Avec le soutien de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

AVELO

Sommaire

1) **Mots d'introduction** (5 min)
   Françoise Rossignol, Réseau vélo et marche, Co-présidente
   Thierry Du Crest, Mission Vélo et Marche, DGITM, Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

2) **De l'importance des modes actifs pour la réussite des SERM** (10 min)
   Edouard Parant, DGITM, Coordinateur national des SERM

3) **Principes d'intermodalité** (15 min)
   Luc Berman, Réseau vélo et marche, Chargé de mission

4) **Partage d'expériences et bonnes pratiques**
   a. **CC du Bassin de Pompey** (10 min, 15h-15h10)
      Baptiste Guyomarch, Responsable du service Mobilités
   b. **Gironde : Plan collège à vélo et Plan Gironde à vélo** (10 min, 15h10-15h20)
      Emmanuelle Lacan-Lalanne, Adjointe - chef de service, Service Transition des Mobilités
   c. **FUB : Le vélo dans les SERM - Une attente forte des usagères et usagers** (10 min, 15h20-15h30)
      Claire-Marine Javary, Responsable plaidoyer
   d. **Centre-Val de Loire : Construction d'une feuille de route vélo SERM de Touraine** (10 min, 15h30-15h40)
      Thomas Hillsmann, Chargé de mission Mobilités Durables
      Erik Leconte, Chargé de mission analyse stratégique & prospective

5) **Échanges** (50 min, 15h40-16h30)

réseau vélo et marche

Collectivités engagées pour les mobilités actives

réseau vélo et marche

Collectivités engagées pour les mobilités actives

Né de la fusion de 2 têtes de réseaux engagées dans le développement de l'usage du vélo

35 ans
d'expérience
dans les politiques cyclables et marchables

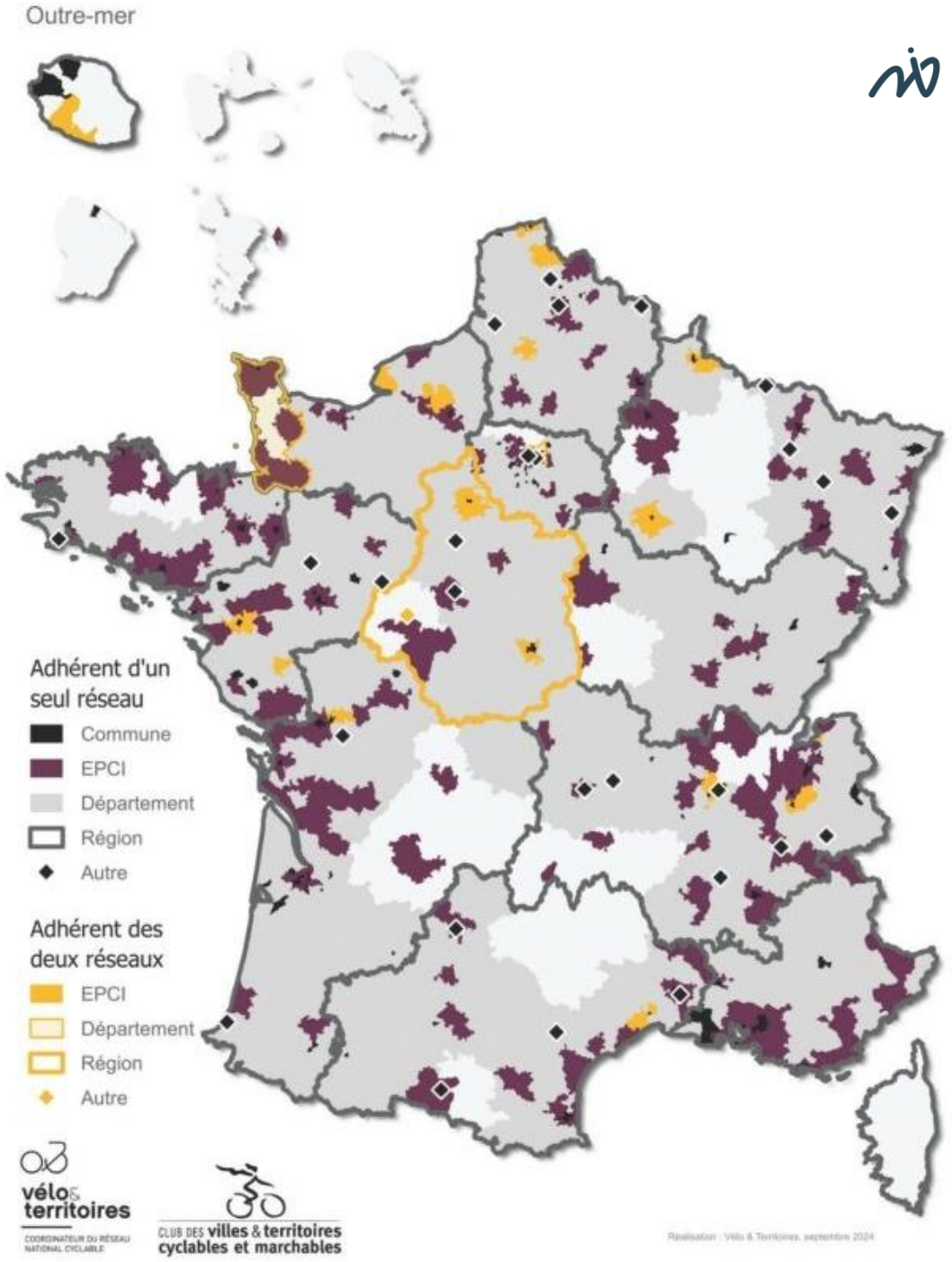
+ 450
adhérents
de la commune à la région

80
parlementaires
de tous horizons, rassemblés au sein du club des élus nationaux pour le vélo et la marche

20 salariés
2 bureaux : Paris et Lyon

Découvrez nos ressources :

www.reseau-velo-marche.org



Le réseau vélo et marche

Quelques illustrations concrètes

Appartenir à un réseau unique

- Des clubs par échelle territoriale – Toute l'année
- Un forum
- Des annuaires de contacts
- Des évènements 2025 :
  - Conférence nationale du tourisme à vélo – Juillet
  - Les Rencontres du Réseau – Octobre
  - Rencontres du Transport Public – Novembre

Accéder à une expertise

- Standardisation de schémas de données et de méthode
- Etudes et **guides thématiques** : services vélos, intermodalités…
- Plateforme et outils de référence
  - Plateforme des coûts
  - Plateforme des fréquentations cyclables
  - Portail cartographique, velodatamap
  - Atlas régionaux **en datavisualisation**
- Publications régulières : sécurité, santé, savoir rouler à vélo, aires de services
- Webinaires dédiés et vidéothèque avec replay et supports

Agir à l'échelle nationale

- Représenter l'ensemble des échelles territoriales
- Intervenir aux 4 coins de l'Hexagone
- Organiser des rencontres dans les collectivités adhérentes

Participer et faire entendre une voix

- Porter la voix des collectivités au sein des ministères (transports, tourisme,…)
- Inspirer/souffler certaines contenus des textes législatives, règlementaires, rapport ou plan d'Etat
- Unir ses forces avec d'autres réseaux pour porter les messages
- Être le relais des actions inspirantes des territoires…

Mots d’introduction

Françoise Rossignol
Réseau vélo et marche
Co-présidente

Thierry Du Crest
Mission Vélo et Marche, DGITM
Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Pourquoi l'intermodalité transports en commun – modes actifs est essentielle ?

Réponse à plusieurs enjeux :

- Économique : réduction des coûts de la mobilité à la fois pour l'usager et pour la collectivité
- Social : permet un meilleur accès aux services de mobilité
- Sanitaire : réponse à la sédentarité, réduction des polluants
- Environnemental : réduction des pollutions sonores, de l'air, de l'étalement urbain
- Amélioration de l'attractivité des territoires et de la qualité de vie (commerces, cyclotourisme, installation d'entreprises, etc.)

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté
Égalité
Fraternité

De l’importance des modes actifs pour la réussite des SERM

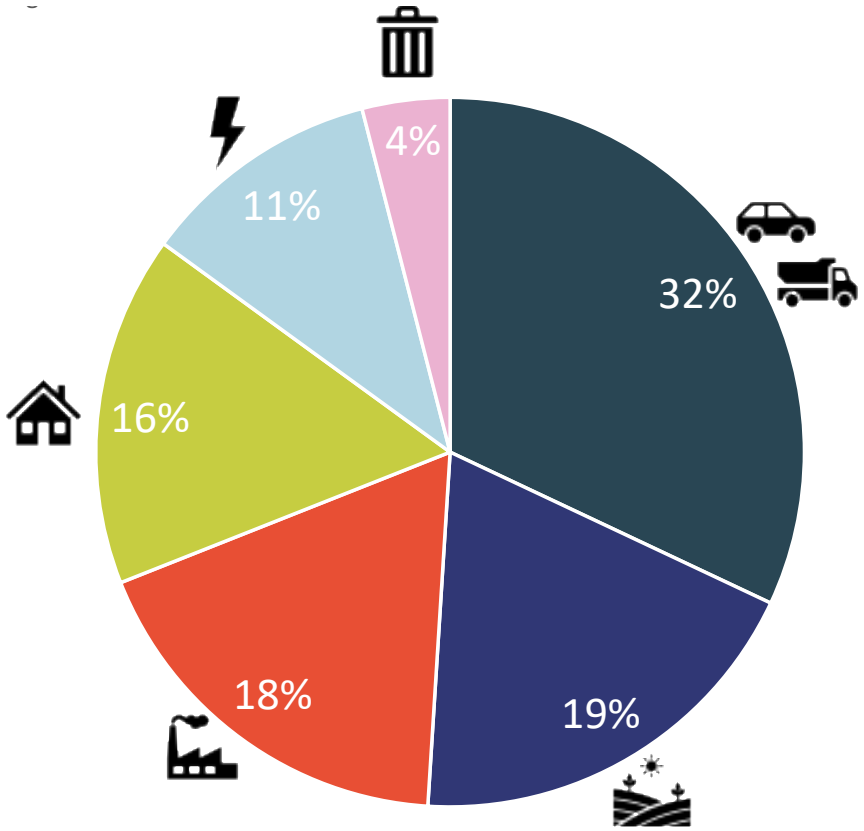
Edouard Parant, coordinateur national des SERM

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

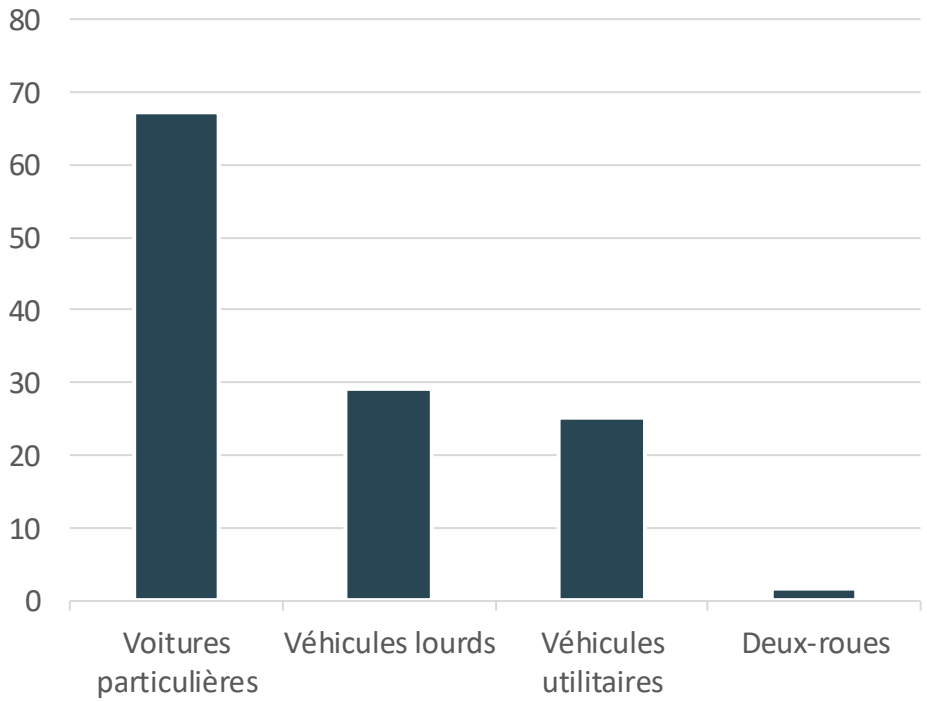
La mobilité et les émissions de GES

Répartition sectorielle des émissions de GES en France en 2022



Source : Format Secten - Citepa, 2023

Émissions CO^2 du transport routier
(10^6 tonnes)

