

# LE PROBLEME DU VELO DANS LE MONDE FERROVIAIRE

Transmis par le blog Isabelle et le vélo



Journée d'étude  
14 novembre 2016  
Hôtel de Ville  
de Paris

Gilles Durantet



# POURQUOI LE TRAIN A T-IL BESOIN DU VELO?

- Le vélo, utilisé en complément du train, améliore le bilan carbone de celui-ci calculé sur les trajets de bout en bout
- Toutes les clientèles, y compris la cycliste, doivent être recherchées pour rentabiliser les lignes
- L'engagement durable d'une entreprise a de l'avenir

«La  
finance durable  
décolle  
enfin» LE TEMPS



# RABATTEMENT VERS LA GARE

- L'accessibilité à la gare est le premier maillon de la chaîne intermodale train+vélo
- Un maillage de pistes ou bandes cyclables permet un trajet domicile/gare apaisé



- L'enjeu est de capter et fidéliser une clientèle dans un périmètre de 3 à 5 km



# STATIONNEMENT EN GARE

- Le cycliste a besoin de stationner son vélo au plus près des quais (50m)
- Le «cœur de gare» doit être rentabilisé
- Un abri doit répondre à des normes ferroviaires s'il se trouve à proximité des voies

Conflit  
d'intérêts

- Objectifs à atteindre:
  - ✓ *La sécurité contre le vol*
  - ✓ *L'économie de place*
  - ✓ *La simplicité d'utilisation*
  - ✓ *La maîtrise des coûts*
  - ✓ *La mutualisation des services*







# STATIONNEMENT EN GARE

Au Japon

Gare d'Ibaraki-city:

- ✓ Parc fermé scooter/vélo donnant sur la rue
- ✓ 150yens/jour (1,3€)
- ✓ Paiement par carte prépayée multimodale
- ✓ Emplois «retraités»
- ✓ Vélos posés sur la béquille
- ✓ Couple vélo+cycliste enregistré en préfecture
- ✓ Location de vélos 300yens/jour





# ACCES AUX QUAIS

- Les flux de cyclistes ne doivent pas croiser ceux des véhicules à moteur, piétons (+valise), PMR et caristes
- Les goulottes sur escalier ne doivent pas réduire les unités de passage réglementaires

Faciliter l'accès = plus de vélos dans les trains?

Ne pas le faire = réduire les cyclotouristes?

Choix  
stratégique

● Les équipements doivent être prévus pour répondre à tous les besoins:

- ✓ *Ascenseurs dimensionnés pour les vélos*
- ✓ *Rampes tous publics aux normes PMR*





# EMBARQUEMENT

- Incertitude sur les temps de montée/descente des cyclistes
- Communiquer sur une offre vélo embarqué n'est pas jugé prioritaire
- ✓ *Pictogramme sur les livrées*
- ✓ *Marquage sur le quai*
- ✓ *Cheminement cycliste balisé*
- Les différentes hauteurs de quai et de plateformes sont des freins à l'accès de plain-pied aux voitures
- Le franchissement de lacunes horizontales est une difficulté pour les personnes avec un vélo





# LE VOYAGE EN TRAIN

ter



● Le transporteur doit satisfaire aux cahiers des charges des AOT

✓ Pour répondre aux besoins des pendulaires et loisirs/touristes

✓ En trouvant des solutions au manque de place en heures de pointe

Vélos  
pliants

Stationnement  
en gare

Location  
de vélos

Vélos  
en Libre  
Service





# LE VOYAGE EN TRAIN



TGV



INTERCITÉS  
Les trains classiques SNCF

Objectif  
commercial

● Augmenter les recettes en transportant plus de voyageurs et moins de vélos, poussettes, valises et contrebasses...

