

# TER AIME LE VÉLO



# VÉLO ET TRAIN, QUELLE RÉALITÉ, QUELLES SOLUTIONS ?

Ce document tente de décrire la réalité de la demande concernant le vélo+train à l'échelle hexagonale, aborde quelques idées reçues, avant de proposer plusieurs pistes visant à offrir des nouvelles solutions aux clients TER.

## LA LOM, UNE BASE ESSENTIELLE

La Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019 se fixe un objectif de 9% de part modale vélo dans les déplacements des Français d'ici à 2024. Coté vélo+train, cela s'illustre par des obligations fixées par décrets sur un nombre de parkings vélos en gare à construire et un nombre minimum de places vélos à bord des trains.

## LE COVID-19, UN ACCÉLÉRATEUR

L'usage du vélo constitue l'un des outils de la reprise d'activité en France. Il est fortement mis en avant par le Gouvernement, au travers de plusieurs actions majeures.

La crise sanitaire a entraîné une forte hausse de l'utilisation du vélo, phénomène qui n'est clairement pas éphémère.

## SNCF, UN ACTEUR ENGAGÉ

SNCF se positionne comme un acteur engagé et volontaire, au côté de l'État et des AOM. La systématisation du stationnement à proximité des gares et la mise à disposition de vélos et autres moyens de mobilité douce à la montée et à la descente du train constituent des priorités pour développer l'intermodalité train et vélo. Dans cet objectif SNCF TER :

- analyse au plus près la demande et le comportement des utilisateurs du train, afin de mieux les accompagner dans leurs changements modaux,
- propose aux Régions des solutions nouvelles pour y répondre,
- inscrit cette ambition dans sa stratégie PLANETER, "programme pour un TER plus vert".

# NOS RETOURS D'EXPÉRIENCE TERRAIN

## LES CLIENTS ET LE VÉLO

L'usage du vélo comme mode de rabattement/diffusion en gare a augmenté depuis 2015 : de 4 à 6% pour le domicile-gare et de 7 à 9 % pour la gare-travail. Une réalité différente d'une région à l'autre.



DOMICILE



26% 41% 18% 6%

MODE DE RABATTEMENT  
POUR LE TRAJET DOMICILE-GARE

EXEMPLE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL,  
À L'ÉCHELLE NATIONALE

Répartition des principaux modes de déplacements



9% 45% 28% 9%

MODE DE DIFFUSION  
POUR LE TRAJET GARE-TRAVAIL

# QUELQUES IDÉES REÇUES

## AUTOUR DE L'EMPORT DU VÉLO

**"Il y a trop peu d'emplacements dans les trains".**

**PLUTÔT FAUX.**

- Les vélos pliants et les trottinettes sont autorisés comme des bagages à mains,
- En moyenne, 95% des matériels sont équipés d'emplacements vélos,
- Un TER offre en moyenne 6 emplacements vélos alors que la LOM fixe un nombre minimum d'emplacements vélo correspondant à 2% des places assises. C'est déjà le cas d'environ 3/4 des trains en circulation.

**"Avec l'augmentation de l'usage du vélo, les problèmes d'emport se multiplient".**

**DIFFICILE DE L'AFFIRMER**

En réalité cela dépend des lignes, des périodes et du ressenti des utilisateurs. Les situations de surcharge font l'objet d'un signalement de la part des agents de bord, ce qui permet de suivre leur évolution dans le temps.

**"L'emport des vélos à bord est gênant."**

**PLUTÔT VRAI À L'HEURE DE POINTE.**

Un vélo représente une occupation de l'espace de 2m2 et constitue un obstacle pour la circulation des montées et descentes en cas de forte affluence. Sur l'axe Bordeaux-Arcachon, 30% des voyageurs se déclarent gênés par leur présence à bord par exemple.