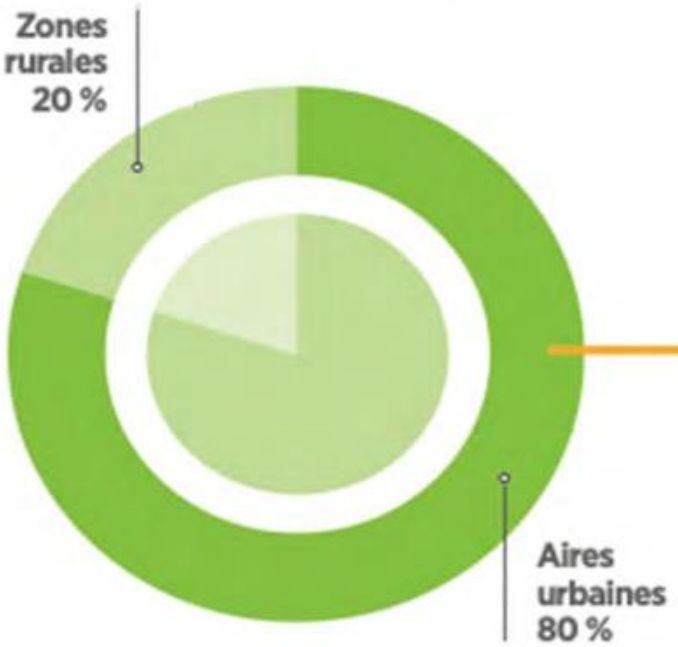


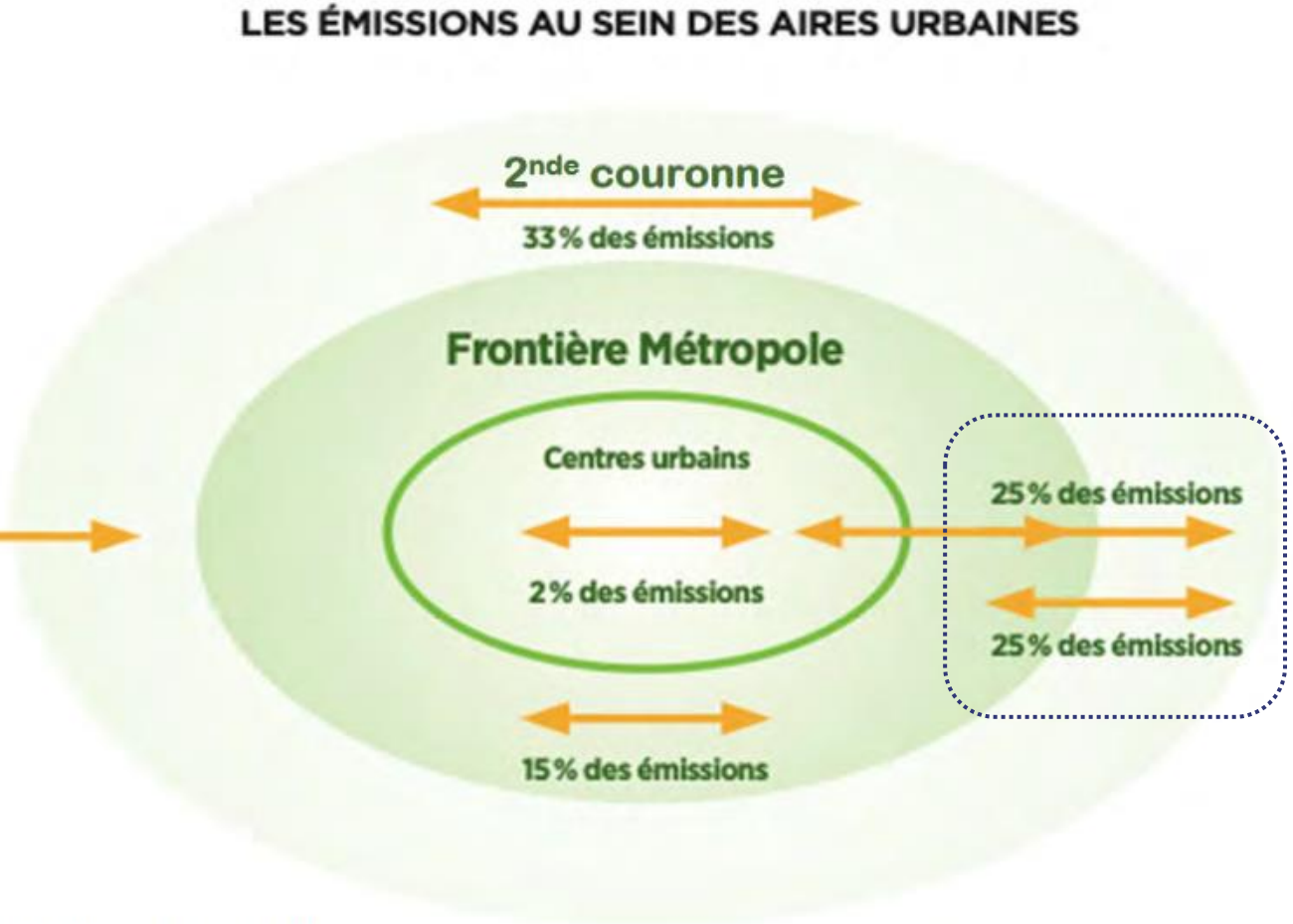
Près d'1/3 des émissions du secteur du transport pourraient être évitées à travers une approche intégrée et multimodale vélo-train (MTES, 2016)

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Pourquoi s'intéresser à la mobilité périurbaine ?

- 70% des émissions sont dues aux déplacements < 80 km dont 96% dues à la voiture (20% en zones rurales et 80% dans les aires urbaines).

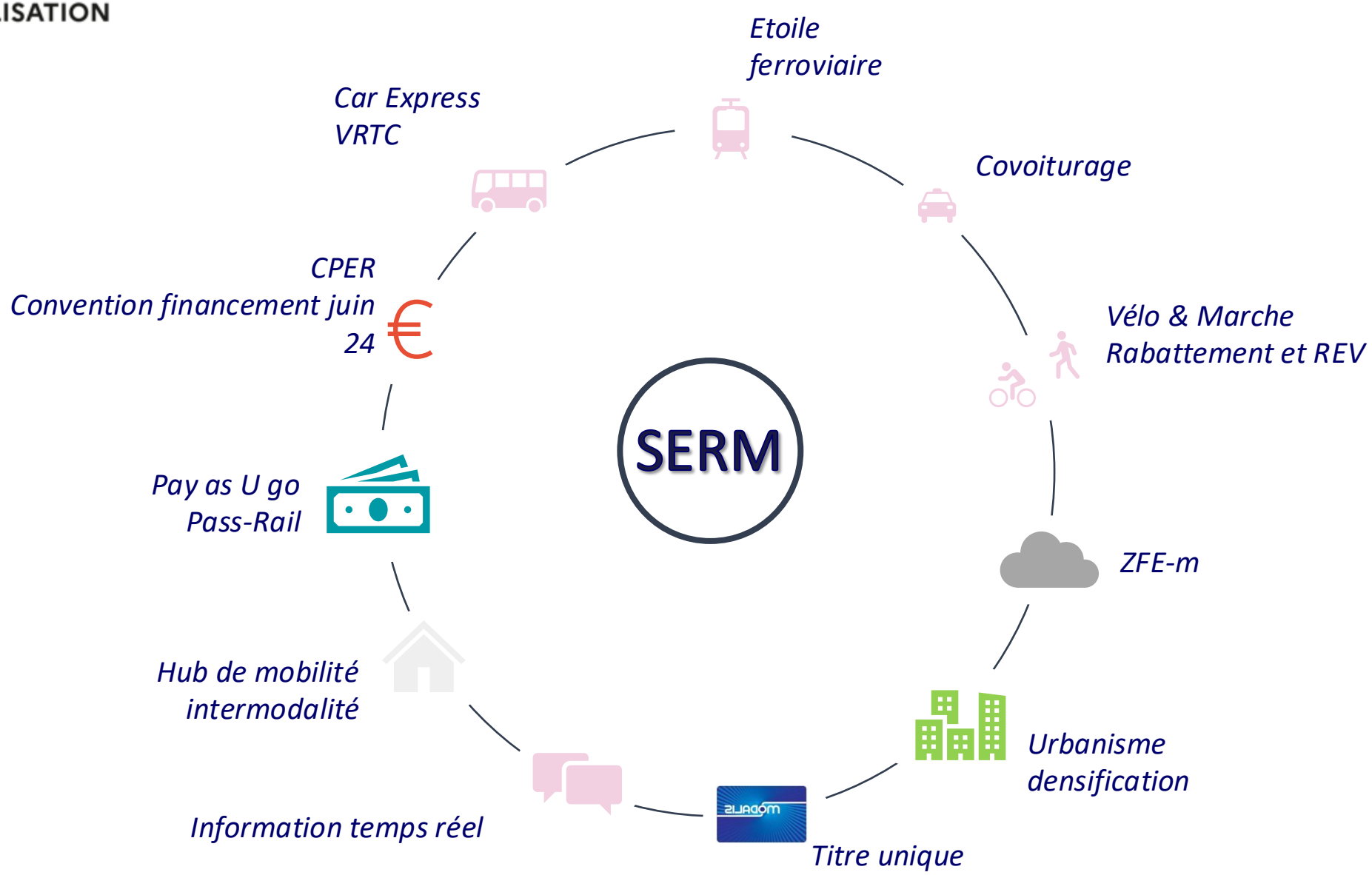




Localisation territoriale des émissions / CEREMA – DEEM d'après les EMD

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

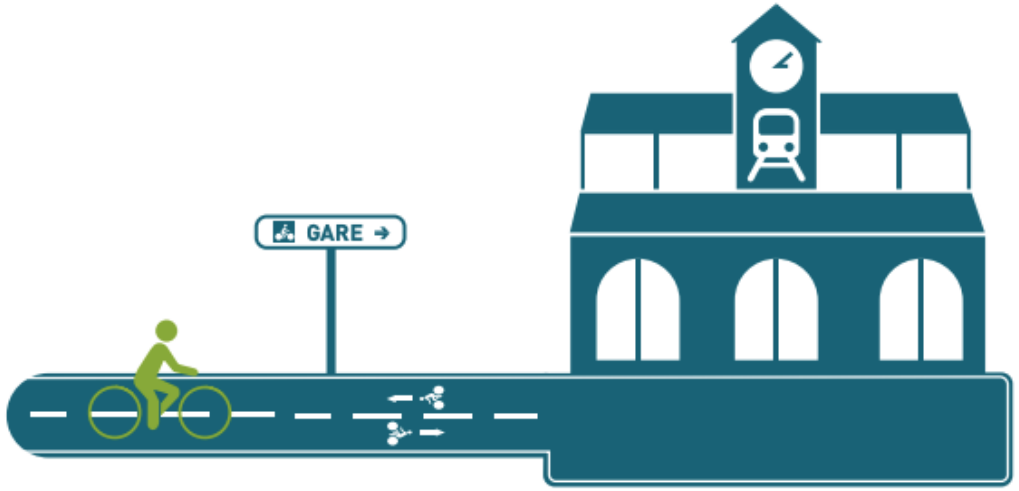
« SERM » ? De quoi parle-t-on



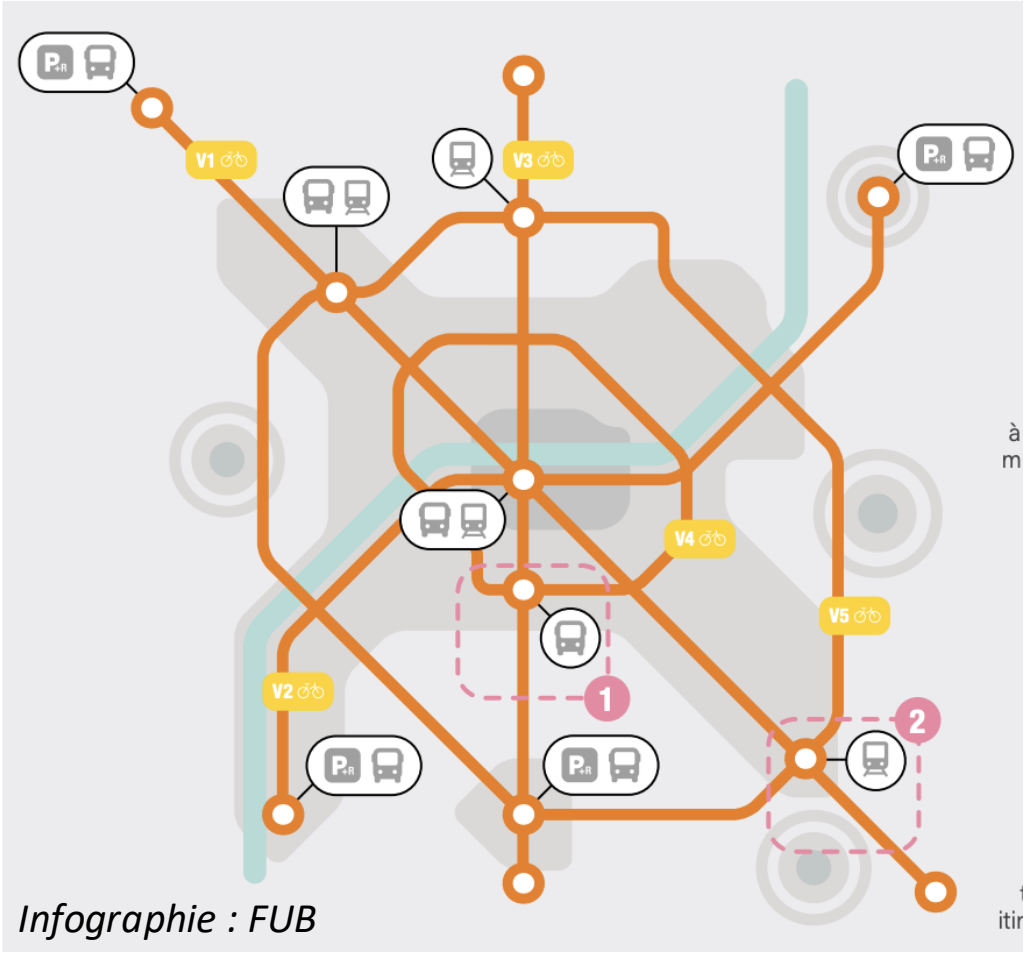
MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Vélo et SERM : 2 axes de travail complémentaires

