

Congrès du club des villes cyclables

VELO ET TRANSPORT PUBLIC EN REGION ILE DE FRANCE

Lille

Octobre 2005

Ile-de-France : complexité des enjeux d'une région-capitale

- ◆ une aire urbaine de plus de 11 millions d'habitants
- ◆ des trajets domicile-travail dont la longueur moyenne augmente



Transport public ou vélo seul: des limites d'usage

Les limites du TC:

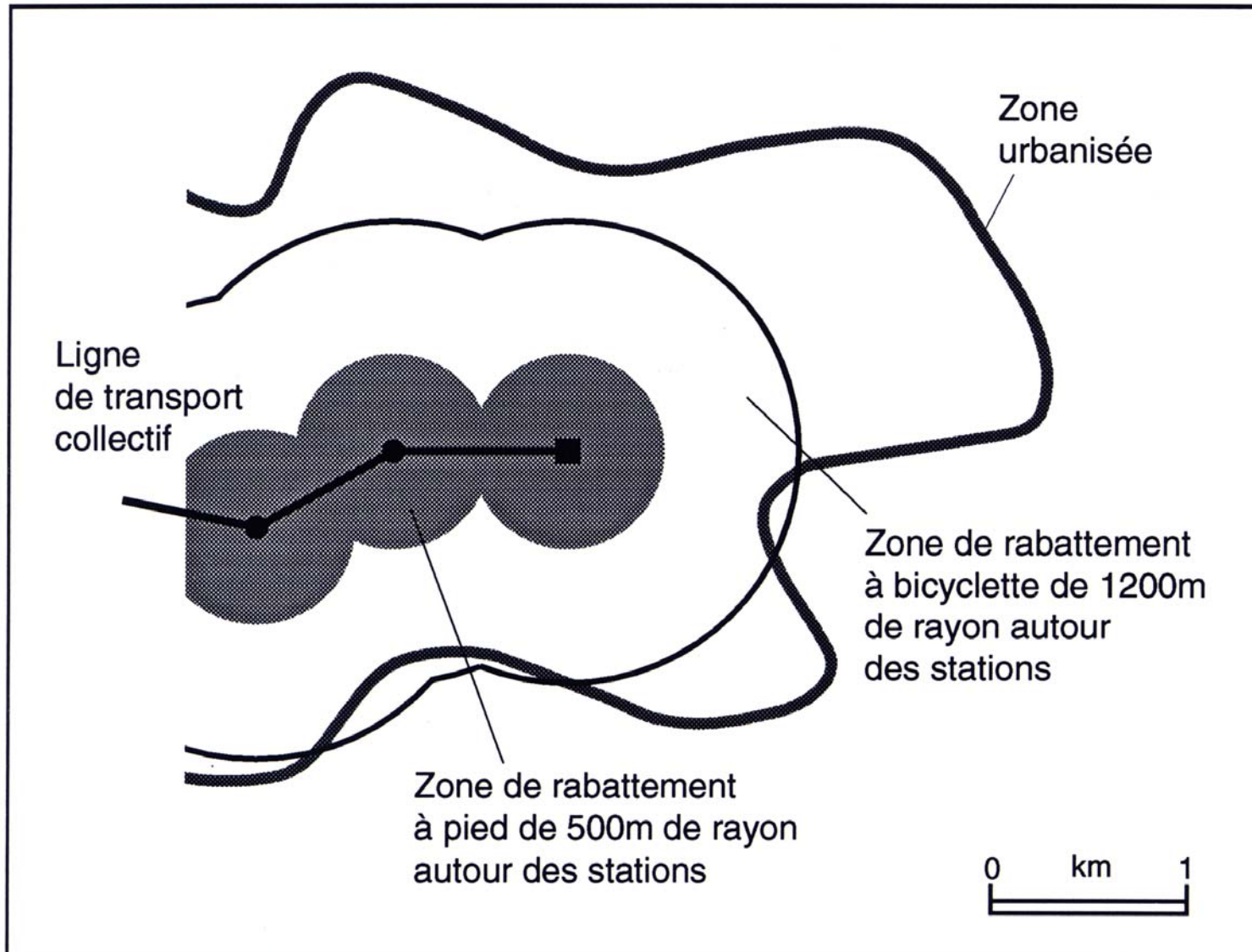
- ◆ ruptures de charges, fréquences faibles en heures « creuses », saturation des rames et des bus en heures de pointe, desserte peu performante des zones péri-urbaines,...

Les limites du vélo:

- ◆ grandes distances (+ 5 km), dénivelés, coupures urbaines, absence d'aménagements sécurisés

Transports publics + vélo une conjonction d'intérêts convergenents

- ◆ un potentiel de rabattement à saisir pour les transporteurs autour d'un réseau de plus de 500 stations tous réseaux confondus (*train-RER-tramway-métro hors Paris*)
- ◆ une opportunité de démultiplication rapide à l'échelle métropolitaine pour la collectivité régionale



Source: F. Héran et P. Tostain

Depuis 1996 une montée en puissance de l'action de la Région Ile-de-France pour l'intermodalité TC + vélo

50 % d'aides régionales pour

- ◆ itinéraires de rabattement vers gares ou stations métro / RER
- ◆ parcs de stationnement vélos (plafond 2300 € la place)

Évolution de l'offre

- ◆ En 2001, 3 000 places de stationnement sur 250 sites
- ◆ Fin 2002, 6 000 places de stationnement sur 320 sites
- ◆ Fin 2005, 7 500 places de stationnement sur 400 sites

En 2006,

- ◆ la RATP ajoutera 340 places à l'intérieur de l'îlot vélo Neuilly-Plaisance (capacité totale :) et 5 abris vélos de 12 places soit plus 60 places à la gare RER de Vincennes (total : 148 places)
- ◆ La SNCF installera 1000 emplacements supplémentaires dans 58 gares

Trois gammes d'offres adaptées aux contextes franciliens

Ile-de-France,... terre de contrastes !