**"L'emport des vélos est peu pratique".**

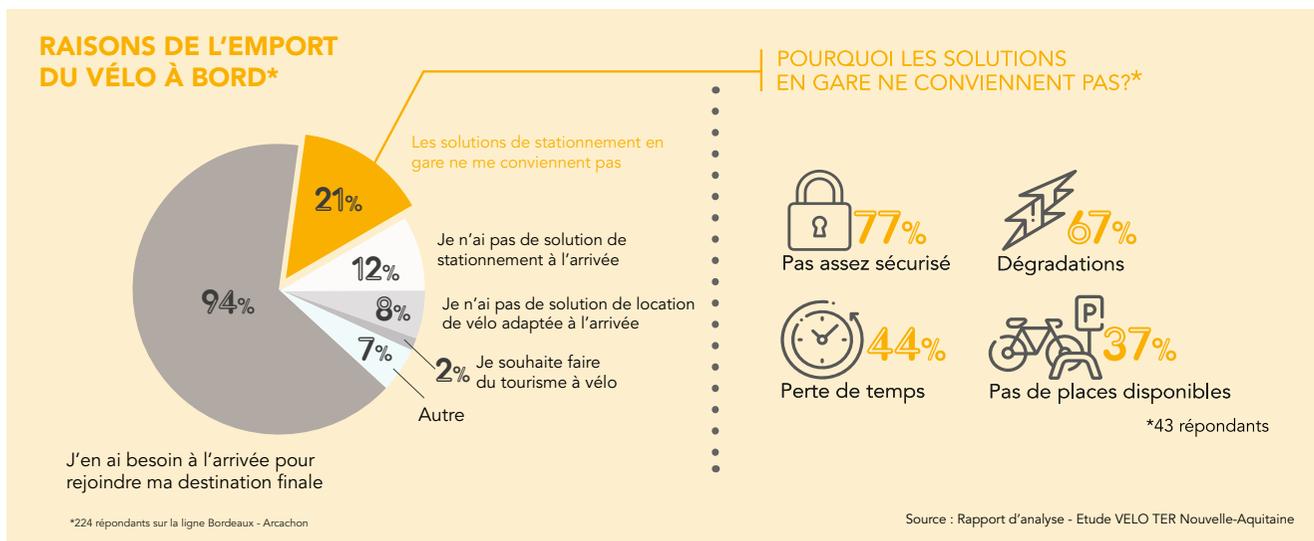
**PLUTÔT VRAI**

Sur ce même axe, la moitié des clients ayant emporté leur vélo dans le train aimeraient disposer d'un wagon dédié.

**"Rien ne me garantit une place vélo à bord".**

**PLUTÔT VRAI.**

Aujourd'hui, à bord des TER, les vélos (hors tandem et cargo) et vélos pliants sont acceptés dans la limite des places disponibles, sans réservation la plupart du temps.





## QUELQUES IDÉES REÇUES

### AUTOUR DU STATIONNEMENT EN GARE

**“Faciliter l’intermodalité vélo+train attire de nouveaux clients”.**

**PLUTÔT VRAI.**

■ Un tiers des français expriment qu’ils prendraient davantage les trains au quotidien s’ils avaient un accès facilité à la gare avec stationnement vélo sécurisé (enquête IFOP-SNCF 2015),

■ La mise en place de consignes entraîne dans les faits +15% d’abonnés TER (Ademe, 2016).

**“Déployer des consignes en gare, c’est coûteux”.**

**PLUTÔT FAUX**

■ Une place dans un abri fermé coûte en investissement entre 1000 € et 1500 € ; en comparaison une place de parking voiture coûte en moyenne entre 3000 € et 5000 € (hors parking en ouvrage) (*étude Sustainable Mobilities 2017*).

**“Mettre en place une consigne en gare suffit à réduire l’emport des vélos dans les trains”.**

**VRAI ET FAUX.**

Lorsqu’une consigne est installée plus de la moitié des voyageurs embarquent quand même leurs vélos car ils ont besoin de leur vélo à l’arrivée pour rejoindre leur destination finale .

**“Déployer des consignes en gare, ça prend de la place...”.**

**PLUTÔT FAUX.**

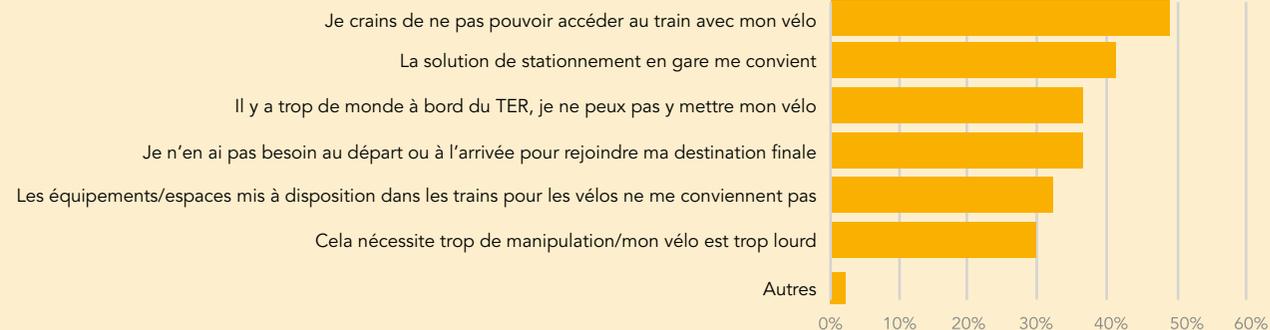
Il faut compter entre 1m<sup>2</sup> et 3m<sup>2</sup> pour une place vélo contre 25m<sup>2</sup> pour une place de voiture.