Réseau cyclable et rabattement vers les TC



Réseau cyclable express



Infographie : FUB

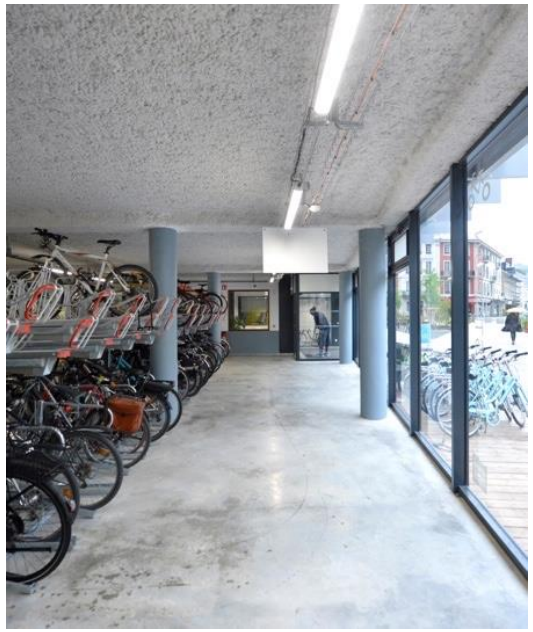
MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Le potentiel du vélo en intermodalité

Renforcer l'attractivité des transports en commun :

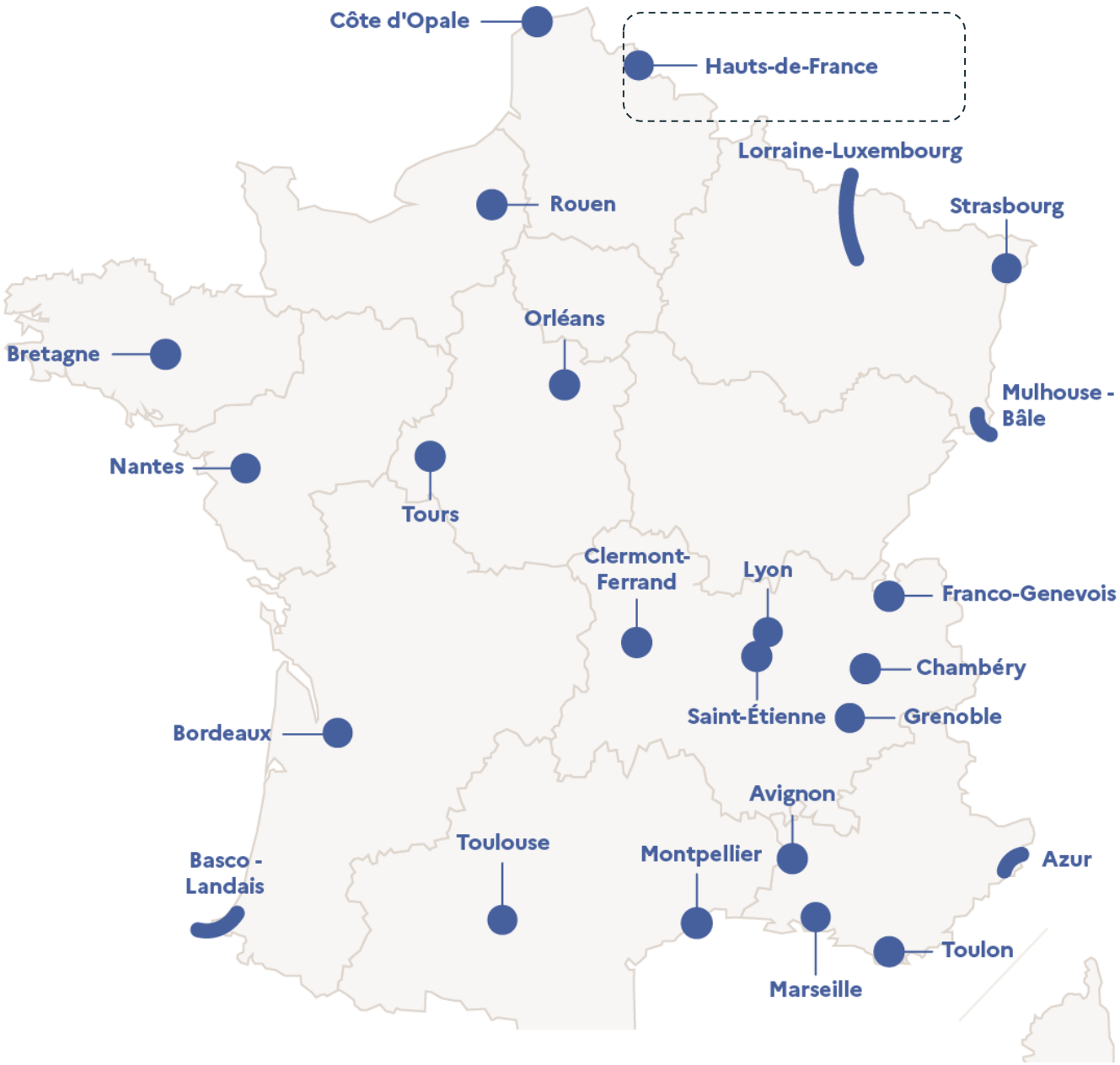
- **R_{moyen} d'usage du vélo : 3 à 5 km pour un vélo classique (environ 10 km pour un VAE)**
- **7 / 10 Français habitent < 6 km d'une gare**
- **SNCF estime que 6 % des clients TER arrivent à vélo à la gare (2020).**
- **Aux Pays-Bas, 45 % des passagers se rendent à la gare à vélo (2020).**

Renforcer l'attractivité du vélo



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté
Égalité
Fraternité

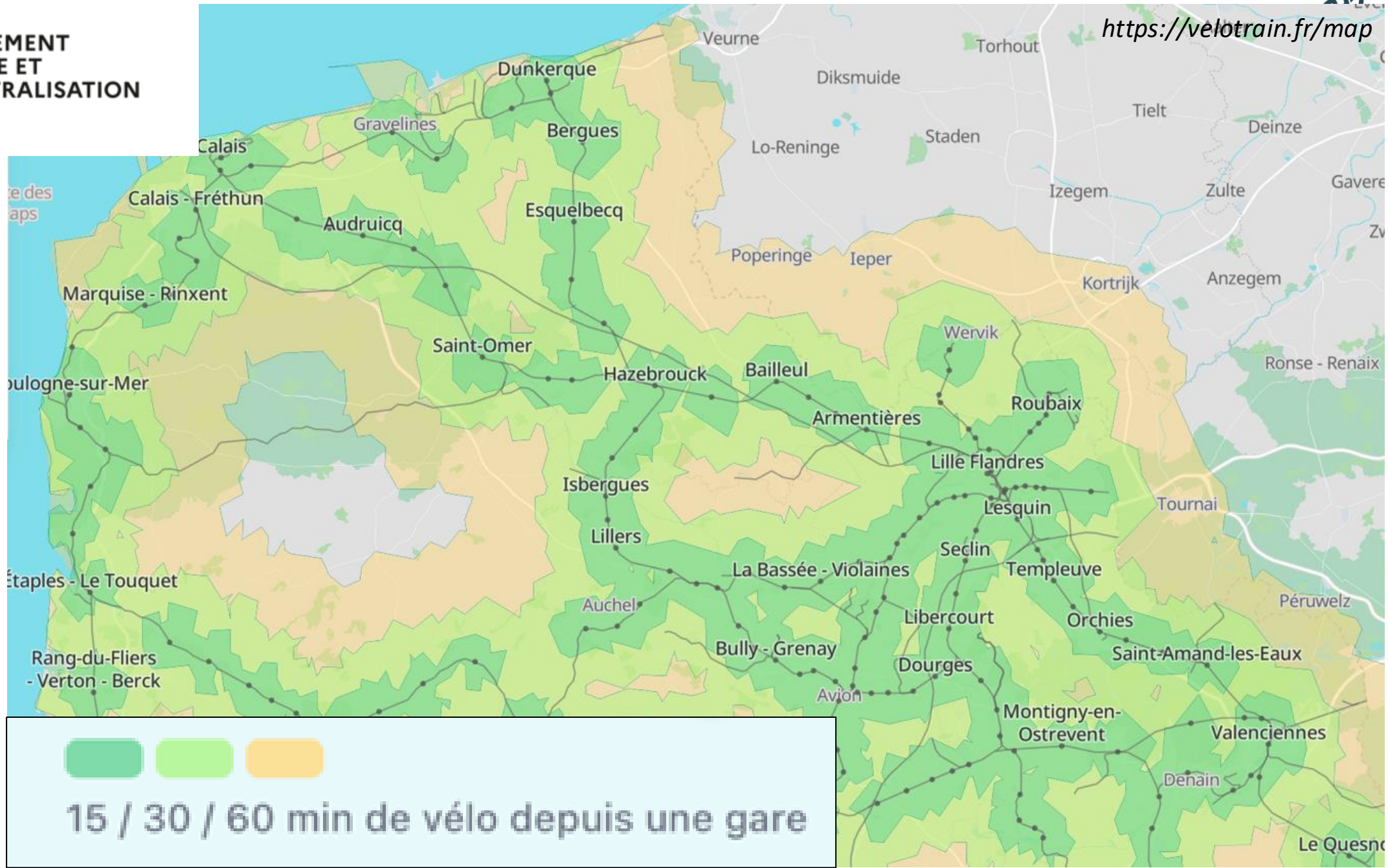


MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté
Égalité
Fraternité

Potentiel de rabattement via le vélo

https://velotrain.fr/map



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Potentiel de rabattement via le vélo

Tourcoing (59)

Accessibilité de la gare à 10min	Marche	Vélo	Voiture
Population (2019)	8 870	167 096	243 925
Emplois (2022)	5 213	60 953	102 934
Populations + Emplois	**14 083**	**228 049**	**346 859**

X 16

Armentières (59)

Accessibilité de la gare à 10min	Marche	Vélo	Voiture
Population (2019)	8 136	49 362	58 084
Emplois (2022)	4 206	16 143	19 756
Populations + Emplois	**12 342**	**65 505**	**77 840**

X 1,2

Source: INSEE (carroyage 2019, SIRENE 2022, Banque Permanente des équipement 2022)

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

La loi SERM prévoit que :

1. *« un service express régional métropolitain est une offre **multimodale** de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, **de réseaux cyclables**… »*

2. *« Le service express régional métropolitain est intégré aux autres réseaux de transports sur les territoires concernés, notamment aux réseaux de transports urbains et routiers **et aux réseaux cyclables**. Il est **accessible aux piétons** »*

3. *« Le service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des **zones périurbaines**, […], le **désenclavement** des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, […]. »*

4. *« Afin de **lutter contre l'étalement urbain** et de promouvoir le report modal, les [collectivités] favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la **qualité urbaine des projets à proximité des gares** du service express régional métropolitain, […] ainsi que **le rabattement** vers ces gares. »*

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté
Égalité
Fraternité

Le vélo dans l'élaboration d'un SERM

1 Définir un chemin commun

1.1 Expliciter le contexte local et les enjeux du territoire

1.2 Définir un périmètre d'intervention

1.3 Créer et accompagner le « choc d'offre », tous modes

1.3.1 *Réussir l'intermodalité et développer la multimodalité*

- Organiser l'intermodalité et la multimodalité, lutter contre l'autosolisme
- Développer l'offre « toutes dessertes »

1.3.2 *Améliorer le service*

- Améliorer la qualité de service
- Décarboner les transports en commun

1.3.3 *Faciliter*

-
-
-

1.4 Articul

-
- Promouvoir la qualité urbaine
- Limiter l'étalement urbain et optimiser le foncier et son artificialisation

2 Mettre en place une gouvernance efficiente et pérenne

2.1 Formaliser la gouvernance

2.2 Construire la trajectoire financière

2.3 Définir les modalités de financement

2.4 Associer les parties prenantes

- Mesures prises pour faciliter le rabattement et garantir l'accessibilité aux PEM :
  - Réalisation de diagnostics d'accessibilité des gares pour la marche et le vélo,
  - Dimensionnement des stationnements tous modes en gare,
- Description du réseau cyclable actuel et projeté, son maillage et sa hiérarchisation.