De l'hyper-urbain aux confins ruraux, des réponses selon les caractéristiques des sites :

- ◆ une offre de base sous forme d'abris sécurisés
- ◆ des produits spécifiques pour les sites moins urbains
- ◆ des opérations-phares pour un ensemble complet de services

- ◆ parc à vélos station RATP RER Vincennes (94)





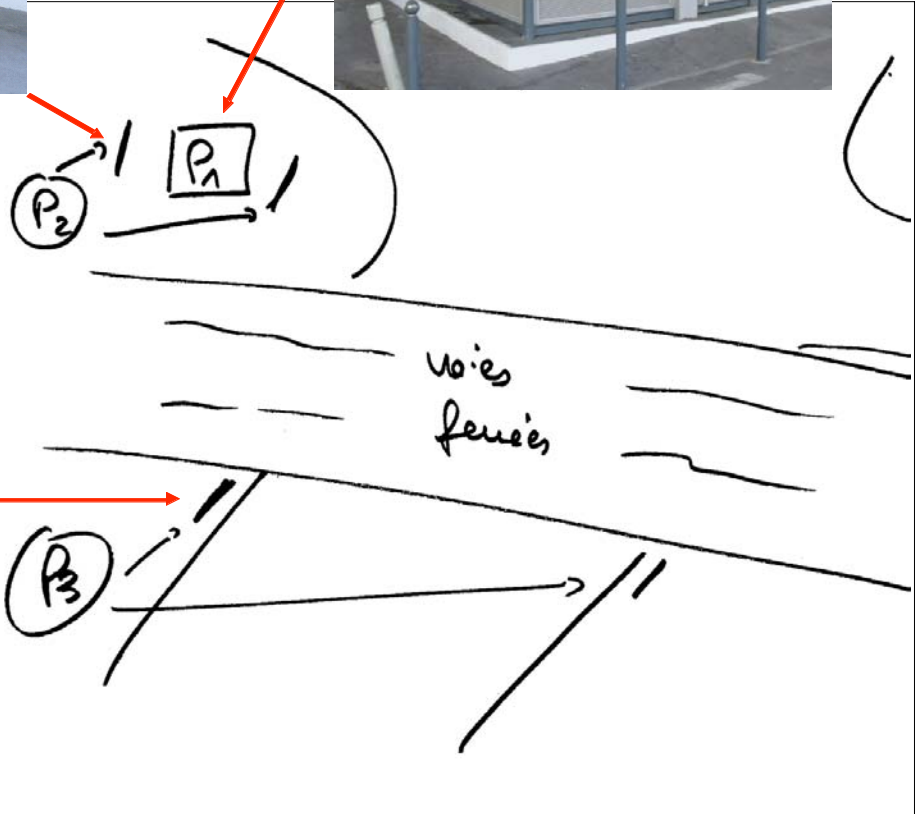
- ◆ parc à vélos station RATP RER Le Parc de Saint-Maur (94)



parc à vélos station de Colombes (92) sur ligne Transilien



36 places dans parking sous-sol /accès par badge



Des résultats visibles

- ◆ une bonne fréquentation dans les sites urbains équipés d'abris RATP ou SNCF, *avec certains sites victimes de leur succès, en particulier en tissu contraint (ex : RER Vincennes)*
- ◆ une fréquentation tributaire du contexte et de l'offre pour les sites moins urbains, *dans les secteurs où un sentiment d'insécurité domine*
- ◆ paradoxalement pour les sites clôturés ou surveillés, un taux d'occupation variable *selon les conditions d'accueil et d'accessibilité avec une montée en charge lente mais continue*

Des leçons à tirer

- ◆ Une offre stationnement automobile restreinte à proximité
- ◆ Un parking vélo à moins de 50 m des voies
- ◆ Visible de tous, dans un lieu très passant
- ◆ Offrir plusieurs types de stationnement sur un même lieu (arceaux non couverts, arceaux couverts, box gardiennés...)
- ◆ des contraintes fortes pour la gestion d'espaces gardiennés : coûts/horaires personnel, espaces économiques concurrentiels dans grandes gares à Paris...

Important de faire connaître les réalisations



© RATP - CHABROL Bertrand

223000 - 06/11/1996

- ◆ **promotion locale pour assurer le remplissage des sites** : signalétique, dépliants, médias locaux (presse, journal municipal, affichage,...)
- ◆ **document de communication grand public à destination des futurs usagers** : dépliant-carte du réseau en partenariat avec RATP/SNCF et infos en ligne sur internet : www.iledefrance.fr

