

LIVRE BLANC

Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition



Le mot des Présidents

Chères lectrices et chers lecteurs,

La mobilité est devenue un enjeu crucial pour notre société. Face aux défis environnementaux, économiques, sociaux et de santé publique, il est impératif de transformer notre manière de nous déplacer et de repenser l'aménagement des territoires, des villes et des quartiers.

Notre défi collectif est de créer un système alternatif crédible et désirable à la voiture. La complémentarité entre le vélo et les transports collectifs est un levier particulièrement puissant, et encore trop peu exploité en France, pour proposer des solutions attractives et ainsi rendre possible des changements de pratiques.

C'est pour cette raison que la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) unissent leurs voix pour vous présenter ce livre blanc : « *Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition* ».

Nous appelons les autorités organisatrices de la mobilité, les autorités compétentes de voirie, les opérateurs, les bureaux d'étude, les fabricants de matériel, les urbanistes et les architectes à systématiquement intégrer la complémentarité et l'articulation des transports publics et du vélo. La vision du futur que nous défendons est celle de bassins de vie maillés par des réseaux cyclables et de transports collectifs à haut niveau de service, pensés en cohérence et offrant des interfaces accueillantes et bien aménagées.

Notre objectif n'est pas seulement de mieux répondre aux besoins des usagers actuels, mais d'attirer des automobilistes vers une mobilité plus durable. Nous proposons un système de transport capable de convaincre celles et ceux qui aujourd'hui dépendent de leur voiture que d'autres options existent, qui unifient les parcours au triple plan de l'espace, de l'information et de la tarification.

Pour réussir cette démarche, il faudra absolument faire confiance à l'expertise des usagers eux-mêmes, qui connaissent le mieux les irritants actuels et les leviers d'amélioration de nos systèmes de transport : ils doivent absolument être au cœur de la réflexion sur la mobilité quotidienne. Encourager le dialogue entre les usagers, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport est indispensable, non seulement pour construire des solutions pertinentes et efficaces, mais également pour les évaluer et les améliorer.

Nous espérons que ce livre blanc servira de point de départ à des discussions fructueuses et des actions concrètes et ambitieuses en faveur d'une mobilité durable qui donne toute sa place à la complémentarité des modes actifs et collectifs.

La multimodalité est l'avenir de la mobilité ! Grâce à l'alliance du vélo et des transports collectifs, cet avenir s'écrit aujourd'hui.

Bien à vous,

Bruno Gazeau,
président de la FNAUT

Olivier Schneider,
président de la FUB



Introduction

Pour décarboner notre système de mobilité, misons sur des valeurs sûres

Proposer un système alternatif à un mode de transport aussi hégémonique que la voiture ne sera possible qu'en bâtissant de solides alliances. L'heure n'est plus aux paris incertains sur des innovations technologiques « disruptives » ou l'appropriation de nouveaux usages trop éloignés des habitudes et besoins des Françaises et des Français.

Miser davantage sur les modes connus, appréciés et fiables que sont le vélo et les transports collectifs, en exploitant pleinement leur complémentarité, apparaît comme un levier essentiel et encore trop peu activé pour bâtir l'avenir de nos mobilités.

Le vélo est non seulement un mode sobre, efficace et flexible sur les courtes et moyennes distances, mais il est aussi plébiscité pour ses bénéfices en matière de santé, de plaisir et de convivialité. L'intégration du vélo dans un système multimodal est aujourd'hui indispensable pour exploiter pleinement son potentiel et conquérir les trajets de moyennes et longues distances. Il vient répondre à un défi central pour les transports collectifs, qui met en jeu leur attractivité et leur modèle économique : la desserte fine des territoires pour offrir des solutions de déplacement fluides et performantes « porte à porte », adaptées à la diversité des besoins et pouvant prétendre faire concurrence à la voiture.

Le vélo et les transports collectifs peuvent et doivent ainsi se retrouver autour des deux mots d'ordre qui structurent désormais les débats d'orientations sur les transports : sobriété et planification¹.

Conquérir de nouveaux usagers en sortant d'une logique de concurrence

La FUB plaide ainsi pour que le vélo et les transports collectifs sortent définitivement d'une logique de concurrence, pour s'inscrire ensemble dans une stratégie de conquête de nouveaux usagers et de renforcement mutuel de leurs attractivités. Ces deux modes ont le même concurrent : la voiture individuelle et les innovations qui tentent d'en pérenniser l'hégémonie. Une formule utilisée par la RATP dans les années 1990 pour valoriser sa politique pro-vélo² est à ce titre élocuente : « *La RATP aime le vélo parce qu'elle aime la ville qui va avec* ».

Cette approche est particulièrement pertinente à mobiliser pour les territoires qui représentent aujourd'hui le plus grand défi en matière de report modal depuis la voiture : les espaces périphériques des métropoles et les zones peu denses.

C'est ainsi une approche systémique que nous défendons, qui implique une intégration des sujets vélos et transports collectifs dès les phases de planification, dans la conception des réseaux et des services et jusqu'à l'information des usagères et usagers, ceci dans le but de déployer des systèmes complets d'offres de mobilité.

Cette ambition vise ainsi à ériger les réseaux express vélo comme éléments structurants de la politique de mobilité, en cohérence avec les réseaux de transports collectifs.