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

Les services express régionaux métropolitains

- Une ambition partagée pour la transformation de nos mobilités, en faveur de leur décarbonation, du report modal vers le rail et de la priorité aux transports longs du quotidien.

- Des SERM mis en place à l'initiative des collectivités concernées et adaptées aux réalités spécifiques de nos territoires …

- … à la croisée des enjeux d'articulation entre mobilité et aménagement urbain, à l'échelle de la « région métropolitaine » que les SERM ont vocation à traiter prioritairement

- Les SERM s'inscrivent dans des territoires variés avec multiples acteurs et parties prenantes

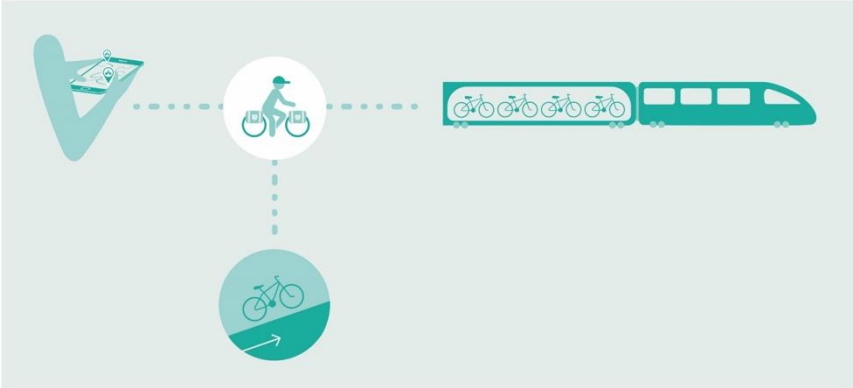
Principes d’intermodalité

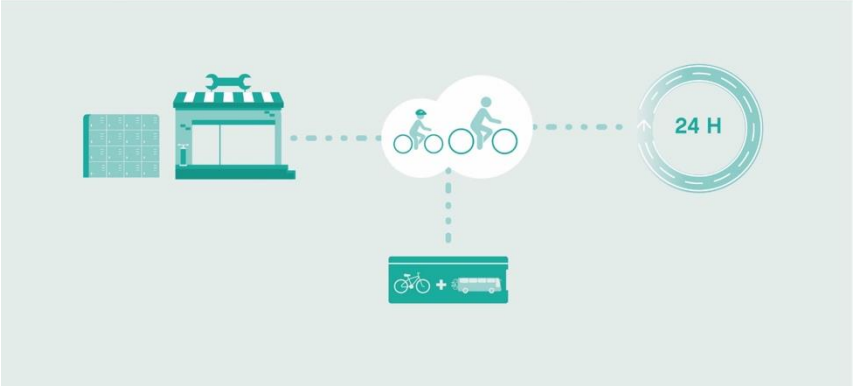
Luc Berman, Chargé de mission
Réseau vélo et marche

Parcours d'intermodalité

Différentes étapes du parcours intermodal :

1. L'information, la tarification et la billettique multimodale
2. L'accessibilité des pôles d'échange
3. Le stationnement des vélos en gare
4. La circulation au sein des pôles d'échange
5. L'embarquement des vélos à bord des TC
6. Les services vélo en gare





Quelles difficultés pour les usagers ?
Quelles pistes d'actions ?

L'accessibilité : accéder aux pôles d'échange en toute sécurité (1)

Principe et difficultés rencontrées

Les cyclistes doivent disposer d'aménagements cyclables adaptés

- Le sentiment d'insécurité est le premier obstacle à la pratique du vélo

Des itinéraires de rabattement doivent permettre de relier les pôles d'échanges au réseau cyclable du territoire.

Les difficultés rencontrées par les cyclistes

- Des **pôles d'échange pas toujours desservis** par un itinéraire cyclable de rabattement.
- Des **itinéraires** cyclables de rabattement souvent **discontinus, peu sécurisés et sous-dimensionnés** par rapport aux flux des cyclistes.
- Des **trajets trop peu directs** qui font perdre du temps aux usagers.

L'accessibilité : accéder aux pôles d'échange en toute sécurité à vélo (2)

Les pistes d'actions

- **Proposer** des **itinéraires cyclables de rabattement continus et sécurisés** vers les pôles d'échange du territoire. 5 critères pour une infrastructure cyclable de haute qualité : Sécurité, Continuité, Directivité, Confort, Attractivité/lisibilité
- **Mettre en place une signalisation de rabattement vers les pôles d'échange**. Cette signalisation doit être continue et homogène dans les deux sens, quel que soit le gestionnaire de voirie concerné.
- **Proposer des alternatives** à ces itinéraires en cas de travaux.
- **Acteurs à mobiliser**
    - Communes, intercommunalités et départements dans le cadre de la compétence voirie.
    - Gestionnaires de pôles d'échange et propriétaires fonciers.

Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (1)

Principe et difficultés rencontrées

Offre de stationnement permettant de garer un vélo en sécurité à proximité des pôles d'échange, au départ ou à l'arrivée d'un trajet

- **Limiter l'engorgement des transports collectifs**, en particulier aux heures de pointe
- **Augmenter les capacités d'accueil des TC** (conjointement au développement de l'offre de transports collectifs) tout en limitant l'emprise foncière (1 place de voiture pour 10 vélos)
- **Répondre aux craintes de vol**, 2e obstacle à la pratique du vélo

Les difficultés rencontrées

Une offre de stationnement

- encore inadaptée et/ou mal entretenue
- sous-dimensionnée par rapport aux flux de cyclistes.
- mal positionné (par rapport au flux de cyclistes et/ou trop éloignés du pôle d'échange)
- manque d'éclairage
- manque de stationnement pour les vélos spéciaux

Information

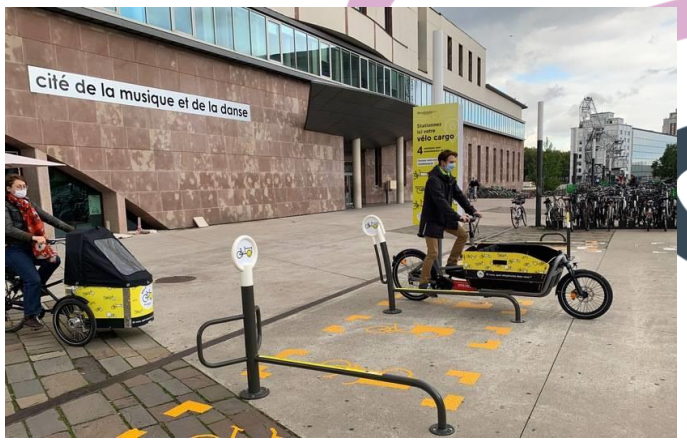
- Des informations relatives aux services et équipements **incomplètes ou indisponibles**
- Des règles d'utilisation qui **varient en fonction du lieu**
- Un personnel en gare **pas toujours informé** sur les sujets liés au vélo

Le stationnement : garer son vélo à proximité du pôle d'échange (2)

Les pistes d'actions

- Une offre de stationnement **adaptée à tous les besoins** : sécurisés/longue durée ET courte durée
- Assurer l'**entretien** (dégradations, vélos épaves, éclairage)
- Un nombre de stationnements vélo **adapté à la demande et évolutif**
- Des stationnements **adaptés à tous types de vélos** (vélo cargo, vélo avec sacoches…)
- Des stationnements **implantés à proximité** du pôle d'échange/de la gare
- Des **conditions d'accès homogènes**
- Assurer la promotion et **communiquer pour favoriser son utilisation**
- Proposer **une tarification adaptée** aux besoins occasionnels et réguliers

- **Acteurs à mobiliser**
  - Communes et intercommunalités dans le cadre de la compétence voirie et des parcs de stationnement.
  - Gestionnaires de pôles d'échange et propriétaires fonciers.
  - Gestionnaires de parcs de stationnement.
  - Opérateurs de transport.



Expérimentation de stationnements vélo adaptés aux vélos cargos – Strasbourg (67)

Stationnement sécurisés et arceaux – Gare de l'Est (Paris)

Les services : proposer une variété de services au sein du pôle d'échange (1)

Principe et difficultés rencontrées

Certains usages nécessitent de **proposer des services complémentaires au sein du pôle d'échange**.

Services : systèmes de location, services de consignes ou de réparation

Les difficultés rencontrées par les cyclistes

Offre

- Un manque de services de location de vélos courte/moyenne/longue durée aux abords des pôles d'échanges.
- Un manque d'offres combinées (billet de train + location de vélos par exemple).
- Une offre d'entretien des vélos peu développée.
- Des systèmes de consignes à bagages trop peu nombreux.

Information

- Des informations relatives aux services et équipements incomplètes ou indisponibles.
- Des règles d'utilisation qui varient en fonction du lieu.
- Un personnel en gare pas toujours informé sur les sujets liés au vélo.

Service de réparation de vélos – Maison du vélo de Rennes (35)

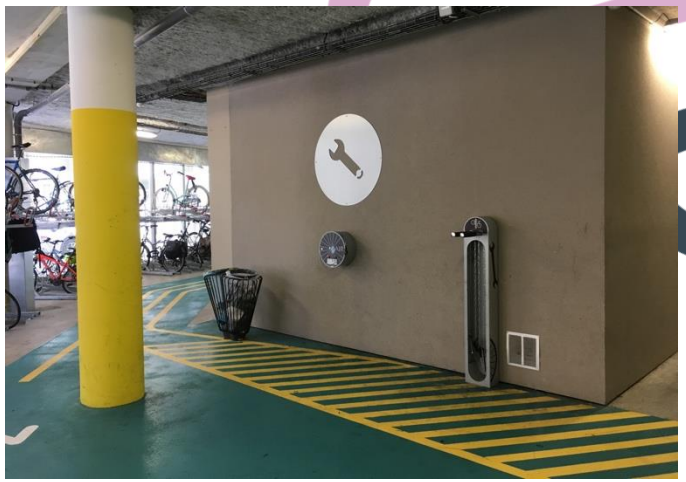
Service de location de vélos en gare – Saint-Gengoux (71)

Les services : proposer une variété de services au sein du pôle d'échange (2)

Les pistes d'actions

- Proposer **une offre de location diversifiée** (tous types de vélos) et adaptée à tous les publics : courte, moyenne et longue durée
    - Et/ou proposer un service de location « OV-Fiets » à l'heure ou à la journée, associé à la carte de transport, en boucle ou d'un PEM à un autre
- Inciter **l'implantation d'une offre plus importante** de location de vélos par des professionnels ou par l'office de tourisme directement
- Proposer, lorsque c'est nécessaire, dans les principaux pôles d'échange du territoire et les sites d'intérêt touristique :
    - **Des services de réparation des vélos**
    - **Des consignes à bagage à destination des touristes en excursion**

- **Acteurs à mobiliser**
    - AOM
    - Offices de tourisme
    - Prestataires privés
    - Départements dans le cadre de la compétence tourisme



Aire de services vélo en gare – Lille Flandres (59)

Station de gonflage sur le parvis de la gare – Saint Etienne (42)

Clés de réussite

1) Avancer **main dans la main** entre Région/agglo/opérateur/associations

2) Rendre l'accès au PEM **au moins aussi facile à vélo** qu'en voiture

3) Positionner les stationnements vélos **sur les flux** et proposer des équipements adaptés aux **différents besoins**

4) Donner un **avantage concurrentiel** au vélo par rapport à la voiture

5) Informer, **donner envie**

Ambition : donner un avantage concurrentiel au vélo par rapport à la voiture

Box vélo en gare – Varilhes (09)

Abris vélo collectifs - la Haie Fouassière (44)

