tremblay-en-France (ville), Troyes (CA), Valbonne (CA), Valence (SI), Valenciennes (SI), Vannes (CA), Vendôme (ville), Versailles (ville), Vichy (CA), Vienne (CA), Villefranche-sur-Saône (CA).

**Régions** ayant répondu à l'enquête :

Alsace, Auvergne, Basse-Normandie, Bretagne, Centre, Franche-Comté, Haute-Normandie, Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Limousin, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Rhône-Alpes.