1. TDIE, *Engagements climatiques mobilités : à la recherche du bien commun*. Janvier 2023.

2. Clément Dusong, « *Le service de location de vélos Roue Libre et la politique pro-vélo de la RATP : la genèse de la location publique de vélos en Île-de-France* », Transports urbains. 2022.



Des attentes fortes des usagers et un intérêt politique croissant

Les nouveaux usages se développent rapidement et les attentes sont fortes. L'attention croissante portée aux modèles étrangers, comme les Pays-Bas³, l'Allemagne ou la Suisse, dessine des perspectives d'évolution encourageantes et inspirantes.

En 2023, dans le cadre du Congrès de la FUB, le ministre chargé des Transports affichait un intérêt fort pour une approche multimodale qui place le vélo en son centre⁴. Plusieurs régions, comme la Bretagne et le Grand-Est, sont engagées dans des démarches de déploiement de Plans Vélo ambitieux qui intègrent fortement les enjeux de multimodalité et d'intermodalité entre le vélo et l'offre ferroviaire.

Au niveau local, de plus en plus d'autorités organisatrices intègrent le vélo à leur réflexion sur l'offre de transports publics, amenant les opérateurs à déployer de nouveaux services (location longue durée, diversité d'offres de stationnement, etc.) et des billettiques multimodales (interopérabilité, post-paiement, etc.). La mise en réseau et la promotion de ces approches seront un levier essentiel d'accélération et de diffusion à l'échelle nationale.

Toutefois, il reste encore beaucoup à faire pour que vélo et transports collectifs fassent système, tout en montant en qualité, en performance et en fluidité pour les usagères et usagers.

L'intégration des usagères et usagers à la définition de ces services, à leur évaluation et à leurs évolutions est incontournable : l'intérêt croissant pour le sujet vélo de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des

Transports (FNAUT)⁵, qui se mobilise aux côtés des associations de la FUB, est aussi un signal positif.

La FUB s'engage en faveur de l'intégration du vélo dans une logique multimodale

La FUB souhaite amplifier ses réflexions, son plaidoyer et ses actions en faveur d'une approche multimodale du vélo, qui donne la priorité à la complémentarité avec les transports collectifs.

En renforçant ses liens avec les acteurs du transport public, opérateurs et autorités organisatrices des transports, la FUB a pour ambition de renforcer son expertise, consolider ses positions et faire entendre la voix des usagères et usagers du vélo, qui sont bien souvent aussi ceux des transports collectifs.

Les collectifs qui fédèrent les associations adhérentes de la FUB à l'échelle régionale⁶ sont et seront des interlocuteurs particulièrement investis auprès des chefs de file de l'intermodalité que sont les Régions, pour porter des propositions et des référentiels ambitieux en matière d'intégration des stratégies vélo et des services de transports collectifs.

Cette publication constitue une première étape de cette démarche, avec pour objectif de partager les positions de la FUB, de les mettre en débat avec les acteurs de la mobilité (autorités organisatrices, opérateurs, associations, etc.) et de valoriser des parcours des usagères et usagers qui organisent leurs déplacements grâce à la complémentarité des transports collectifs et du vélo au quotidien.

3. Julien De Labaca, *Intermodalité vélo et train : pourquoi les Pays-Bas sont un modèle dans le monde entier ?* 28 janvier 2022.

4. « Je crois profondément à l'intermodalité. [...] Je pense qu'on a vraiment besoin de réfléchir en termes de multimodalité et d'usages et c'est dans cette nouvelle approche que le vélo peut vraiment devenir un mode de transport reconnu et quotidien. »

5. FNAUT infos n°301. Mai-juin 2023.

6. <https://www.fub.fr/fub/reseau-fub/collectifs-regionaux>.

Vélo et transports collectifs : de multiples complémentarités

Pour **les usagères et usagers du quotidien**, allier les transports collectifs et le vélo peut prendre différentes formes :

→ **La multimodalité**, c'est-à-dire choisir entre ces deux modes en fonction du jour, du motif de son déplacement, de sa destination, de la météo, de son chargement, des contraintes horaires ou encore de son état de santé.

→ **L'intermodalité**, c'est-à-dire combiner les deux modes à l'échelle d'un même déplacement : stationner son vélo pour monter dans un bus ou un train, embarquer son vélo à bord ou encore louer un vélo à l'arrivée dans une gare pour se rendre à sa destination finale.

Pour les **autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs**, penser ces complémentarités dans leurs stratégies et la conception des offres de mobilité implique plusieurs enjeux :

→ **Faciliter le passage d'un mode à l'autre :**

- **à l'échelle de la vie quotidienne** : attractivité et lisibilité des réseaux vélo et de transports, tarifications flexibles, billettiques intégrées, information voyageur, etc.
- **à l'échelle des déplacements** : aménagement des accès vélo aux points d'arrêt de transports, accessibilité des quais et du matériel, stationnements en gare et pôle d'échanges, signalétique, etc.

→ Exploiter pleinement les zones de pertinence du vélo pour concevoir et renforcer l'attractivité des offres de transport collectif (d'un point de vue spatial, temporel, des profils d'usagères et usagers, etc.).



Crédit photo : FUB.

Quel potentiel de conquête des mobilités du quotidien ?

L'essor de cette approche dépend avant tout des choix politiques opérés au niveau national et local pour construire des offres de mobilité fondées sur la complémentarité des transports collectifs et du vélo. Trois grands constats traduisent un contexte favorable au déploiement de ces politiques.