Parking vélo en gare – Lille Flandres (59)

Étude Intermodalité vélo-transports terrestres

Sujets intermodalité TC + Vélos non abordés dans ce webinaire

- L'**information**, la tarification et la billettique multimodale
- La **circulation** au sein des pôles d'échange
- L'**embarquement** des vélos à bord des TC

Ensemble des sujets à retrouver dans l'étude Intermodalité vélo-transports terrestres, publiée en 2021 :

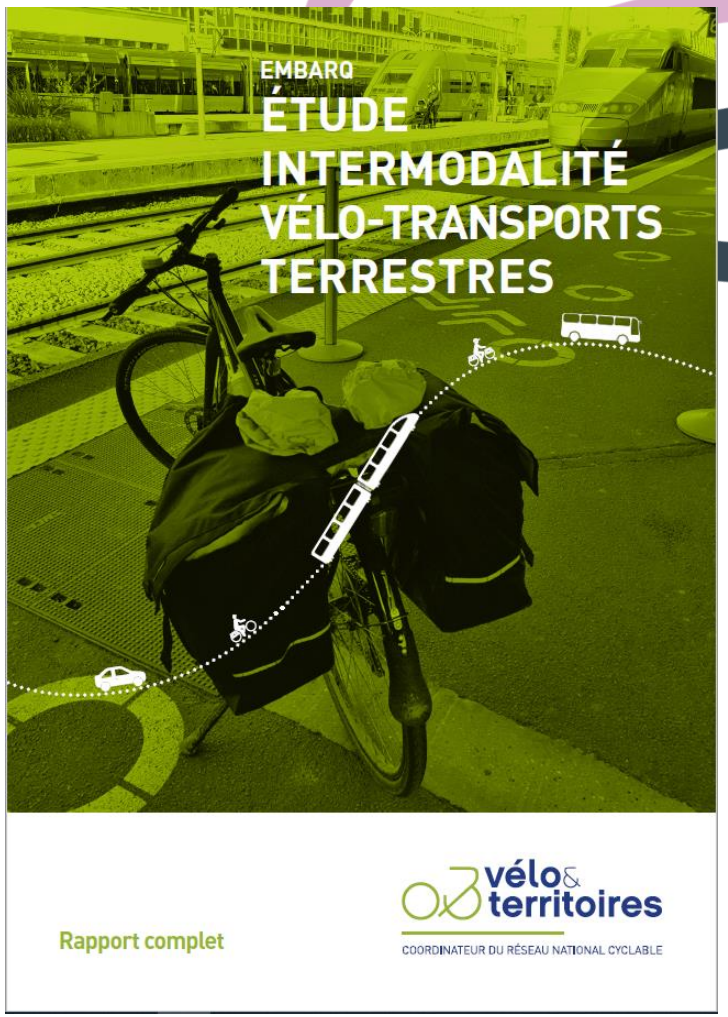
1. **Liste des freins rencontrés par les cyclistes** dans leurs parcours en intermodalité

2. **Identification les solutions existantes** pour améliorer l'interopérabilité entre vélo et les autres modes de transport

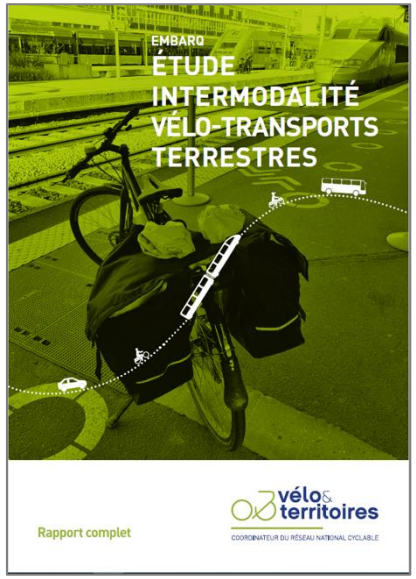
3. **Proposition des actions concrètes** à destination des territoires

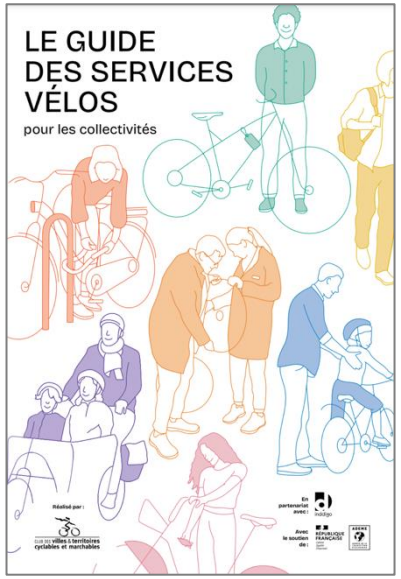
4. **Présentation de 19 « bonnes pratiques »** en France et à l'international

Avec le soutien technique et financier de



Intermodalité
Ressources





Liste et liens à retrouver **en ligne** sur les sites du Réseau vélo et marche (V&T, CVTCM)

Bassin de Pompey
Communauté de communes

CC du Bassin de Pompey

Mobile sur le bassin de Pompey!

Baptiste Guyomarch

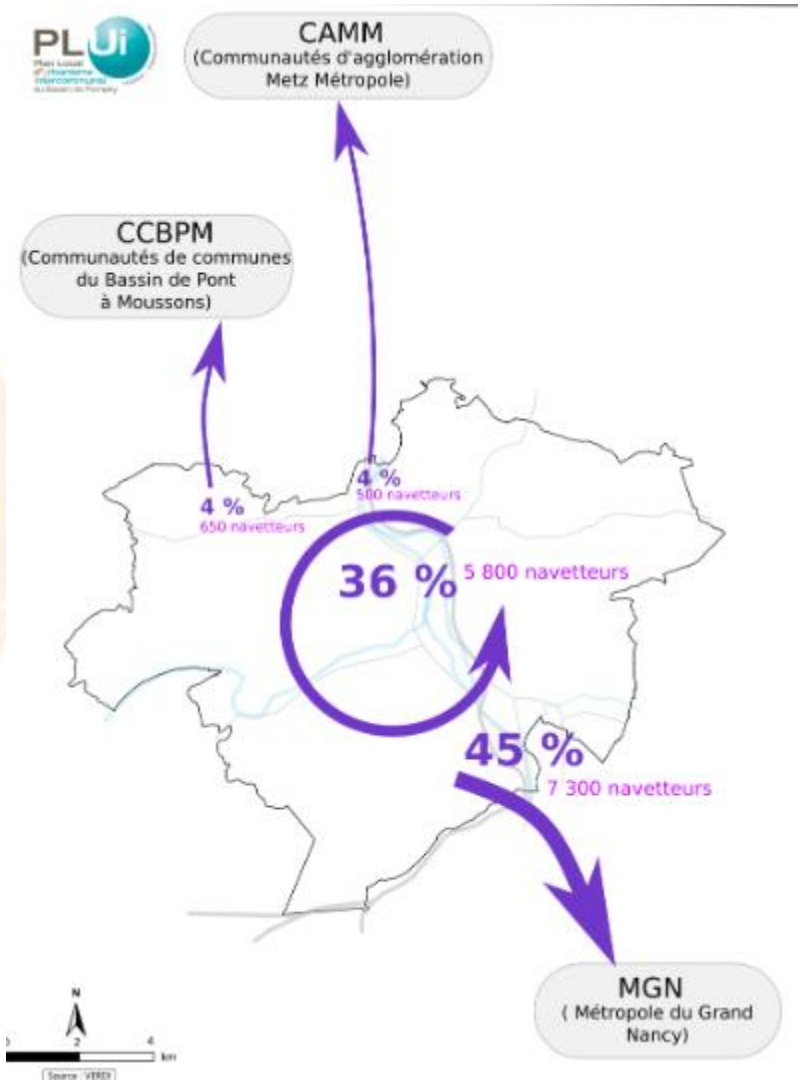
Responsable du service Mobilités

Le Bassin de Pompey : un territoire périurbain, un positionnement stratégique

Un territoire périurbain de 40 000 habitants et de 13 communes

Une situation privilégiée au cœur du sillon lorrain

Une interrelation forte avec la Métropole du Grand Nancy



Un engagement de longue date en faveur des mobilités

- Adoption d'un Plan de Déplacement Urbain volontaire en 2008, révisé en 2015
- Adoption d'un schéma directeur cyclable en 2008, révisé en 2022
- Mise en place d'un Plan de déplacement Inter Etablissements en 2011, révisé en 2019
- Adoption d'un PLUi-HD en 2021
- Une mobilisation dans la construction du SERM Lorraine Luxembourg

moove
Mobile sur le bassin de Pompey!

Les mobilités actives : une ambition politique forte, une démarche participative ancrée

PLAN VELO PARTICIPATIF

Une ambition portée par les élus communautaires

- multiplier par 8 les déplacements à vélo
- favoriser le vélo utilitaire tout en renforçant son usage touristique ou de loisirs
- 1M€ par an pendant 10 ans, soit 25€/habitant

Schéma Directeur Cyclable adopté en mars 2022 avec 4 axes stratégiques :

- Développer les services de l'écosystème vélo
- Aménager un réseau cyclable
- Rendre le vélo plus attractif pour les habitants
- Assurer l'évaluation et le suivi de la politique cyclable

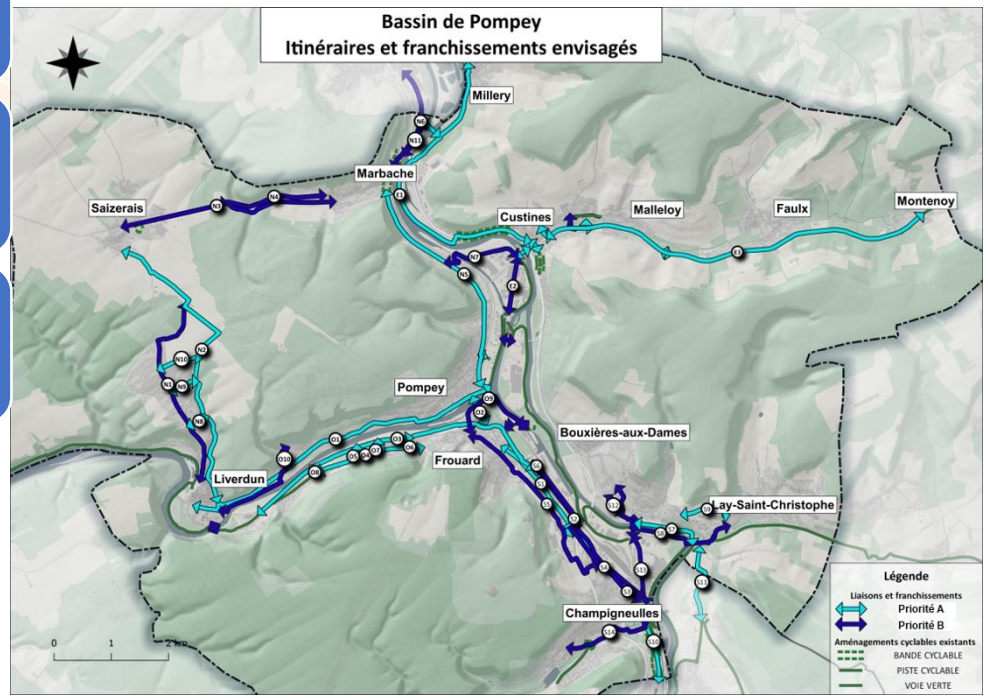
Les aménagements cyclables : l'objectif prioritaire

Les DIVAT : un règlement en urbanisme différencié autour des gares

L'objectif : doubler le réseau cyclable en 10 ans

Les outils en main

- un comité vélo pour adapter les aménagements aux usages
- un AMO pour assister la collectivité dans les projets
- un service Etudes et Travaux formé et sensibilisé
- des cahiers des charges pour la maitrise d'œuvre précis sur les compétences attendues



Le vélo : chainon essentiel de l'offre de mobilité

Un service qui s'inscrit dans le principe des stations de mobilité

Objectifs d'une station de mobilité

- Proposer **différents services de mobilité**
- Proposer un **confort amélioré** pour rendre plus agréable le temps
- Rendre **profitable le temps d'attente**

Service minimum :
- Mobilier de base (abri, banc, poubelle)
- Carte du réseau TC
- Eclairage
- Accessibilité PMR

STATION NIVEAU 1
- *Service minimum*
- Covoiturage / autopartage *(exception : Gare Champigneulles)*
- Places VP *(y compris en « dépose-minute »)*
- Bornes IRVE
- Stationnement vélo + Vélos libre service
- Station outillage vélo

STATION NIVEAU 2
- *Service minimum*
- Covoiturage
- Stationnement vélo + Vélos libre service
- Station outillage vélo

STATION NIVEAU 3
- *Service minimum*
- Covoiturage
- Stationnement vélo

Stratégie de déploiement des services vélo

Des services déjà en place (autoréparation de vélo, prime vélo,…)

Un nouveau service pour concurrencer l'usage de la voiture : La location de vélos en libre service (1er déploiement : 27 stations et 150 vélos)

- Autonome et fiable
- moindre effort grâce à l'assistance électrique
- confortable et attractif
- rôle majeur : desserte des points d'intérêts et rabattement notamment vers les gares.

