

Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Paris, le 12 mai 2023

## NOTE DE POSITION

### **Objet : Intégrer pleinement le vélo pour maximiser l'efficacité des Services Express Régionaux Métropolitains**

#### **Contexte**

Le développement de « Services Express Régionaux Métropolitains » dans plus d'une dizaine d'agglomérations se veut un **acte marquant et structurant de l'action gouvernementale en faveur de la transition écologique des mobilités**. La proposition de loi déposée à l'initiative de plusieurs députés de la majorité **visent à définir et partager une vision commune de ces projets**. Le député Jean-Marc Zulesi a exprimé son souhait que les acteurs concernés soient « *parties prenantes et que le débat parlementaire soit alimenté par l'expérience du terrain* ». Fondés d'abord sur les infrastructures de transports collectifs à haut niveau de service, et en premier lieu le ferroviaire, **ces services devront associer l'allié incontournable qu'est le vélo pour proposer une offre complète alternative à la voiture**.

#### **Le vélo vient doublement renforcer l'efficacité et l'attractivité d'un SERM :**

- Non seulement le vélo est le mode le plus rapide sur les trajets jusqu'à 5 km, mais son emprise au sol pour le stationner est également la plus faible. Le vélo est le meilleur levier d'attractivité des gares, en particulier en deuxième et troisième couronnes.
- Au quotidien, le vélo offre une solution complémentaire aux transports collectifs pour rendre réellement possible la réduction de l'usage de la voiture et la démotorisation des ménages (déplacements courte-distance, porte-à-porte, etc.)

**La FUB appelle à intégrer les infrastructures et les services vélo à la définition des SERM et aux missions qui seront confiées par les collectivités locales aux structures en charge de leur déploiement, intégrant ainsi le financement, la conception et le déploiement de toutes les dimensions d'un véritable « système vélo+TC » :**

- Des pistes cyclables à « **haut niveau de service** » analogues et complémentaires à l'offre de transports collectifs ;
- L'aménagement des abords des **gares, pôles d'échanges et arrêts de transports** par des infrastructures et des jalonnements cyclables ;
- L'intégration systématique de **stationnements vélo capacitaires et qualitatifs** ;
- Le développement de **services de location de vélo en gare** de courte et moyenne durée ;
- L'augmentation des **capacités d'emport de vélos pliants et de vélos non-démontés, à bord des trains et des cars express** ;
- L'intégration du stationnement et des services vélo dans **la billettique et l'information multimodale**.

## 1. LE VÉLO ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS, DES ALLIÉS PUISSANTS ET COMPLÉMENTAIRES POUR TRANSFORMER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

### 1.1. Le potentiel à exploiter de l'alliance entre transports collectifs et vélo

L'efficacité de la combinaison entre le vélo et les transports collectifs est pertinente à **l'échelle des trajets du quotidien** (rabattement ou diffusion à vélo depuis les gares et pôles d'échange) comme à **l'échelle de la vie quotidienne** (choix entre les deux modes en fonction des motifs, conditions, saison etc...). L'attractivité renforcée des deux modes en intermodalité n'est plus à démontrer<sup>1</sup> : en 2016, l'ADEME indiquait dans son étude sur les services vélo<sup>2</sup> que 8 places de stationnement vélo sécurisé créées en gare font gagner un usager régulier au TER. Cette attractivité renforcée se joue aussi à une autre échelle : **le vélo et les transports collectifs partagent le même objectif, celui de la réduction de la dépendance à la voiture individuelle**. Le développement conjoint des alternatives pour augmenter les possibilités de choix et couvrir le spectre des atouts associés la voiture (efficacité, liberté, déplacement porte-à-porte...) est indispensable pour **répondre à tous les besoins de la vie quotidienne et opérer une transformation complète des habitudes de mobilité**.