**“Il y a très peu de stationnement(s) vélo en gare”.**

**PLUTÔT FAUX.**

près de 25 000 stationnements vélo sécurisés et plus de 15 000 emplacements semi ou non sécurisés sont proposées dans les différentes gares SNCF en Régions, et les Régions continuent à investir massivement.

#### RAISON(S) DE CHOIX DU STATIONNEMENT DE GARE\*



\*97 répondants sur la ligne Bordeaux-Arcachon

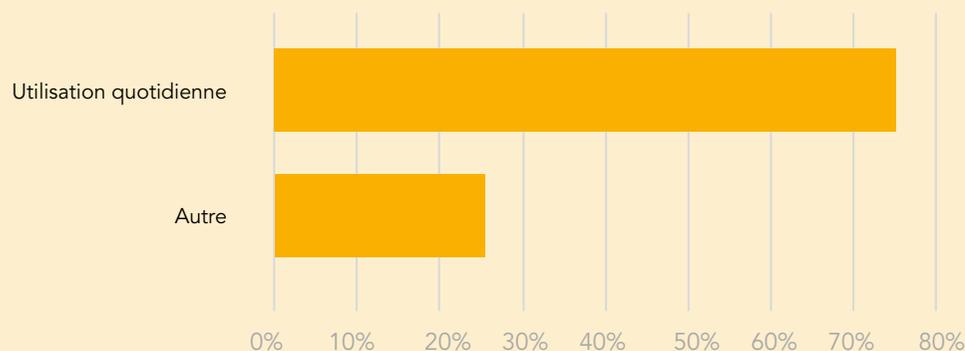
Source : Rapport d’analyse - Etude VELO TER Nouvelle-Aquitaine



## QUELQUES IDÉES REÇUES

### AUTOUR DES OCCASIONNELS

#### UTILISATEURS VOYAGEANT AVEC UN VÉLO À BORD



Source : enquête Coquelicot 2019

**“Une majorité de clients emportant leur vélo à bord sont des occasionnels”.**

**PLUTÔT FAUX.**

Les occasionnels ne représentent que 25% des clients voyageant avec un vélo à bord, alors que les utilisateurs quotidiens représentent plus de 75% des clients voyageant avec un vélo à bord.

**“Les vélos touristes sont très présents à certaines périodes”.**

**PLUTÔT VRAI.**

Par exemple sur l’axe Tours-Lyon, en période estivale, 48% des voyageurs à vélo, étaient des vélotouristes, ce qui signifie que plus de la moitié des clients à cette période sont des clients du quotidien.