La location longue durée de vélo : le 2ème palier pour transformer l'essai (solution retenue avec Fifteen : un service mixte VLS -LLD utilisant les mêmes vélos et les mêmes stations)

Mobile sur le bassin de Pompey!

Merci pour votre attention

Baptiste GUYOMARCH
Responsable du service Mobilités

Bassin de Pompey
Communauté de communes

Rue des 4 Éléments – 54340 POMPEY
Tél. : 03 83 49 81 67
www.bassinpompey.fr

Gironde
LE DÉPARTEMENT

Département de la Gironde

Plan collège à vélo et Plan Gironde à vélo – Méthodologie et gouvernance

Emmanuelle Lacan-Lalanne

Adjointe au chef de Service Transition des Mobilités

Un engagement ancien, une volonté de construction partenariale

2010

SDIC

PDDV

2016

2019-2022

Plan collèges à vélo

Lauréat AAP Avélo 1

2023-2024-2025

Plan coordonné 1000 Km

Réseau acteurs vélo girondin fév 2023

Ateliers locaux du Plan Gironde à vélo été 2023

Atelier intercommunaux mi 2024-1er trim 2025

Pop 1 640 000
Superficie 9975 km²
5M de dépl/jour
60% dépl<5km
Env. 750 km iti cycl
(378 sites propres)

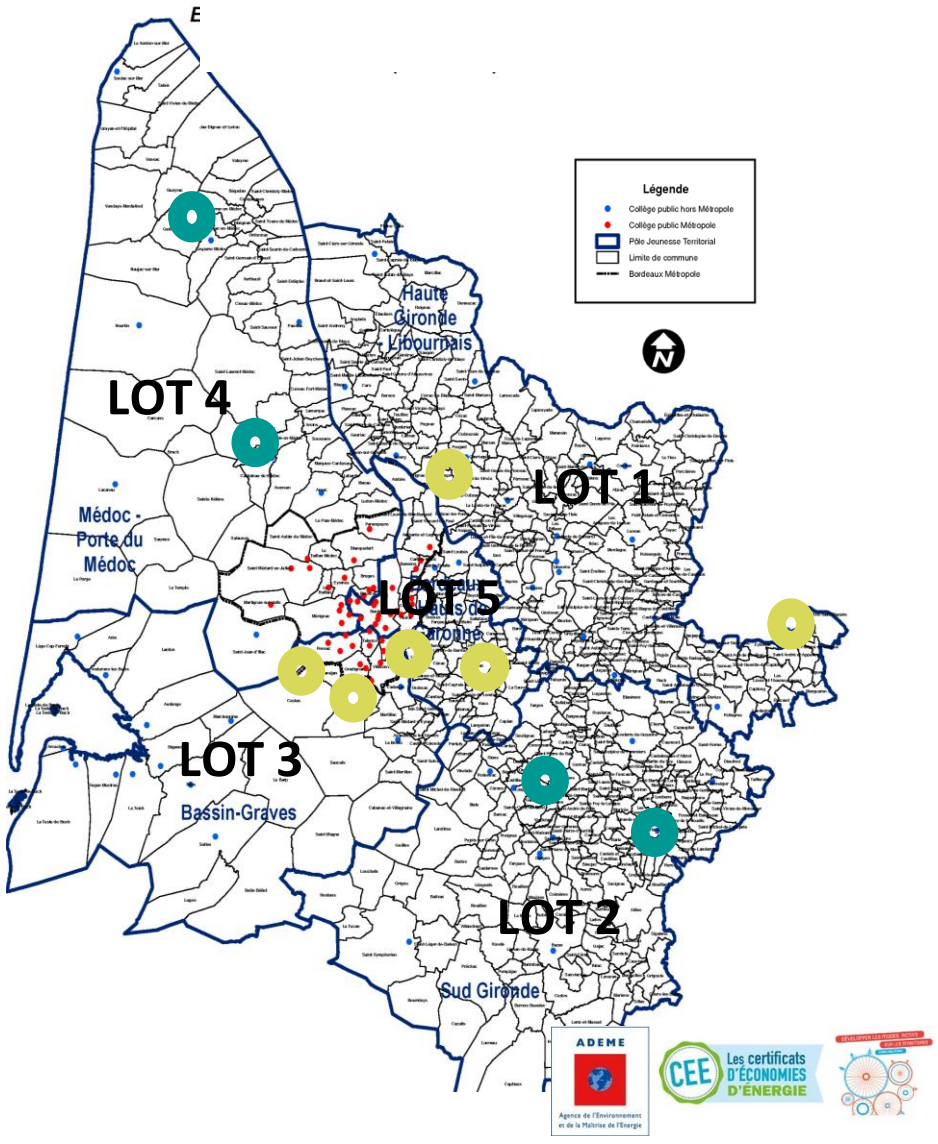
+1000 km d'aménagements cyclables en 2028

Gironde LE DÉPARTEMENT

2019-2022 Plan Collège à vélo et choix méthodologiques

Contraintes /choix méthodologiques :
Aller vite à budget contraint !

- 5 lots territoriaux / 2 BET (105 collèges)
- 2 phases (Phase test / déploiement)
- Réalisation de l'enquête mob collégiens en maîtrise d'œuvre interne
- Observation 5 km autour des collèges / Iti CT – 3km



Objectifs étude :

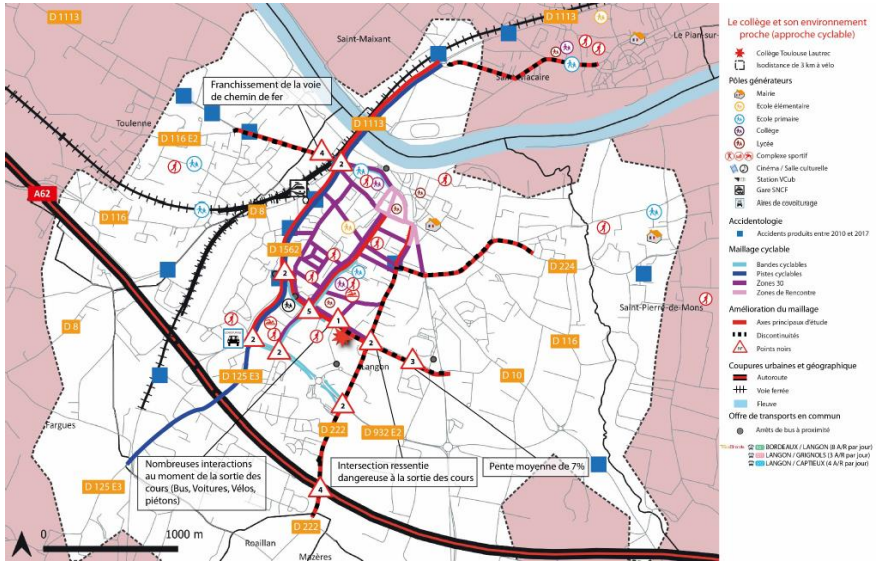
1- Identifier les freins et leviers à la pratique

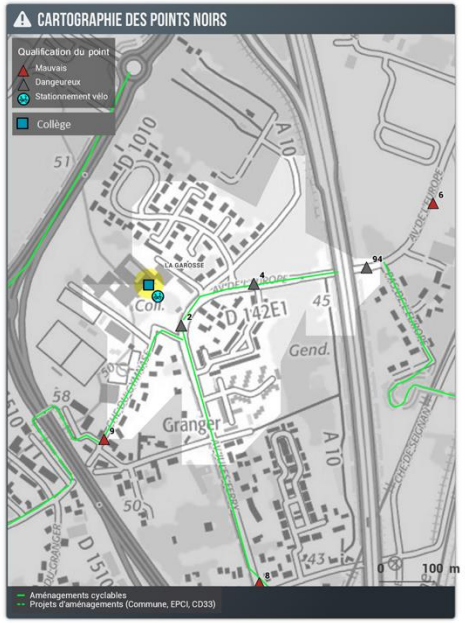
- **Enquête mob coll**
- **Observations** des aménagements existants (discontinuités…) et du contexte local
- **Points durs pour** les circulations vélos
- Qualité des **stationnements cyclables**
- **Entretiens avec les Principaux** des collèges
- **Réunions de travail avec les Centres Routiers Départementaux**

2- Proposer des pistes d'actions :

- Actions sur aménagements cyclables : résorptions points noirs & discontinuités cyclables, conflits d'usage, aménagements cyclables
- Actions sur le stationnement,
- Actions d'accompagnement pédagogique

Échanges réguliers et validation méthodologie





Définir des schémas cyclables collégiens

- Observ rayon 5km (7 à 10km pour PEM?)
- Pôles générateurs de déplacements et leviers à la pratique
- Point noirs, dénivelés, fractures urbaines, vitesses = freins à la pratique