→ Le vélo et les transports collectifs sont des modes en constante progression, appréciés des Françaises et des Français.

- La pratique du vélo est en constante croissance. En 2022, elle a augmenté de 31% par rapport à 2019 et de 8% par rapport à 2021 (Vélo&Territoires⁷).
- Les transports collectifs urbains connaissent une reprise de la fréquentation après avoir été fortement impactés par la crise sanitaire : en 2021, 53% des Français déclaraient utiliser les transports publics, aujourd'hui, ils sont 59% (Union des Transports Publics⁸).

→ Une partie significative des déplacements du quotidien pourraient être réalisés à vélo et en transports collectifs.

- 30% de la population déploie la majeure partie de ses activités dans un rayon de 9km autour de son domicile, soit potentiellement l'équivalent de 30 minutes à vélo ou en transports collectifs (Forum Vies Mobiles⁹).
- 60% de la population française vit à moins de 20 minutes à vélo d'une gare « voyageurs » (B&L Évolution¹⁰).

→ Le vélo est l'outil par excellence de la multimodalité et de l'intermodalité avec les transports collectifs.

- Dans un rayon de 2 à 10 km autour d'un arrêt de transport, le vélo permet la flexibilité et la desserte fine du territoire qu'on ne peut demander aux transports collectifs.
- Les personnes qui combinent l'usage du vélo et des transports développent de nouvelles façons d'utiliser ces deux modes : le vélo permet notamment d'accéder plus facilement à un transport collectif plus éloigné mais plus performant pour son trajet (desserte directe, cadencement, confort, etc.)¹¹.

POINT D'ATTENTION

88% des Français sont favorables au développement de la complémentarité vélo-transports collectifs¹².

7. Vélo&Territoires, *Fréquentation vélo en France*. 2022.

8. Union des Transports Publics, *Observatoire de la Mobilité*. 2022.

9. Forum Vies Mobiles, *Enquête Mobilité et Modes de Vie*. 2021.

10. B&L Évolution, *La France à 20 minutes à vélo*. 2022.

11. R. Kager, L. Bertolini, M. Te Brömmelstroet, *Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport*. 2016.

12. Sondage OpinionWay réalisé par la FUB en janvier 2022.

Appel à l'action

pour déployer des systèmes « vélo+transports collectifs » efficaces et cohérents

Depuis fin 2022, la FUB développe des réflexions et propositions avec son réseau afin d'identifier les leviers d'action prioritaires pour intégrer pleinement le vélo dans une logique multimodale. Ces pistes d'actions visent à interpeller les élus et les opérateurs de transport pour ouvrir des réflexions communes et exploiter pleinement le potentiel de complémentarité entre les transports collectifs et le vélo. Pour cela, la FUB appelle à planifier les politiques de mobilité et les financements associés, pour opérer des choix structurants en matière d'infrastructures, de matériel, de billettique et de services.

- 1 INTÉGRER** systématiquement le vélo aux pôles d'échanges et aux arrêts de transport
- 2 DÉVELOPPER** les réseaux cyclables et de transports collectifs pour faire système
- 3 ADAPTER** le matériel roulant pour accueillir les vélos pliants et non-démontés
- 4 PROMOUVOIR** les déplacements qui combinent le vélo et les transports collectifs
- 5 AMÉLIORER** la gouvernance et associer les usagères et usagers



CONCEVOIR DES SYSTÈMES « VÉLO + TRANSPORTS COLLECTIFS » COHÉRENTS ET EFFICACES



- 1 Gares et pôles d'échanges :** stationnements, services de location et réparation, accès aux quais (ascenseurs, goulottes, etc.)
- 2 Réseau cyclable à haut niveau de service :** pistes cyclables en site propre connectées au réseau de transports collectifs
- 3 Accueil des vélos pliants et non-démontés :** emplacements pérennes, espaces modulaires, circulation et stockage à bord, etc.
- 4 Promotion :** signalétique, information multimodale, marque commune, billettique intégrée, etc.
- 5 Gouvernance :** contrats opérationnels de mobilité, concertation des associations et habitants, etc.

AXE 1 | INTÉGRER

systématiquement le vélo aux pôles d'échanges et aux arrêts de transport

Penser les arrêts et pôles d'échanges comme des lieux de services et de ressources pour les usagères et usagers du vélo, au plus près des lieux de vie et d'emploi, est un levier puissant de développement de la multimodalité au quotidien. Le principal défi du développement de l'intermodalité est de rendre fluides et simples les usages combinés du vélo et des transports collectifs pour le plus grand nombre d'entre-eux.



Crédit photo : ADMA.

→ **Équiper l'ensemble des arrêts des transports collectifs d'arceaux en accès libre (en priorité) et de consignes fermées (collectives et individuelles)**, adaptés à la diversité des besoins des usagères et usagers (ponctuels/réguliers, vélos cargos, vélos adaptés, avec remorques, etc.).

POUR EN SAVOIR PLUS

Les stationnements pour les vélos doivent être visibles, proches de l'accès aux transports, confortables et avec des conditions d'accès homogénéisées et facilitées pour les usages du vélo comme pour les piétons.

Voir le « *Guide du stationnement vélo en gare* » du Collectif Vélo Île-de-France en partenariat avec la FUB et l'ADMA (2023).