# DES BESOINS DIVERS MAIS DE PLUS EN PLUS IMPORTANTS

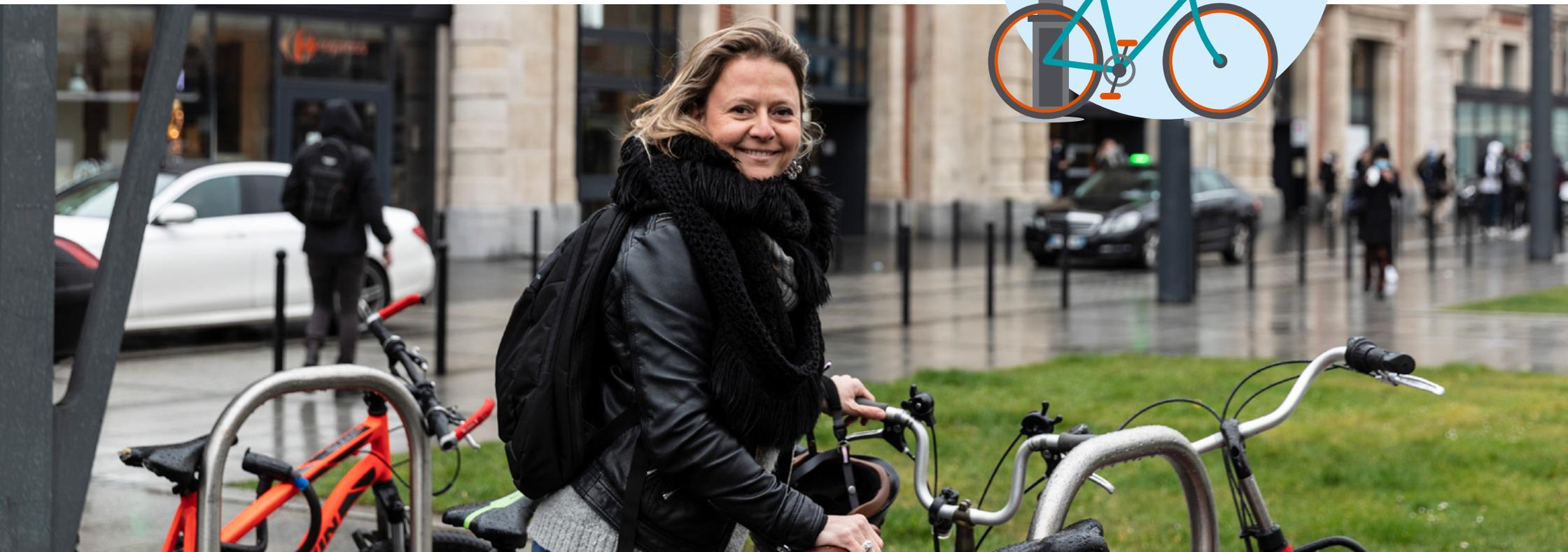
ANALYSER LES PRATIQUES

## UNE SEGMENTATION EST-ELLE POSSIBLE ?

Avec l'augmentation des usages, SNCF TER a tenté de créer une segmentation des individus voyageant à bord du train avec un vélo.

Exercice bien fastidieux... et ce pour plusieurs raisons essentielles :

- Les motifs de déplacements peuvent s'enchaîner, se cumuler, évoluer,
- Tout peut changer en fonction du moment de la journée,
- Les envies et besoins peuvent différer en fonction du jour de la semaine,
- le territoire sur lequel se trouvent les clients TER peut influencer leurs pratiques : urbain dense, périurbain, rural...



## QUELLES SONT LES PRATIQUES RÉCURRENTES ?

SNCF TER a néanmoins observé des pratiques régulières et similaires dans plusieurs territoires. Cela n'est évidemment pas exhaustif.

### QUOTIDIEN ACTIF/ÉTUDIANT (+ de 75% des voyageurs)



Il a un emploi plutôt sédentaire. Il a besoin d'un vélo tous les jours pour se rendre à la gare depuis son domicile, entre sa gare de destination et son entreprise/école, le midi pour faire une course ou une activité extra-professionnelle le weekend pour ses loisirs.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Il ne souhaite pas acheter 2 vélos et encore moins laisser son vélo à sa gare de destination la nuit, WE et vacances. Il appréhende de se faire voler son vélo stationné en gare.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



### PRO OCCASIONNEL ITINÉRANT



Il a un emploi dans une grande ville, nécessitant de nombreux déplacements professionnels dans la journée. Il combine vélo, train et TC pour se déplacer, il évite les bouchons. Son vélo lui donne une liberté totale, il en a besoin entre chaque RDV.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Il cherche la solution la plus rapide et la moins contraignante pour se déplacer.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



### OCCASIONNEL PRIVÉ/LOISIRS DERNIER KM



Il habite en périphérie d'une ville ou dans un village desservi par TER. Le WE ou en soirée, il se déplace pour rejoindre des amis ou se rendre sur un lieu de loisir. Il a besoin d'un vélo pour parcourir les derniers km jusqu'à sa destination finale.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Il n'a pas de solution de mobilité alternative entre sa gare d'arrivée et sa destination finale.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



\*Liste de solutions non exhaustive



### VISITEUR SUR SON LIEU DE VILLÉGIATURE

Il se rend en train sur son lieu de vacances ou chez ses parents le WE (étudiants). Il a besoin d'un vélo à son arrivée pour pouvoir rayonner autour de celui-ci pendant tout son séjour.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Par peur de ne pas pouvoir louer un vélo sur son lieu de vacance ou par souci d'économie.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