- Paiement du service sur les TGV et Intercités =
- ✓ Responsabilité liée au contrat de transport
- ✓ Recettes en plus de la vente de la place assise
- ✓ Statistiques des gares de montée/descente pour la mise en place de services dédiés



# LE VOYAGE EN CAR

- La continuité de l'offre implique un certain nombre de vélos transportés à bord des cars avec des contraintes fortes:
  - ✓ La pose d'un coffre extérieur ne doit pas empêcher l'accès au moteur et entraîne une hausse de la consommation
  - ✓ Le recul du car dans une voirie en pente ne doit pas être entravé
  - ✓ Le chauffeur n'a pas le droit de quitter son siège pour la mise en place d'un vélo en soute
  - ✓ A l'intérieur les vélos ne doivent pas risquer de blesser un passager (fixation, séparation etc.)

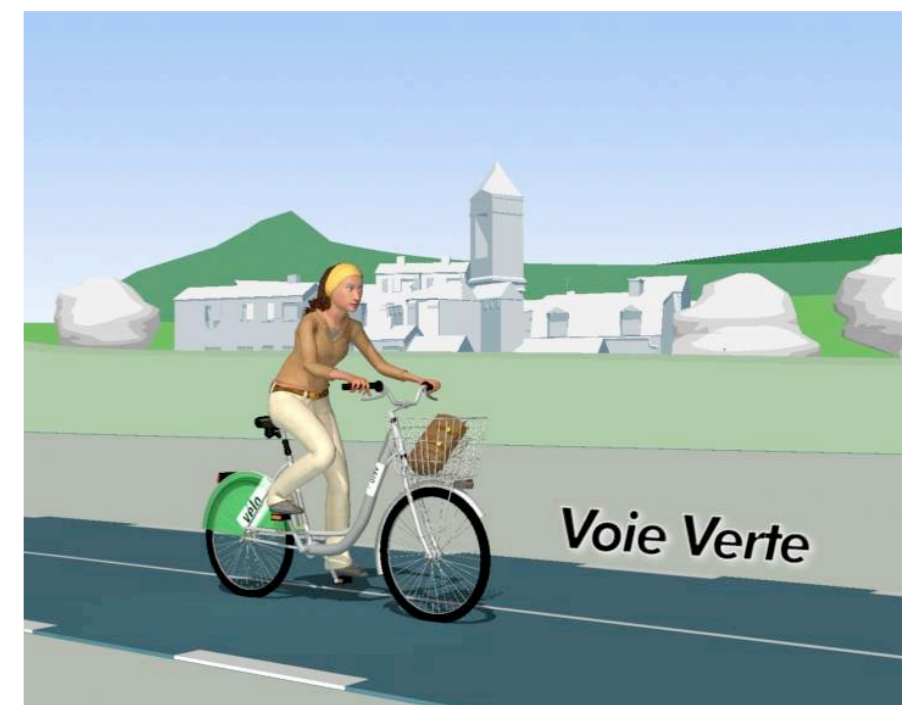


# DIFFUSION A PARTIR DE LA GARE

● A l'intérieur de la gare une hiérarchie de la signalétique peut empêcher la présence des informations aux cyclistes.



● La liaison entre la gare et une Véloroute Voie Verte demande un dialogue entre le gestionnaire de la gare et les responsables de la voirie







# ENVIRONNEMENT CHEMINOT

- Le turn-over du personnel dédié nuit à l'efficacité
- L'agent ne travaille sur le sujet «vélo» que si cela est spécifié dans sa feuille de route annuelle (objectifs fixés avec son N+1), dans la limite du temps indiqué et si cela peu influencer sa notation de fin d'année
- La dispersion des compétences dans les régions peut entraîner un manque de cohérence des actions menées
- Il faut garder une mémoire des bonnes pratiques train+vélo
- La concertation est nécessaire avec les représentants de la clientèle cycliste: Associations, CVTC, DRC ...

# MERCI DE VOTRE ATTENTION



Journée d'étude  
14 novembre 2016  
Hôtel de Ville  
de Paris

Gilles Durantet