→ **Faire des pôles d'échanges de transports collectifs des lieux attractifs et de promotion du vélo** : services et ateliers d'entretien et de réparation, lieu de conseil, achats de petits matériels, recharge de batteries de VAE, etc.





Crédit photo : ADMA Vélostation de Chambéry.

→ **Garantir des offres de location de vélos courte et moyenne durée** aux tarifs accessibles dans tous les arrêts structurants des réseaux de transports collectifs, en premier lieu les gares ferroviaires, et rendre systématiquement possible la réservation d'un vélo en gare au moment de l'achat d'un titre de transport (ex. TER et TGV)¹³.

→ **Développer l'offre de location longue durée de vélos et les aides à l'achat pour les vélos pliants** pour les abonnés des transports collectifs, en particulier TER, dans les grandes métropoles et en Île-de-France.

→ **Faciliter la circulation des vélos dans les gares et l'accès aux quais** (rampes et goulottes adaptées, ascenseurs dimensionnés avec portes opposées, etc.) en visant aussi l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

POUR EN SAVOIR PLUS

Les services BlueBike (Belgique) et OVFiets (Pays-Bas) sont des sources d'inspiration pour penser les offres de location de vélo en gare.

Voir le webinaire de l'ADMA-Académie des Mobilités Actives « *L'intermodalité train-vélo en Belgique et aux Pays-Bas, les raisons du succès, les clés de l'adaptation en France* » (2023).

13. Académie des Mobilités Actives, *L'intermodalité train-vélo en Belgique et aux Pays-Bas, les raisons du succès, les clés de l'adaptation en France*. Mai 2023.

AXE 2 | DÉVELOPPER

les réseaux cyclables et de transports collectifs pour faire système

Le déploiement de « Réseaux Express Vélo », c'est-à-dire des aménagements structurants à l'échelle d'un territoire, séparés du trafic motorisé, jalonnés et continus, est essentiel pour déployer une politique multimodale ambitieuse. De plus, concevoir les réseaux vélo et de transports collectifs de façon coordonnée renforce l'attractivité et l'efficacité de chacun des deux modes. Exploiter la zone de pertinence du vélo permet d'étendre la zone de chalandise des arrêts d'une ligne et de désaturer, lorsque nécessaire, l'offre de transports publics. L'attention portée aux aménagements et à la bonne répartition de l'espace permet de prévenir les conflits et de garantir la performance et la sécurité de chacun de ces modes.

→ Développer des « Réseaux Express Vélo » analogues à l'offre de transports collectifs : intégrer la planification et la réalisation de réseaux cyclables à haut niveau de service dans les projets de transports, en particulier dans le cadre du déploiement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM).

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Le projet francilien de « Réseau express vélo », désormais baptisé « VIF » (Vélo d'Île-de-France), a été adopté en 2020 par la Région suite à l'appel des associations de promotion du vélo. Le tracé des lignes et leur dénomination calqués sur le plan des transports, ainsi que les principes de continuité, d'efficacité et de sécurité, garantissent l'attractivité du réseau et renforcent la synergie entre les deux modes.



→ **Renforcer l'attractivité et la zone de chalandise des lignes fortes de transports collectifs grâce au vélo** : améliorer l'accessibilité par le réseau cyclable des gares et pôles d'échanges, en particulier lorsqu'ils sont situés en périphérie des agglomérations (premières et deuxième couronnes métropolitaines).

→ **Repenser la desserte fine en lien avec les possibilités offertes par le vélo**¹⁴ :

- développer fortement le vélo dans les zones où la desserte en bus n'est pas facile ou peu pertinente (zones périurbaines, zones industrielles, etc.) ;
- prioriser les modes actifs dans les zones très denses et redimensionner l'offre de transports collectifs en concertation avec les usagères et usagers ;
- lorsque cela est pertinent et attractif, orienter certains usagères et usagers des bus vers le vélo et la marche (par exemple, les étudiants et les scolaires en cas de saturation).

POUR EN SAVOIR PLUS

Cette approche permet de flécher et concentrer le bus sur sa zone de pertinence pour renforcer son attractivité et son modèle économique : les dessertes structurantes (BHNS, lignes fortes), les dessertes longues distances (interurbains, lignes « express ») et les dessertes spécifiques où le vélo n'est pas pertinent (topographie, coupures urbaines, dessertes nocturnes, etc.).

Voir Dimitri Rechov « *Quelle articulation entre vélo et bus à l'avenir ?* », *Vélocité* n°106 (2021).

→ **Intégrer le vélo dans les offres proposées aux scolaires et aux PMR, par exemple :**

- proposer des aides à l'achat de vélo et des services d'accompagnement (choix et maîtrise du vélo, itinéraire, etc.) ;
- faciliter le stationnement et l'emport des vélos pour les élèves ;



Crédit photo : FUB - La desserte d'une gare par le réseau cyclable, Pays-Bas.

- organiser des vélobus et porter une attention forte à la desserte par le réseau cyclable des établissements scolaires et d'accueil.

→ **Gérer les évolutions exceptionnelles de la fréquentation en jouant sur les deux modes, par exemple :**

- miser sur le vélo en soutien à l'augmentation de l'offre de transports collectifs pour gérer l'affluence exceptionnelle liée à de grands événements sportifs et culturels ;
- réciproquement, adapter l'offre de transports collectifs aux périodes de l'année où la pratique du vélo est plus faible ;
- inciter à l'usage du vélo et de la marche pour gérer la saturation de certains segments de lignes de transports collectifs.