*Location vélo  
courte durée*



*Informations en amont du  
voyage et en gare*



### FLÂNEUR/SPORTIF EN BALADE

Il prend le train le matin jusqu'à une destination donnée. Il fait ensuite un circuit en vélo pour se balader, visiter des lieux d'intérêt et/ou se dépenser. Il rentre en train le soir soit depuis sa gare d'arrivée du matin, soit depuis une autre.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Il n'y a pas ou il ne connaît pas les solutions de location vélo à l'arrivée. Les horaires d'ouverture et les tarifs pratiqués sont peut-être contraignants. Il ne souhaite pas nécessairement restituer le vélo à sa gare d'arrivée du matin.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



*Location vélo  
à la journée*



*Informations en amont du  
voyage et en gare*



### CYCLOTOURISTE ITINÉRANT

Il a un vélo avec des sacoches et de l'équipement. Il voyage parfois en groupe/famille. Il prend le train pour rejoindre la véloroute, puis « en pointillés » pour transiter entre les divers points d'étape et les lieux d'hébergement.

#### POURQUOI EMBARQUE-T-IL SON VÉLO À BORD ?

Il a besoin d'un vélo de qualité, avec ses propres réglages et des équipements spécifiques. C'est pourquoi il a investi dans son propre matériel.

#### QUELLES SOLUTIONS À LUI PROPOSER ?\*



*Rames  
spécifiques*



*Accroches  
spécifiques à bord*



*Identification porte  
d'accès vélo du train*

# SNCF TER AGIT EN DIRECT/ FACILITE EN COLLABORATION AVEC LES RÉGIONS



01

*Vers la gare d'origine*

■ SNCF TER propose de l'information sur les offres vélo dans l'Assistant SNCF et sur les sites TER régionaux.

02

*À la gare d'origine*

■ SNCF TER facilite des solutions de stationnement sécurisés.

03

*À bord du TER*

■ SNCF TER facilite l'embarquement des vélos.

## SOLUTIONS MISES EN OEUVRE PAR SNCF TER



*Rames spécifiques*



*Accroches spécifiques à bord*



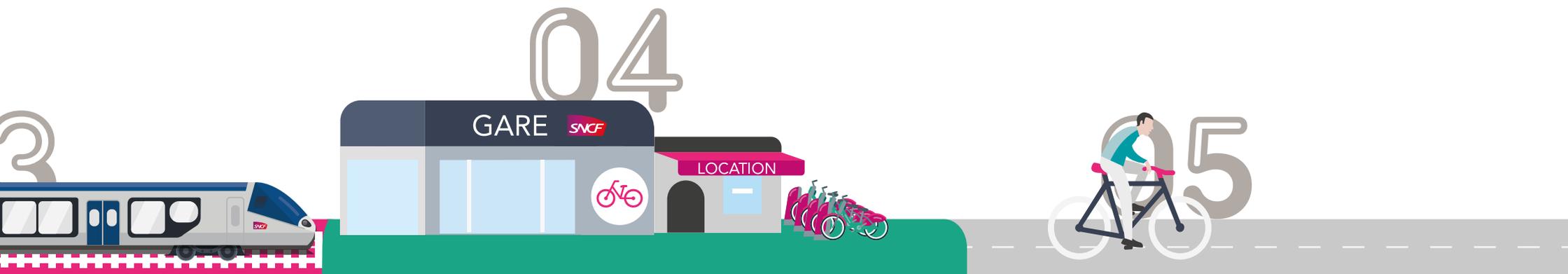
*Espaces agrandis à bord*



*Information à bord et en gare*



*Vélos pliants*



## 04

*À la gare d'arrivée*

- SNCF TER facilite des offres de vélos en libre service et/ou des vélos en location longue durée.

## 05

*Depuis la gare d'arrivée*

- SNCF TER informe sur les meilleurs itinéraires via une application.

### SOLUTIONS FACILITÉES PAR SNCF TER



*Stationnements en gare*



*Location de vélo longue durée*



*Vélos mis à disposition par l'entreprise*



*Vélos Libre Service*



*Aide à l'achat*

## SNCF TER AGIT EN DIRECT...

### EN PROPOSANT L'EMPORT DES VÉLOS À BORD

#### L'EMPORT DES VÉLOS EST DÉJÀ POSSIBLE

- Il est gratuit, dans la limite des places disponibles dans certaines Région. La mise en place d'une réservation obligatoire pour les vélos à bord est en cours de réflexion, afin d'offrir une garantie de place aux utilisateurs. Une première expérimentation aura lieu cet été.
- Une signalétique présente sur chaque rame permet de visualiser les emplacements vélo et leur nombre.