### 1.2. Tirer les leçons de l'expérience du Grand Paris Express

Le gouvernement a souhaité que **le chantier des SERM s'appuie sur l'expertise de la Société du Grand Paris**, capitalisant ainsi sur son expertise, son ingénierie de projet et ses capacités de financement. **Force est de constater que l'intégration du vélo dans le cadre du Grand Paris Express a été insuffisante**, notamment en raison des limites des missions de la SGP en matière d'intermodalité :

- La Société du Grand Paris ne peut intervenir au-delà de 300 mètres autour des gares, avec une capacité de **co-financement de 30% des aménagements** et **une faible capacité d'imposer le respect des référentiels** produits en matière d'intégration du vélo, pourtant qualitatifs<sup>3</sup> ;
- En 2019, **le plan d'optimisation budgétaire** proposé par la SGP avait conduit à sortir les consignes vélo des gares, laissant le sujet de l'accessibilité vélo à la charge des opérateurs de transports. Elisabeth Borne avait alors rappelé que le vélo ne devait pas servir de « variable d'ajustement pour les gares du Grand Paris Express »<sup>4</sup> ;

## 2. INTEGRER LE VÉLO À L'OFFRE MULTIMODALE PROMISE PAR LES SERM

Dans son rapport, le COI rappelle qu'un projet de « service express régionaux métropolitains » (SERM) est avant tout un « projet de développement de services avant d'être un projet d'infrastructure ». Pour être véritablement « multimodale », l'offre à haut niveau de services promise par le SERM devra intégrer **les différentes dimensions du système « vélo+TC »**.

### 2.1. Un réseau vélo à haut niveau de service pour intégrer la multimodalité

Une ambition forte pour les SERM pourrait être **d'intégrer la planification et la réalisation de réseaux cyclables magistraux analogues et complémentaires à l'offre de transports collectifs** (radiales et circulaires). Le projet francilien de « Réseau Express Régional Vélo », adopté en 2020 par la Région Ile-de-France suite à l'appel des associations de promotion du vélo est à ce titre particulièrement pertinent : le tracé des lignes et leur dénomination, calquées

<sup>1</sup> ADMA, [Le potentiel inexploité du stationnement vélo en gare](#)

<sup>2</sup> ADEME, [Etude d'évaluation sur les services vélos](#), septembre 2016

<sup>3</sup> Places du Grand Paris, Principes de construction pour les espaces publics du Grand Paris Express

<sup>4</sup> Olivier Razemon, [Le Métro du Grand Paris se passera-t-il des parkings à vélo ?](#), février 2019

sur le réseau de transports, ainsi que les principes de **continuité, d'efficacité, de sécurité et de capacité renforcent la synergie entre les offres de transports collectifs et le vélo**. Un budget de 300 millions d'euros est ainsi dédié au co-financement jusqu'à 60% des dépenses d'aménagements des collectivités.

## 2.2. Les infrastructures de rabattement et de diffusion aux abords des gares, arrêts et pôles d'échange

Trop souvent oubliés en raison de la dispersion des compétences entre les différents échelons de collectivités, les aménagements cyclables des abords des gares et pôles d'échange sont indispensables pour inciter et pérenniser les pratiques intermodales et multimodales :

- Les capacités de financements des sociétés de projet constituées pour porter les SERM pourraient être mobilisées pour **co-financer les rabattements cyclables autour des gares et pôles d'échange au-delà de l'aménagement des abords directs de la gare** (a minima dans un rayon de 5 kilomètres, à adapter en fonction des configurations territoriales) ;
- Des actions ciblées pourraient porter sur les « points noirs », en particulier pour **financer des ouvrages d'art permettant le franchissement des voies** ;
- Enfin, le rabattement vers les gares et pôles d'échanges de **deuxième et troisième couronnes métropolitaines** doit faire l'objet d'une attention particulière (arrêts de cars express, petites gares en zone peu denses...).

## 2.3. Le stationnement vélo pour les gares et les pôles d'échange

La FUB plaide pour une intégration pleine et entière du stationnement comme **élément constitutif des gares**, indispensables pour accompagner l'augmentation des flux de voyageurs. Le déploiement du stationnement doit s'inscrire dans une logique de **conquête de nouveaux usagers**, et non seulement comme une réponse aux besoins actuels.