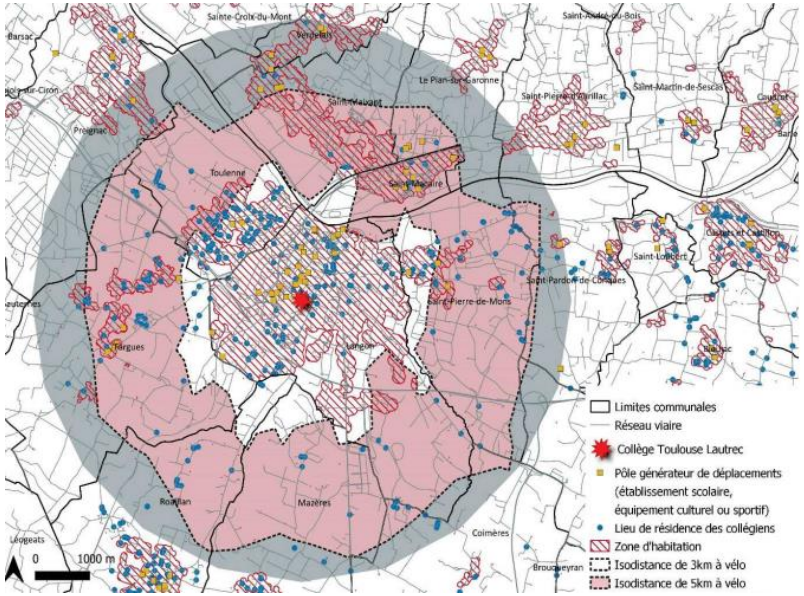
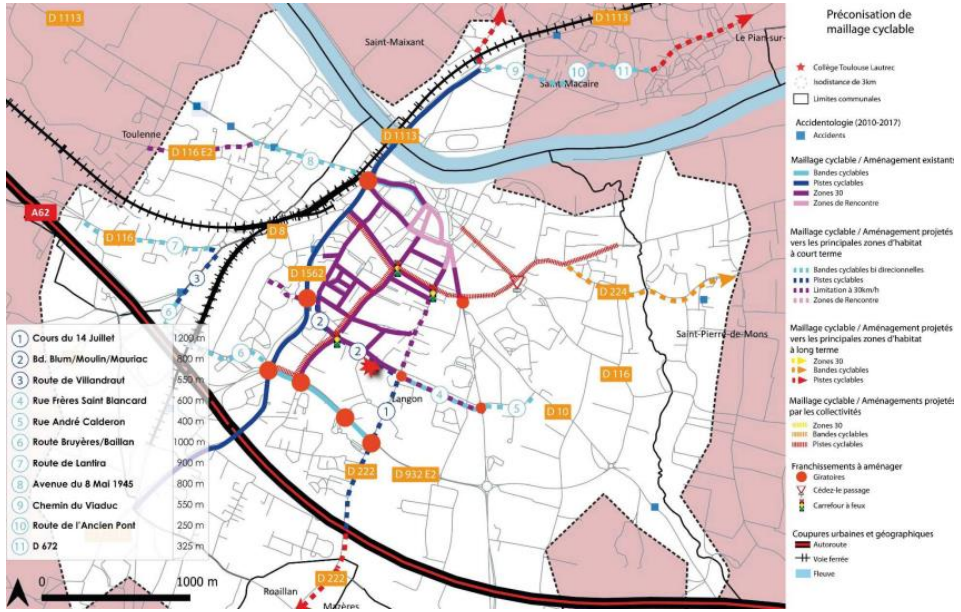
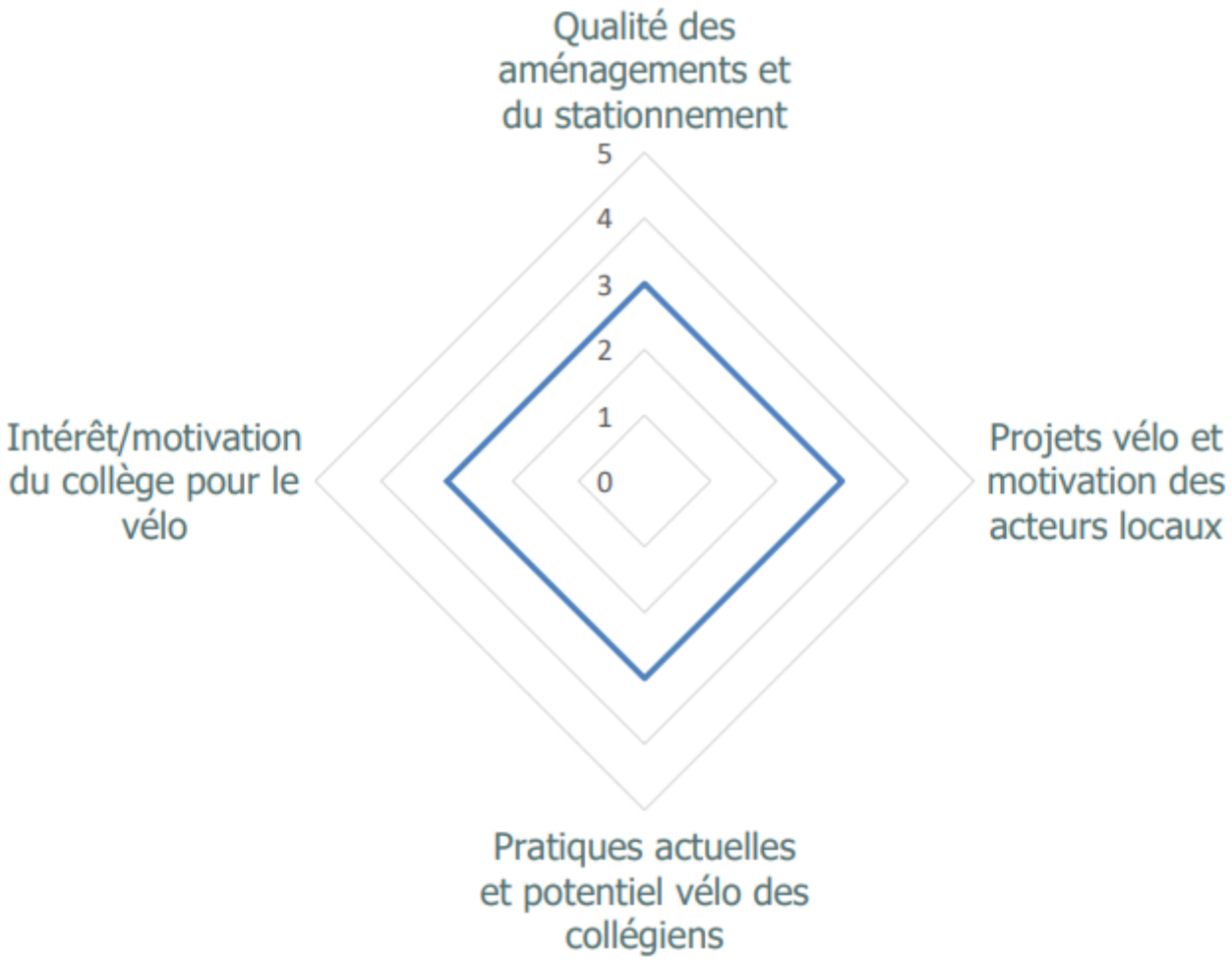


Schéma cyclable collégiens :

- Renforcement des liaisons entre le collège et le domicile des collégiens + pôle génér
- aménagements existants
- axes - trafic VL/PL faible à modéré



Estimer le potentiel et besoin en stationnement vélo



Part modale vélo du collège aujourd'hui	**10%**
Nombre de collégiens vivant à 3 km ou moins	600
Hypothèse part de collégiens vivant à 3 km ou moins venant à vélo demain	30%
Nombre de collégiens vivant à 3 km ou moins venant à vélo demain	180
Nombre de collégiens vivant entre 3 et 5 km	246
Hypothèse part de collégiens vivant entre 3 et 5 km venant à vélo demain	15%
Nombre de collégiens vivant entre 3 et 5 km venant à vélo demain	37
Nombre estimé de collégiens venant à vélo demain (2025)	**~217 (108 arceaux)**
Part modale vélo estimée du collège demain (2025)	22%
Comparaison aujourd'hui/demain	+ 12 points

Définir des actions pédagogiques

Ce matin, pour quelles raisons as-tu utilisé ce mode de transport ?
(2 réponses maximum)

NOUVEAU DISPOSITIF

Objectif Vélo !

En 2020, le Département a évalué que les déplacements du domicile vers les collèges généraient 10 000 tonnes de CO^2 par an. 13% des collégiens girondins vont au collège à vélo, 19% à pied, tandis que 43% sont en transports collectifs et 23% en voiture.
Ces chiffres masquent de fortes disparités entre collèges qu'il convient d'atténuer.
Agir sur la mobilité des jeunes c'est influencer la pratique des adultes de demain. C'est aussi avoir un impact positif sur leur santé et leur autonomie dès aujourd'hui.
Dès 2016, le Plan départemental de Déplacement à vélo avait pour ambition de développer la pratique quotidienne du vélo, notamment chez les collégiens en dépassant l'unique question des infrastructures. Le Département s'est aussi engagé dans la construction d'un Plan collèges à vélo, désormais volet scolaire du Plan coordonné 1000 km d'aménagements cyclables.
Ainsi, en parallèle d'un travail sur les infrastructures, le Département de la Gironde souhaite développer des animations pédagogiques sur le vélo dans les collèges.
L'info en plus : une enquête mobilité collégiens a été menée en 2019-2020, le rapport de synthèse est consultable sur le site Gironde Déplacements à vélo | Gironde.FR

Critères d'éligibilité
(Ces critères ne sont pas nécessairement cumulatifs)

- Organisation d'un projet global et progressif qui concerne tous les niveaux d'âge de l'établissement scolaire de la 6e à la 3e (pouvant se répartir sur plusieurs années), y compris les classes SEGPA et Ulis ;
- Actions spécifiques qui touchent à la pratique du vélo domicile-collège, en incluant les parents d'élève ;
- L'interdisciplinarité du projet au sein de l'établissement scolaire n'est pas une obligation mais est intéressante à envisager ;
- Les projets déjà accompagnés les années précédentes devront obligatoirement présenter un caractère évolutif ou innovant (bilan à inclure à la candidature).

Collège	Nombre de collégiens actuel	Part vélo actuelle	Objectif part vélo (2025)	Points noirs à traiter autour du collège	Aménagements proposés (coût hors maîtrise d'oeuvre et foncier)	Stationnement vélo	Accompagnement au changement (mesures prioritaires)	Priorisation au vu du potentiel
BLAYE – S. Vauban	665	2%	9%	3	Bandes cyclables : 5 189 m soit 155 670 €HT Double-sens cyclables : 1 287 m soit 19 305 €HT CVCB : 623 m soit 28 035 €HT Signalisation/jalonnement : 742 m soit 2 968 €HT Zone de rencontre : 1 600 m (à chiffrer)	29 arceaux à placer soit 2 610€HT	Sorties vélos, challenge mobilité inter-collèges	

Le Plan Gironde à vélo, une construction progressive et participative

- Une journée des acteurs vélo en février 2023 (120 pers)

Collectivités et associations

- 6 rencontres territoriales été 2023 (250 pers) > intégration schéma cyclables locaux

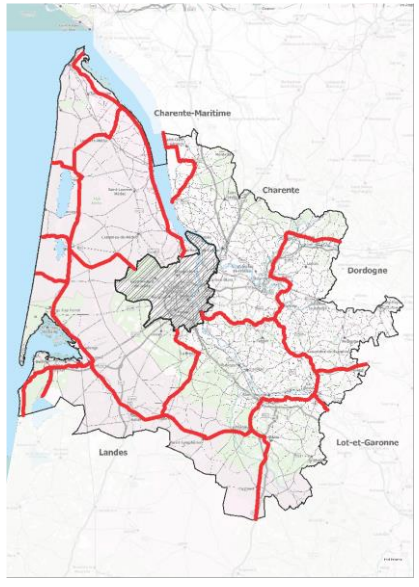
- 7 mars 2024 : séminaire du Plan Gironde à vélo (200 pers)

- Mi 2024 – 1er trim 2025 : 29 rencontres locales

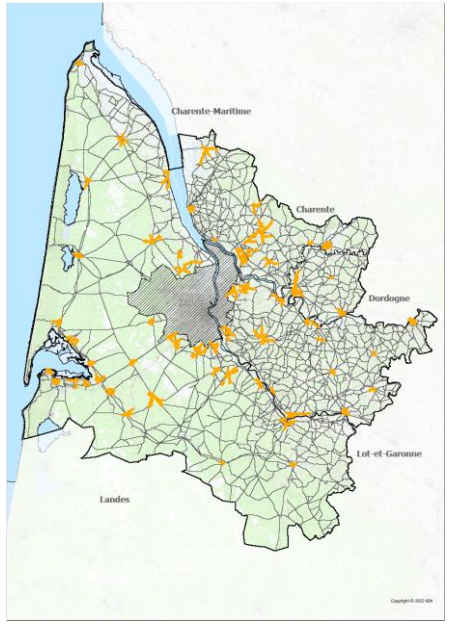
Construire un réseau continu, lisible et cohérent qui combine enjeu du quotidien et du tourisme

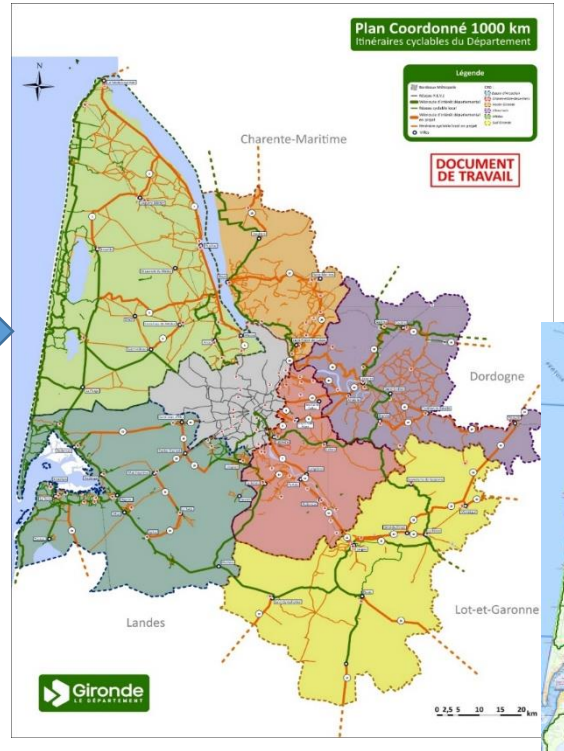
<u>Grands itinéraires (ateliers été 2023)</u>

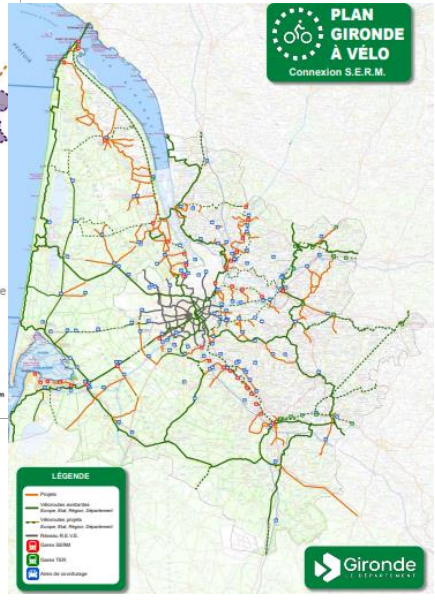
SDIC 2010/Iti nationaux



<u>Volet local (ateliers interco –en cours)+ échanges Etat collège-vélo/Schéma cycl/SERM</u>







