



L'intermodalité vélo-train en Normandie

Les comportements d'intermodalité se développent largement ces dernières années en raison, notamment, des difficultés d'accès et de stationnement automobile dans les centres-villes. L'usage individuel de la voiture induit des coûts pesant de façon croissante sur le budget des ménages. Au-delà du bénéfice individuel pour l'usager, les mobilités durables pour les transports du quotidien sont parties prenantes des politiques actuelles de l'environnement et de la santé publique.

Pour les encourager, la connaissance des pratiques et des besoins des usagers est capitale, et l'action doit porter sur l'ensemble des chaînes de déplacements, de l'origine à la destination. Au sein de ces chaînes de plus en plus articulées entre différents modes de transport, le vélo constitue un maillon complémentaire très pertinent des autres modes, et notamment du train. Pour apprécier la perspective de développement de cette intermodalité vélo + train en Normandie, j'ai souhaité développer notre connaissance territoriale de cette pratique et identifier en région les territoires potentiellement porteurs. L'étude réalisée a ainsi pour vocation de nourrir les réflexions menées actuellement dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Bonne lecture.

Patrick BERG

Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de Normandie



Les éléments mis à disposition :

Connaissances

- Atlas normand de l'intermodalité vélo-train sous forme de « fiches gares »
- Base de données exhaustives des indicateurs du potentiel d'intermodalité pour l'ensemble des gares (Excel et SIG)
- Reportage photo géo-référencé pour 20 gares

Guide pratique

- Recommandations générales
- Recommandations locales et exemples de plans d'actions chiffrés



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

Quelques chiffres

117 gares et haltes

réparties sur l'ensemble du territoire régional

27 millions de montées-descentes

sur le réseau ferroviaire normand comptabilisées sur l'année 2014 (SNCF, 2014)

1 900 000 habitants

concentrés dans les bassins versants cyclables des gares soit presque 60% de la population de la Normandie (INSEE, 2012)

900 000 emplois concentrés dans les bassins versants cyclables des gares soit presque 70 % des emplois de la région Normandie (INSEE, 2012)

550 km de voies vertes aménagées au sein du réseau cyclable touristique de la Normandie (Normandie tourisme, 2017)

900 €/an d'économie pour l'usager pour un déplacement quotidien réalisé à vélo plutôt qu'en voiture

650 kg de CO₂ évités chaque année par le report modal d'un automobiliste vers le vélo pour se rendre quotidiennement à son lieu de travail distant de 5km (FUB, « Vélo et santé : Tandem gagnant ! », Septembre 2013)

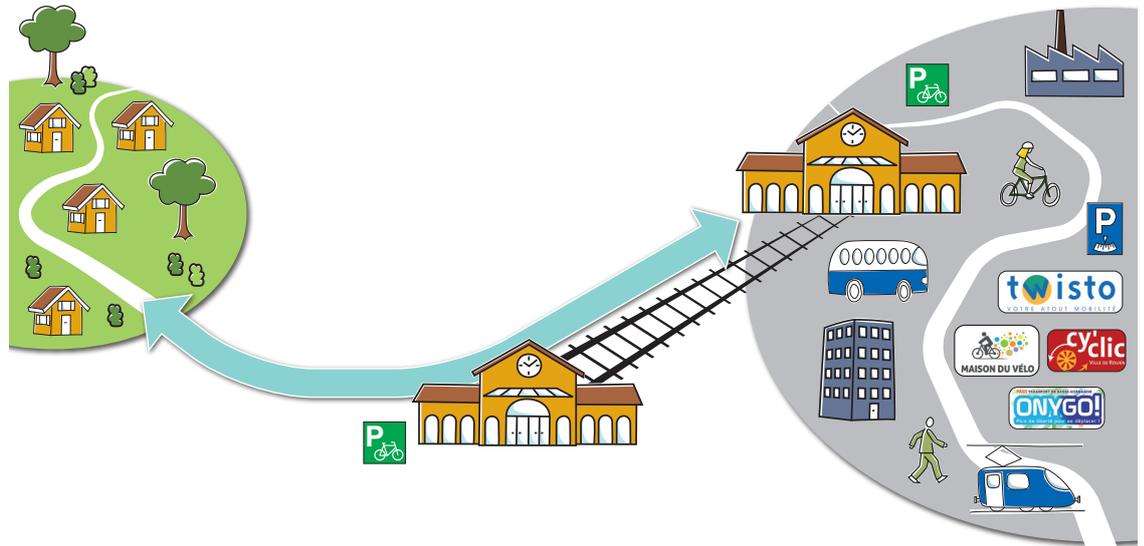
30 % de réduction des risques de mortalité par la pratique de 20 minutes d'activité physique trois fois par semaine (Leitzmann MF et al. , « Physical activity recommendations and decreased risk of mortality », Arch Intern Med., 2007)