POINT D'ATTENTION

Le déploiement de services adaptés pour les personnes qui ont besoin de bus est évidemment à conserver, sous un format ajusté aux caractéristiques de la fréquentation en concertation avec les usagères et usagers.

14. Frédéric Héran et Dimitri Rechov, *Vélocité* n°161.

AXE 3 | ADAPTER

le matériel roulant pour accueillir les vélos pliants et non-démontés

Pour les trajets du quotidien (domicile-travail, domicile-études, etc.), l'emport de vélo à bord des trains ou des cars interurbains peut répondre à certains besoins, lorsqu'il n'existe pas d'alternative pour rejoindre la destination finale (transports collectifs, services de location de vélos, etc.) ou en solution de secours en cas de problème technique ou d'intempéries. Pour ces raisons, pouvoir emporter un vélo à bord est incontournable et doit être toujours rendu possible. Toutefois, l'emport n'est pas le levier principal de massification de l'intermodalité vélo-transports collectifs au quotidien. L'usage du vélo pliant est une solution intéressante pour rendre possibles et fluides ces pratiques.



Crédit photo : FUB.

→ Adapter le matériel roulant à l'intermodalité avec le vélo implique notamment :

- **d'aménager des espaces pérennes destinés aux vélos non-démontés** d'au moins 8 places par train¹⁵, 5 places sur les cars interurbains et 1 place dans les bus urbains, tramway, transport par câble, etc. ;
- **de développer des aménagements multifonctionnels et modulaires** s'adaptant aux besoins et pratiques, d'un point de vue **temporel** (par exemple, en période estivale, en dehors des heures de pointe) et **spatial** (dans les régions et sur les axes sur lesquels l'emport est pertinent ou répond à des besoins liés au tourisme) ;
- **d'adapter les espaces** pour faciliter la circulation, l'accueil et le stockage des vélos pliants.

POINT D'ATTENTION

Les espaces de stockage à l'horizontal côte à côte sont les plus simples d'utilisation et s'adaptent à la diversité des types de vélos. Ils rendent toutefois « concurrentes » les entrées et sorties des cyclistes et consomment davantage d'espace. Les crochets sont plus efficaces pour la gestion de l'espace et les entrées et sorties des cyclistes, mais ne conviennent pas à toutes et tous, selon le type de vélo et la condition physique.

15. La LOM a inscrit l'obligation de prévoir 8 emplacements destinés au transport de vélos non démontés dans les services nationaux (TGV, TET). Elle prévoyait aussi un nombre minimum obligatoire de places dans les TER : en 2021, la loi 3DS a toutefois donné compétence aux régions pour fixer ce seuil minimal.

→ Organiser l'emport des vélos de façon simple lors des périodes de forte demande (haute saison du cyclotourisme, événements, etc.).

- par de la réservation (à travers un parcours client unique, simple et lisible) ou une tarification non discriminante pour garantir l'efficacité et les capacités du transport public par rapport à la voiture ;
- en prévoyant une présence pour accompagner et informer les cyclistes dans les périodes de forte affluence ;
- en cas de saturation, la solution doit toujours être d'augmenter les capacités du transport public et de développer des infrastructures cyclables (stationnements et pistes cyclables).



Crédit photo : FUB.



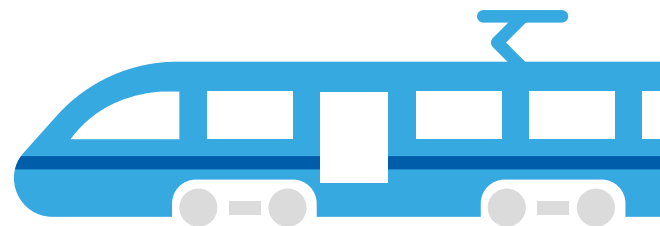
Crédit photo : J.-M. Trotignon.

→ Renforcer la connaissance des pratiques et des besoins en matière d'emport

pour apporter des réponses adaptées aux usages (enquêtes, études, etc.).

POINT D'ATTENTION

L'emport d'un vélo dans un transport collectif doit être possible en tout temps. Tous les types d'usagers et usagers doivent avoir une possibilité d'embarquer leur vélo (tricycle, remorques, etc.).



AXE 4 | PROMOUVOIR

les déplacements qui combinent le vélo et les transports collectifs

Valoriser et encourager les nouvelles habitudes intermodales et multimodales est indispensable pour lutter contre « l'insensibilité à l'offre » qui favorise l'inertie des habitudes de mobilité. L'accompagnement est aussi essentiel pour lutter contre les inégalités d'accès à la mobilité et faciliter la vie des usagères et usagers.

→ **Signaler et afficher systématiquement les réseaux cyclables et les transports collectifs** sur les plans, dans l'espace public par du jalonnement et dans les calculateurs d'itinéraires (distances et temps de parcours).