#### DES DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES SONT DÉPLOYÉS AFIN DE LE MASSIFIER

- En période estivale de forte affluence, un train modulable (Jumbo) permet d'embarquer 50 vélos (tandems et cargo inclus) en période estivale, sur la "Loire à Vélo",
- Les rames sont adaptées avec des espaces dédiés aux vélos (bâches sur les sièges), testé en Bretagne, Centre Val de Loire et Auvergne Rhône Alpes cet été et une présence humaine (pour charger et décharger les vélos) sur l'itinéraire de la "Vélodyssée" en Nouvelle Aquitaine.

#### L'EMPORT DE VÉLOS PLIANTS EST FAVORISÉ

- Partenariat SNCF-Easybike : réduction de 25% sur l'achat d'un vélo pliant,
- Partenariat SNCF-Décathlon : test d'un vélo pliant pour les nouveaux abonnés TER annuels,





## SNCF TER AGIT EN TANT QUE FACILITATEUR

### POUR LE STATIONNEMENT VÉLO EN GARE ORIGINE

- Par des facilités d'accès pour les clients TER : places réservées pour les abonnés, accès avec carte billettique...
- Communication sur les 24 000 places de stationnement vélos mises à disposition (box individuels ou collectifs), accessibles 24h/24 et 7j/7. Rappelons que l'objectif est d'en déployer 70.000 supplémentaires.

### POUR L'UTILISATION DE VÉLOS EN GARE DESTINATION

- Par des facilités d'accès pour les vélos en libre-service. Ex : à Lyon, les abonnés TER peuvent profiter d'une gratuité pour les premières 45 min d'utilisation.
- Par une mise en avant des loueurs vélos labellisés par France Vélo Tourisme

### POUR AMÉLIORER L'INFORMATION VOYAGEURS TRAIN+VÉLO

- Par l'intégration progressive des VLS dans l'Assistant SNCF (ex : Paris, Lyon, Marseille, Grenoble et Bordeaux).
- Par l'intégration des itinéraires sécurisés via l'application française Géovélo.
- Par la mise en place de formations métier pour les agents.
- Par l'intégration d'informations plus détaillées sur les sites TER

## SNCF TER RÉFLÉCHIT À D'AUTRES SOLUTIONS

SNCF TER travaille sur de nouvelles solutions pour faciliter le parcours des clients TER+vélo. Des groupes de travail entre SNCF et les associations vélos vont être mis en place pour échanger sur les thèmes autour du vélo en gare, à bord et l'information voyageur liée. Quelques pistes et solutions déjà envisagées :

### NOUVELLES ACCROCHES VÉLO

L'installation de nouvelles accroches vélo plus adaptées est envisagée.

### INFORMATION DES VÉLOS

Il s'agira d'améliorer l'intégration du vélo au sein de l'Assistant SNCF (conditions d'embarquement, taux de remplissage...)

### SIMPLIFIER LE PARCOURS CLIENTS EN GARE

L'accès en gare est parfois compliqué pour les clients voyageant avec un vélo. Le but est de simplifier le parcours clients en optimisant les aménagements de la gare et installant des dispositifs adaptés aux vélos.

### SIGNALÉTIQUE À L'INTÉRIEUR

Mise en place d'une signalétique à l'intérieur des rames pour indiquer les types de vélos acceptés et l'endroit des emplacements vélo.

### ESPACES VÉLO EN GARE

En période estivale, la création d'un espace vélo en gare pour des conseils et informations pratiques

### LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO

SNCF TER a participé à l'expérimentation du label employeur pro-vélo.

## MERCI À



Avec la participation de



**SNCF VOYAGEURS - DIRECTION TER**

RÉDACTION : CHRISTOPHE ROMANET, ASTRID MAILLARD

CRÉDITS PHOTOS ET IMAGES : DIRECTION DE LA COMMUNICATION TER, YANN AUDIC, JEAN-JACQUES D'ANGELO, CLARA FERRAND, LETIZIA LE FUR, LAURENT MAYEUX, MATTHIEU RAFFARD