L'intermodalité vélo-train...

L'intermodalité train + vélo revêt différents aspects, notamment :

- le rabattement vélo vers les gares ;
- le stationnement vélo dans les gares ;
- l'embarquement des vélos dans les trains ;
- l'offre de mobilité en gare d'arrivée.

Pour que cette intermodalité soit complète, elle doit intégrer la billettique et la tarification, l'information et évidemment des aménagements et des services sur les pôles d'échanges les plus importants.

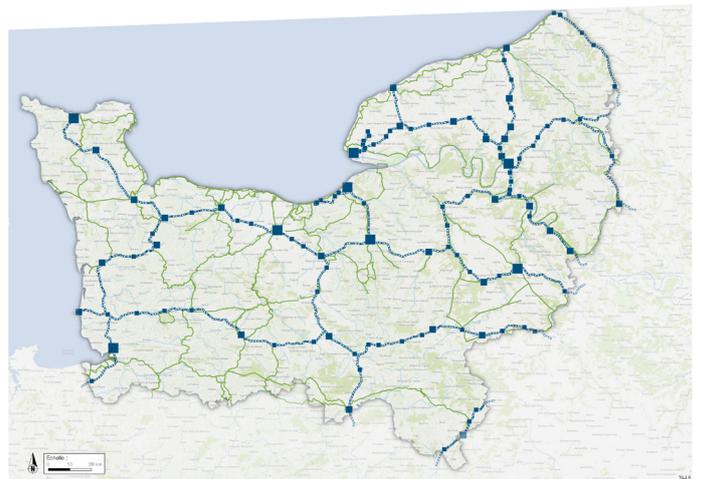


... en Normandie, un contexte propice

Avec ses 117 gares et haltes réparties sur l'ensemble de son territoire, la Normandie bénéficie d'un réseau ferroviaire dense et maillé vers les grands bassins d'emplois que sont Rouen, Caen, Le Havre, Paris, l'Île-de-France. Sur ces bassins, les conditions de déplacement sont propices aux modes alternatifs grâce aux difficultés croissantes d'accès et de stationnement automobile et plus généralement à la mise en oeuvre de politiques favorables aux mobilités durables.

Des pratiques d'intermodalité vélo-train émergent en Normandie pour des motifs divers (tourisme, travail, étude, etc.). Face à cette demande nouvelle, les collectivités apportent d'ores et déjà des éléments de réponse, parmi lesquels :

- une billettique multimodale régionale pour faciliter les chaînes de déplacements multiples ;
- un programme régional de déploiement d'offres de stationnement vélo sécurisé ;
- des services vélo en gare ou à proximité dans certaines collectivités ;
- un réseau de véloroutes et voies vertes ;
- des améliorations des aménagements cyclables et des services associés au sein des grandes agglomérations.



Un atlas normand de l'intermodalité vélo-train

Chacune des gares normandes présente un potentiel d'intermodalité vélo-train particulier, intrinsèquement lié à son environnement, mais aussi à la demande et aux usages qui s'y expriment aujourd'hui. Plus qu'une réponse à une demande naissante, il s'agit de devancer et d'initier des changements comportementaux vertueux en coordonnant les initiatives favorables à l'intermodalité à une échelle régionale.