POINT D'ATTENTION

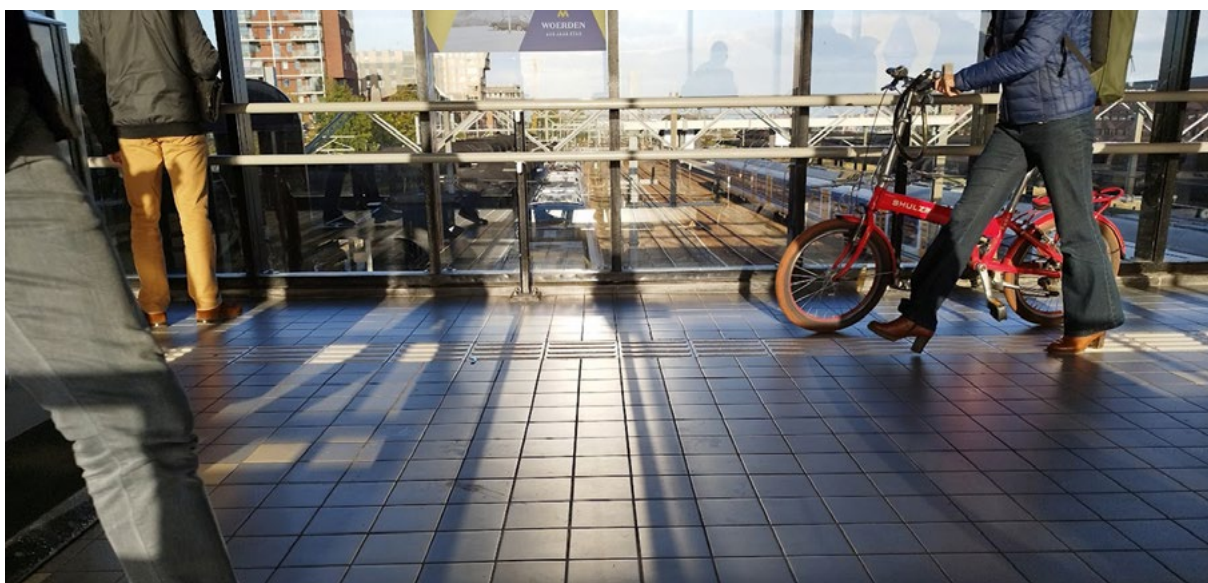
Produire et ouvrir les données numériques liées au stationnement, en respectant le schéma de données nationales, ainsi qu'aux places vélo disponibles à bord est un enjeu important pour mettre en place des systèmes d'information voyageurs performants et fiables.

Pour en savoir plus, voir le décriptage de Vélo&Territoires.

→ **Rendre la billettique interopérable à l'échelle des bassins de mobilité**, en priorité entre les transports collectifs et l'accès aux stationnements sécurisés et aux services de location de vélo.

→ **Partager la même marque entre les transports publics et les services vélo (location, stationnement, etc.)** et valoriser les pratiques intermodales et multimodales dans les communications et animations des opérateurs et des AOM.

→ **Faciliter les usages ponctuels des transports collectifs et du vélo** (paiement CB sans contact, post paiement, etc.).



Crédit photo : FUB.

→ **Mettre en place des canaux de communication** entre les opérateurs et les usagères et usagers du vélo, pour améliorer la prise en charge des enjeux d'intermodalité et de cohabitation des modes.

→ **Développer la « culture vélo » chez les professionnels du transport collectif.**

- **Développer** les connaissances et formations sur la multimodalité et l'intermodalité vélo+TC : formation initiale et continue des ingénieurs transports et aménagements de la voirie, partage d'expérience au sein des réseaux de collectivités et d'opérateurs, valorisation de territoires pilotes, etc.
- **Généraliser** les dispositifs d'incitation à l'usage du vélo chez les salariés d'entreprise de transport (label Employeur Pro-Vélo, Forfait Mobilités Durables, etc.).
- **Sensibiliser** régulièrement les conducteurs et conductrices de bus, cars et tramways et les cyclistes à la cohabitation (par exemple, par des formations « Vis ma vie »).
- **Former** les agents des transports collectifs à l'accueil et l'information des cyclistes.



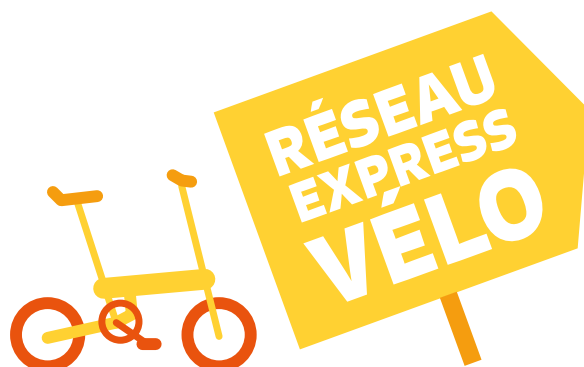
Crédit photo : FUB.

→ **Mobiliser les employeurs pour favoriser la multimodalité.**

- **Rendre obligatoire** le Forfait Mobilités Durables.
- **Promouvoir et mettre à disposition** des vélos pliants ou classiques de fonction et de service pour les salariés.
- **Transformer** le cadre fiscal des véhicules de fonction pour privilégier systématiquement le vélo et les transports collectifs sur la voiture individuelle.

→ **Lutter contre les inégalités d'accès aux services de mobilité durable.**

- **Former et accompagner** les scolaires et le grand public à la pratique du vélo combiné aux transports collectifs (bien choisir son mode et son itinéraire, stationner et embarquer son vélo, etc.).
- **Intégrer** systématiquement les pratiques intermodales et multimodales dans les solutions proposées par les plateformes de mobilité (CCAS, Pôle emploi, etc.) à destination des publics précaires.