- Intégrer les coûts de **déploiement et d'exploitation des parkings vélos** sécurisés aux modèles économiques des SERM ;
- Dans les gares existantes, **revoir à la hausse les objectifs quantitatifs** prévus par la LOM pour s'ajuster aux perspectives de croissance du trafic ;
- Dans les nouvelles gares et pôles d'échange, **intégrer dès la conception les consignes vélos à forte capacité**, pour garantir leur qualité architecturale, la pertinence de leur emplacement sur le parcours des usagers et une capacité suffisante au regard des perspectives de **croissance de la fréquentation** ;
- **Partager des référentiels et des cahiers des charges précis et ambitieux** garantissant une montée en qualité du stationnement vélo en France ;
- **Numériser et partager les données** liées au stationnement pour les intégrer systématiquement aux systèmes d'information multimodale.

## 2.4. Les services de location de vélos en gare

L'intégration de services de location moyenne durée (de quelques heures à quelques jours) en boucle (location et restitution au même point), comme **véritables « vélos publics » intégrés à l'offre de transports** représenterait une avancée majeure en France. Ce type de service est déployé aux Pays-Bas depuis 20 ans, avec aujourd'hui plus de 20 000 vélos « OV Fiets » présents dans plus de 300 gares du pays<sup>5</sup>. La déclinaison de ce type de service en France pourrait prendre des formes adaptées au contexte institutionnel et aux pratiques des Français (diversité des vélos proposés, intégration aux délégations de services publics etc.)

---

<sup>5</sup> Voyage immersif aux Pays-Bas, octobre 2022 (SNCF, ADMA, FUB, DGITM, Vélo&Territoires...)

Le développement des SERM est l'occasion d'intégrer pleinement la location de vélos de moyenne durée à l'offre de transports publics :

- Par l'intégration sous **une marque et une billettique commune** ;
- Par un **déploiement homogène à l'échelle des bassins de mobilité, voire à l'échelle nationale**, afin de favoriser l'appropriation du service par les usagers ;
- En l'accompagnant par le **développement de services au sein des gares et pôles d'échanges** multimodaux (réparation, information, communication...). ;

## 2.5. L'emport des vélos à bord des trains et des cars express

L'emport des vélos à bord des trains et des cars peut répondre dans certaines situations à des besoins du quotidien et favoriser des pratiques de loisirs qui contribuent à la qualité de vie dans les métropoles. Le renforcement de l'offre de transports collectifs est l'occasion d'augmenter les capacités d'emport tout en garantissant un haut niveau de service, par :

- La **promotion de l'emport de vélos pliants et l'aménagement de l'espace** pour faciliter leur circulation et stockage dans les bus, cars, trains etc.
- L'intégration **d'emplacements dédiés et permanents en quantité suffisante** pour l'emport de vélos non-démontés ; pour les S-Bahn allemands, souvent cités comme modèles pour les SERM, le matériel neuf est actuellement commandé avec plus de 40 places vélos par rame.
- Le **développement d'aménagements modulaires** pour répondre à la **variabilité saisonnière** des besoins d'emport de vélos non-démontés.

## 3. ASSOCIER LES USAGERS ET À TOUTES LES PHASES DES PROJETS

La FUB partage les points d'attention formulés par la FNAUT<sup>6</sup> en matière d'intégration des usagers locaux à la préparation et au suivi des projets dans chaque territoire. La FUB préconise ainsi :

- La mise en place de **comités de partenaires** dédiés à la bonne intégration du vélo aux SERM dans chaque territoire, associant les associations locales et les collectifs régionaux<sup>7</sup> ;
- La participation **d'un-e représentant-e des usagers du vélo au Conseil d'Administration** des maîtres d'ouvrage, en plus des représentants des usagers des transports ;
- **Associer les usagers du vélo aux comités de pôle** pour intégrer les besoins et futurs besoins aux aménagements.

---

<sup>6</sup> [Position de la FNAUT sur les RER Métropolitains](#), mai 2023

<sup>7</sup> <https://www.fub.fr/fub/reseau-fub/collectifs-regionaux>