Environnement des gares



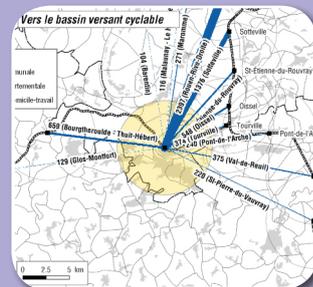
Contexte géographique
Pôles urbains
Pôles touristiques
Principaux points durs pour les cycles
Réseau viarie
Réseau cyclable touristique
Réseau cyclable local
Reportage photos

Volontarisme des acteurs locaux



Identification des enjeux de l'intermodalité
Projets urbains à proximité de la gare
Schémas cyclables et modes doux
Projets de réaménagements des pôles gares

Socio-démographie



Population
Emploi
Mobilité domicile-travail
Mobilité domicile-étude

Offre et demande ferroviaire



Desserte (lignes, fréquences)
Connexion aux pôles urbains
Montées / descentes en gare
Embarquement des vélos à bord des trains
Pratiques actuelles d'intermodalité
Pratiques informelles d'intermodalité

Qualité de l'accessibilité cycle



Aménagement et sécurisation des itinéraires
Capacité et qualité du stationnement cycle
Accessibilité du pôle gare et des quais
Services vélos en gare
Qualité des itinéraires vers les principaux pôles

Potentiel
d'intermodalité
vélo+train

Leviers de développement de l'intermodalité vélo-train...

Quelques textes législatifs

Un cadre législatif propice au développement des mobilités durables et notamment de l'intermodalité vélo-train.

La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) pose les fondements des politiques vélos pour les collectivités territoriales, notamment en termes d'aménagement. (L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »).

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRE) attribue à la Région des compétences en termes de mobilités, notamment la responsabilité d'une politique multimodale des transports (offre de services, information de l'utilisateur, tarification et billettique). La Région s'appuie sur le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) incluant un volet intermodalité prenant en compte la chaîne de déplacements multimodale dans son intégralité pour organiser « les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives (...) à l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports ».

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte porte un objectif de développement des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé. Elle comporte notamment la mesure relative à la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo pour les déplacements domicile-travail.

Le Code de la route et ses récentes mises à jour favorisent la sécurité des cyclistes ainsi que leur circulation. (Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement).

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie

Service Mobilités et Infrastructures
Pôle Mobilités

Cité Administrative
2 rue Saint-Sever - BP 86002
76032 Rouen cedex

smi-dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

Le développement de l'intermodalité vélo-train passe avant tout par une stratégie commune et coordonnée de l'ensemble des acteurs de la région, de promotion des modes alternatifs, notamment de la pratique du vélo.

Cette stratégie se traduit grâce à un panel d'actions sur les territoires d'origine des déplacements :

- généralisation de l'offre en stationnement cycle sécurisé ;
- embarquement des vélos à bord des trains ;
- développement des services liés à la mobilité cyclable en gare ;
- promotion en gare d'origine de l'offre de mobilité disponible au sein des territoires de destination ;
- jalonnement et aménagement des principaux itinéraires de desserte de la gare à vélo ;
- uniformisation de la signalétique de jalonnement des gares à l'échelle régionale ;
- campagne de communication globale ciblant les usagers sur l'ensemble de leur chaîne de déplacement ;
- valorisation et extension de la billettique unique ;
- promotion de la pratique du Vélo à Assistance Électrique (VAE).

Elle se fonde également sur un renforcement des politiques d'écomobilité au sein des territoires de destination (polarité urbaine, bassins d'emplois, d'éducation et pôles touristiques principaux).

L'essor de l'intermodalité vélo-train se fera de manière graduelle en incitant les pratiques pour amorcer les changements de comportement et justifier des investissements à plus long terme. Les actions à mener doivent favoriser les mobilités durables dans leur ensemble en tenant compte des objectifs et des enjeux propres à chaque territoire. Dans un premier temps, les actions sont à mener en priorité aux abords directs de la gare. Avec le temps et l'évolution des comportements, les rayons d'action pourront s'étendre sur l'ensemble du bassin versant cyclable des gares.

... sur l'ensemble de la chaîne de déplacement