AXE 5 | AMÉLIORER

la gouvernance et associer les usagères et usagers

Exploiter tout le potentiel de la complémentarité entre transports collectifs et le vélo implique d'agir de façon coordonnée à l'échelle des bassins de mobilité. Le défi est de déployer rapidement un système complet tout en associant les usagères et usagers à leur conception et à leurs évolutions, pour garantir un fonctionnement fluide et attractif sur le long terme.

→ **Accélérer** la définition des périmètres des bassins de mobilité et la signature des contrats opérationnels de mobilité prévus par la LOM.

→ **Intégrer** systématiquement les associations d'usagères et usagers du vélo et des transports collectifs dans les concertations, notamment les comités de partenaires.

→ **Développer** les enquêtes sur l'intermodalité vélo-transports collectifs (origine-destination, analyse des données des EMC2) et sur la variabilité des pratiques combinées à l'échelle de la vie quotidienne (motivations des choix entre vélo et transports collectifs selon les distances, les motifs, etc.).



Crédit photo : Adobe Stock.

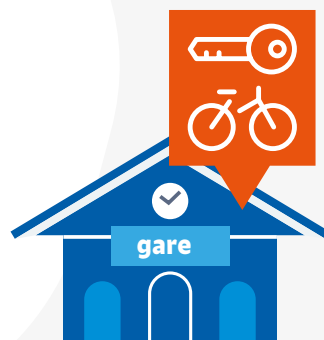
Panorama de modes de vie organisés autour du vélo et des transports collectifs

Les parcours et témoignages d'usagères et usagers, habitant différents types de territoires, qui se déplacent au quotidien en utilisant les transports collectifs et le vélo, qu'ils soient combinés à l'échelle des déplacements ou de leurs vies quotidiennes, révèlent tout l'intérêt de ces solutions et éclairent sur les choix à prioriser pour rendre possible la diffusion de ces pratiques de mobilité.

MATHILDE, dans le Grand-Est, saute du vélo aux transports collectifs au quotidien

« Le vélo est mon moyen de déplacement principal depuis une dizaine d'années, et j'utilise les transports collectifs en complément, soit si je dois aller loin, soit à cause du dénivelé ou parfois de la météo. Si je vais à Metz ou à Strasbourg, je vais à la gare à vélo, j'en ai pour 5 minutes, ensuite je le mets dans un parking souterrain. Mon travail est en haut d'une très grande montée : je vais à vélo jusqu'au pied de la montée, je le laisse et je prends le bus. C'est dommage que je ne puisse pas le mettre dans le bus, car je pourrais faire le retour à vélo. Le week-end, je choisis entre le vélo et le bus surtout en fonction de la distance et de la sécurité, s'il y a une piste cyclable ou pas. La pluie, ça ne me fait pas peur, mais les départementales oui. Je ne me sens pas freinée dans mes déplacements au quotidien. Là où la voiture me manque, c'est pour sortir de la ville, aller à la campagne. Quand je rends visite à mes parents, qui sont dans un village à moins de 10 km de Neufchâteau, j'y vais en train, mais ils sont obligés de venir me chercher à la gare en voiture parce que la départementale est trop dangereuse à faire à vélo. »

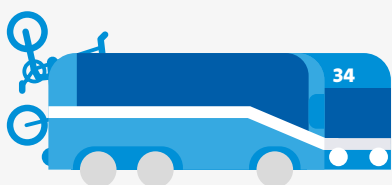
Nancy (Meurthe-et-Moselle)

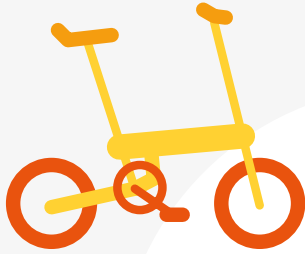


ÉTIENNE, en Occitanie, l'intermodalité : mission impossible en milieu rural ?

« J'habite dans le Gard, et je travaille à une vingtaine de kilomètres de chez moi. Le plus souvent, j'y vais en vélo électrique, ça me prend 50 minutes. J'ai voulu tenter l'intermodalité mais ça n'est pas une mince affaire. L'arrêt de bus est à 5 minutes de chez moi à pied, j'en ai ensuite pour 20 minutes de trajet et à l'arrivée il reste 4 km à faire à vélo jusqu'à mon travail. J'ai choisi de laisser un vieux vélo stationné à l'arrivée, et le seul endroit où j'ai trouvé un arceau est le parking d'un fast-food. L'avantage de prendre le bus c'est que j'ai un peu plus de temps libre, mais comprendre les horaires est un challenge. Dans l'idéal, il faudrait que je puisse accrocher mon VAE à l'arrière du bus ; c'est plus confortable et je pourrais faire le retour à vélo si j'ai envie ou besoin d'aller faire une course. Une autre solution pratique serait d'avoir un vélo en libre-service à l'arrivée. »

Aigues-Mortes (Gard)





ARTHUR, en Île-de-France, allie la performance des transports collectifs avec l'agilité du vélo pliant

« Mon bureau est à la gare de l'Est, j'y vais une fois par semaine et je me rends chez des clients deux à trois jours par semaine dans toute l'Île-de-France, y compris en grande couronne et ce n'est pas toujours à côté des arrêts de transports. J'ai la chance d'avoir un vélo pliant de fonction. Pour préparer mes trajets, je regarde sur une application : si c'est moins de 45 minutes, j'y vais en 100 % vélo, même s'il pleut. Si c'est plus long, je regarde les transports. Je vise les lignes principales, les Transiliens et les RER : le but c'est d'éviter les changements et de prendre celle qui m'amène le plus vite à destination, même si la gare de départ est un peu plus loin de chez moi. La limite aujourd'hui c'est la desserte de chez moi à la gare : il y a une départementale, mais elle n'est pas aménagée pour le vélo, donc je dois faire un détour pour l'éviter. »

Neuilly-sur-Marne (Seine-Saint-Denis)

LAURE, en Bretagne, la solution « à deux vélos » pour plus de liberté

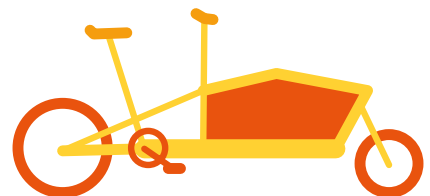
« J'habite en périphérie de Rennes et je travaille dans un collège à Vannes. Le matin, je laisse mon vélo de ville devant la gare de Rennes et je prends le TER pendant 1 heure, puis je retrouve mon vélo de voyage, stationné dans une consigne sécurisée à la gare de Vannes. Il ne me reste plus que 4 km pour arriver au collège, le trajet est très agréable. Cette solution me permet de ne pas dépendre du bus, qui est beaucoup moins cadencé que le TER, en particulier le soir. Pour moi, c'est plus confortable de ne pas transporter mon vélo dans le train pour ce trajet, j'ai l'esprit léger et je ne suis pas encombrée. L'inconvénient de cette solution c'est la crainte de me faire voler mon vélo et l'entretien. Il faut soit apporter son matériel sur place, soit ramener son vélo chez soi de temps en temps. »

Rennes (Ille-et-Vilaine)



Ressources utiles pour aller plus loin

- ADMA - Académie des Mobilités Actives, *Intermodalité vélo-train en Belgique et aux Pays-Bas : les raisons du succès, les clefs de l'adaptation en France*. 2023.
- ADMA - Académie des Mobilités Actives, *Le potentiel inexploité du stationnement en gare*. 2022.
- B&L Évolution, *La France à 20 minutes à vélo*. 2022.
- De Labaca Julien, *Intermodalité vélo et train : pourquoi les Pays-Bas sont un modèle dans le monde entier ?* 2022.
- ECF, *Cyclists love trains, An analysis of the bicycle friendliness of European railway operators*. 2021.
- FNAUT, *Améliorer le transport de vélos dans les trains : Analyses et préconisations de la FNAUT*. 2021.
- Forum Vies Mobiles, *100 réseaux de « métro » pour desservir la France*. 2022.
- Forum Vies Mobiles, *Le triptyque marche, vélo, transports collectifs doit être au cœur des politiques de transition écologique*. 2021.
- GART, *Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs*. 2015.
- Kager, Bertolini, Te Brömmelstroet, *Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport*. 2016.
- UTP, *La clef d'une mobilité apaisée et durable : l'articulation entre transports publics et vélos*. 2020.
- Vélo&Territoires, EMBARQ, *Étude intermodalité vélo-transports terrestres*. 2021.
- Vélocité n°161, *Bus, vélo et marche : complémentaires ou concurrents ?* Octobre-novembre-décembre, 2021.



La FUB regroupe aujourd'hui plus de 500 associations et antennes locales et 8 collectifs régionaux œuvrant à la promotion du vélo partout en France. Elle coordonne les échanges d'expériences et construit ses positions avec son réseau, pour agir auprès des décideurs nationaux en faveur du déploiement d'un véritable « système vélo ».

ADMA - Académie Des Mobilités Actives, programme porté par la FUB, vise à accroître et diffuser, l'expertise autour des politiques marche et vélos, et ce, dans tous les territoires français.



Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Siège : 12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg

Antenne : 174 quai Jemmapes - 75010 Paris

03 88 75 71 90 • contact@fub.fr • fub.fr

Rédaction : Claire-Marine Javary

Équipe projet :

FUB : Nicolas Frasier, Thibault Quéré, Céline Scornavacca

ADMA : Fannie Bélanger-Lemay

Les propositions présentées dans ce livre blanc ont été construites grâce à la participation de personnes adhérentes et salariées des associations et collectifs du réseau de la FUB : le collectif Vélo Île-de-France, le collectif Vélo Pays de la Loire, le collectif Bicyclette Bretagne, le collectif Vélo Normandie, le collectif Vélo Occitanie, l'ADTC Grenoble, l'AU5V (Oise), Dérailleurs Caen, MDB, Paris en Selle, ainsi que l'AF3V.

Merci en particulier à Alric Bonvalet, Fabien Foulon, Frédéric François, Abel Guggenheim, Gaëtan Hugué, Armand Portaz, Dimitri Rechov et Marie Wehner.

La FUB remercie la FNAUT, et en particulier Bruno Gazeau, Gilles Laurent et Alain Richner pour leurs contributions et le soutien apporté à ces propositions.



Coordination de la production : Audrey Kurtz et Valérie Scheuch

Conception graphique et mise en page : Annick Weber

Impression : Parmentier Imprimeurs

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Octobre 2023



AVEC LE SOUTIEN DE