Tourisme et mobilité quotidien : une complémentarité recherchée

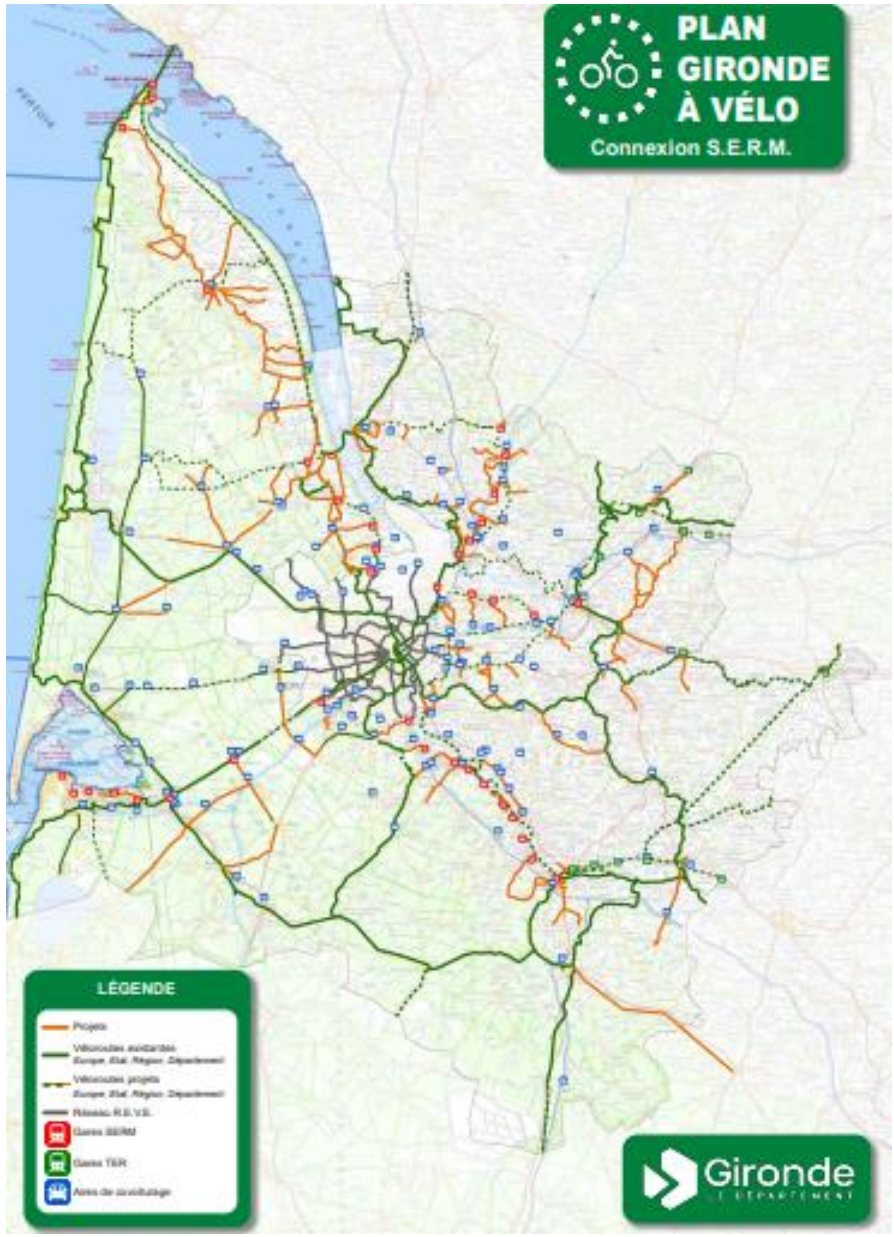
Une Approche participative et progressive

Compléments : pôles générateurs et réunions territoriales 2023 (schémas cycl, projets …)

Un portefeuille d'env. 1400 km → nécessité de prioriser

+1000 km d'aménagements cyclables en 2028 Gironde LE DÉPARTEMENT

Etapes en cours : Stabilisation et priorisation des axes locaux



<u>Perspectives</u> :

- Délibération fin 2025 / Schéma des mobilités
- Réflexion sur une redéfinition de la stratégie en cours dans un cadre budgétaire contraint
- Relance de l'enq mob collégiens 2025-2026

Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Le vélo dans les SERM – Une attente forte des usagères et usagers

Claire-Marine Javary

Responsable Plaidoyer

L'intégration des « réseaux cyclables » dans la définition des SERM : une belle victoire pour la FUB et la FNAUT

« 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**. »

Olivier Schneider, président de la FUB
Bruno Gazeau, président de la FNAUT

L’intégration des « réseaux cyclables » dans la définition des SERM : une belle victoire pour la FUB et la FNAUT

- **Adoptés en première lecture à l’Assemblée :**

  - l’intégration du **stationnement et rabattement** cyclable vers les gares ;
  - nombre de **places** à prévoir pour **emporter** des vélos ;
  - Intégration des **usagers** aux concertations

- **Adoptés au Sénat :**

  - Les **« réseaux cyclables »** systématiquement intégrés aux SERM, au même titre que les cars express

Pour en savoir plus : L’intégration des réseaux vélo à la définition des « Services Express Régionaux Métropolitains » : un beau succès pour la FUB !

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Le kit « vélo dans les SERM » de la FUB

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Vélo et transports collectifs, des alliés pour la transition

Objectif de ce livre-blanc avec la FNAUT

- Travailler, partager et **clarifier les positions** et visions des associations du réseau FUB
- Afficher la volonté de **coopération** entre promoteurs des transports collectifs et du vélo
- Valoriser les multiples dimensions de la **complémentarité vélo-TC,** au-delà de la seul « intermodalité » en gare.
- Appeler **les AOM, opérateurs, bureaux d'études, fabricants…** à penser **les réseaux et services** vélos comme un pilier du système de transports collectifs

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Vélo et transports collectifs, des alliés pour la transition

Messages clés

Sortir d'une logique de concurrence entre vélo et transports collectifs

« La FUB et la FNAUT plaident 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*** *»*

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Vélo et transports collectifs, des alliés pour la transition

Messages clés

Réfléchir en termes de système vélo + transports collectifs

« 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.*** *»*

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Vélo et transports collectifs, des alliés pour la transition

Messages clés

Activer les leviers de massification de l'intermodalité vélo-TC

« 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 »*

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Guide du stationnement vélo en gare

Objectifs

- Produire un **guide de référence** pour les projets de parkings vélos en gare, inspiré par **le guide néerlandais** et fondé sur **les expertises d'usage.**
- Partager une vision commune au sein de la FUB et des associations, à destination des acteurs.
- Produit en collaboration avec le Collectif Vélo Ile-de-France, MDB, Paris en Selle, la FUB et l'ADMA.
- Intègre des configurations et exemples de gares hors Ile-de-France

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Guide du stationnement vélo en gare

Messages clés

- Privilégier la « **trouvabilité** » à la proximité
- Viser un taux de remplissage à 80-90%
- S'appuyer sur les données du Baromètre pour identifier les besoins.
- Viser un taux d'occupation de 80-90 % pas 100 % !
- Priorité à une offre de base en stationnement en libre accès
- Diversifiez !
- La sécurité ne passe pas que par le contrôle d'accès et la vidéosurveillance…

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Réseau Express Vélo : réaliser le potentiel vélo de son territoire

Messages clés

Pourquoi réaliser un REV ?

1. Amplifie et diversifie la pratique du vélo
2. Offre une « solution vélo » homogène sur l'ensemble d'une agglomération
3. Complémentaire du transport collectif
4. Peu couteux et rapidement opérationnel
5. Améliore le cadre de vie et connecte les territoires entre-eux

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Objectifs

- Créer des partenariats et collaborations entre les associations membres du réseau et des représentants de communes rurales
- Sortir le vélo du cœur des grandes agglomérations
- Répondre à la préoccupation première : la sécurité des cyclistes dans leurs déplacements
- Donner des clés aux collectivités pour aménager autrement

82% des habitants de communes rurales trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux
(Baromètre des Villes Cyclables)

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Messages clés

Déployer des plans de circulations hors agglomération, centrés sur les destinations (gares, collèges, centre-bourg…)

- Mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure
- Projeter de **nouveaux usages**
- Partir du **besoin des usagers et des destinations d'intérêts**

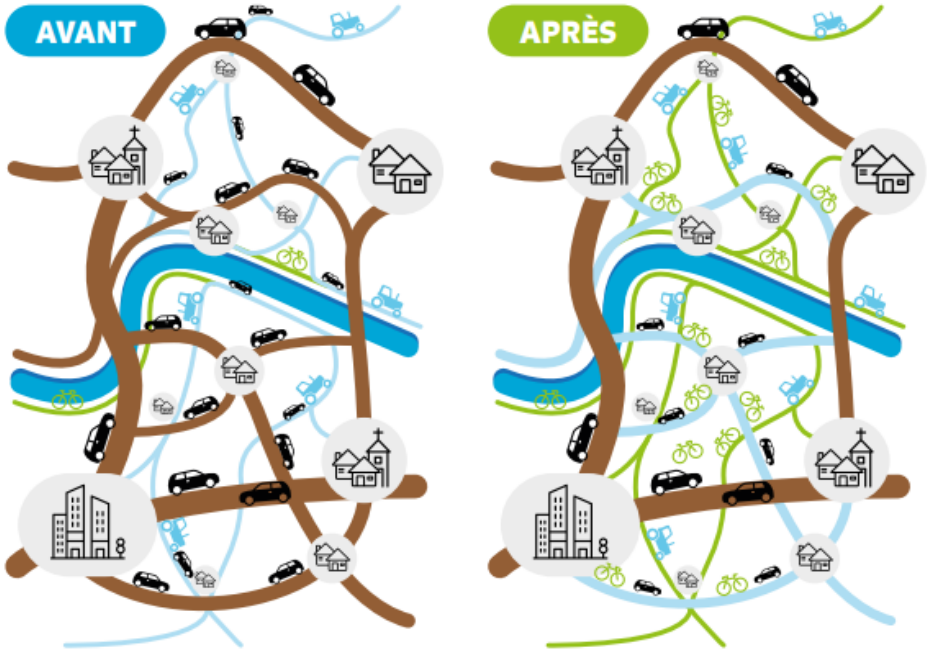
« Un système intermodal et un plan de circulation efficace c'est un enfant qui parcourt les 800 mètres qui le séparent de l'arrêt de bus à vélo et c'est un parent libéré pour utiliser son vélo pour se rendre au travail »

Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Messages clés

« Un système intermodal et un plan de circulation efficace c'est un enfant qui parcourt les 800 mètres qui le séparent de l'arrêt de bus à vélo et c'est un parent libéré pour utiliser son vélo pour se rendre au travail »



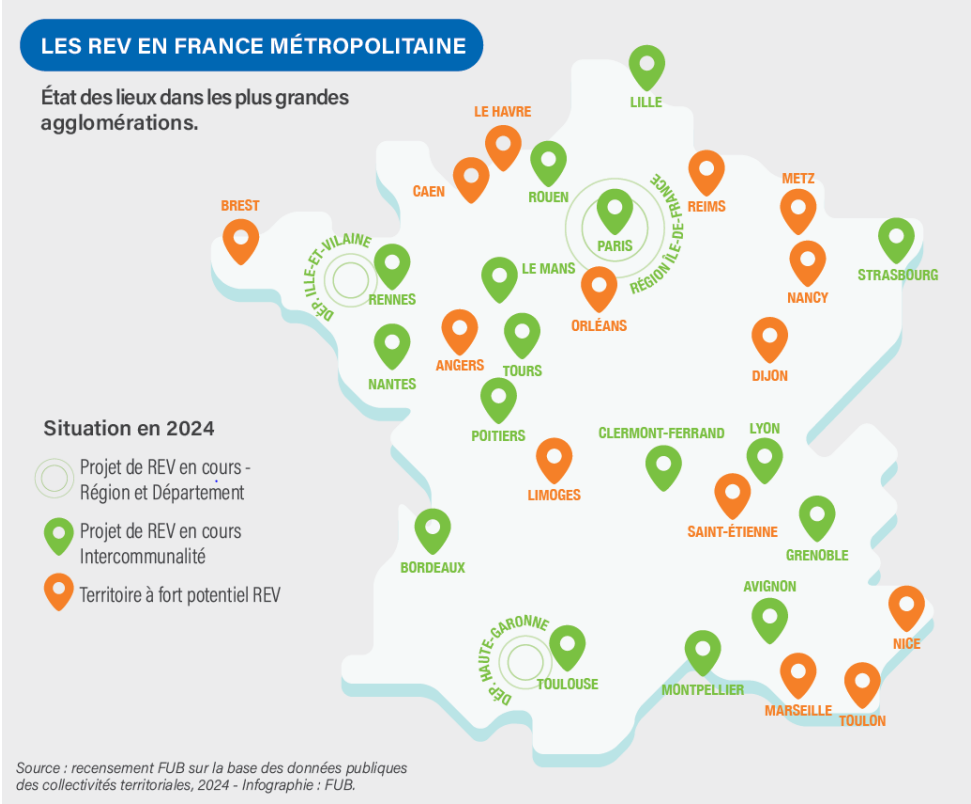
Quelles attentes des usagères et usagers en matière de complémentarité TC-vélo ?

Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Messages clés

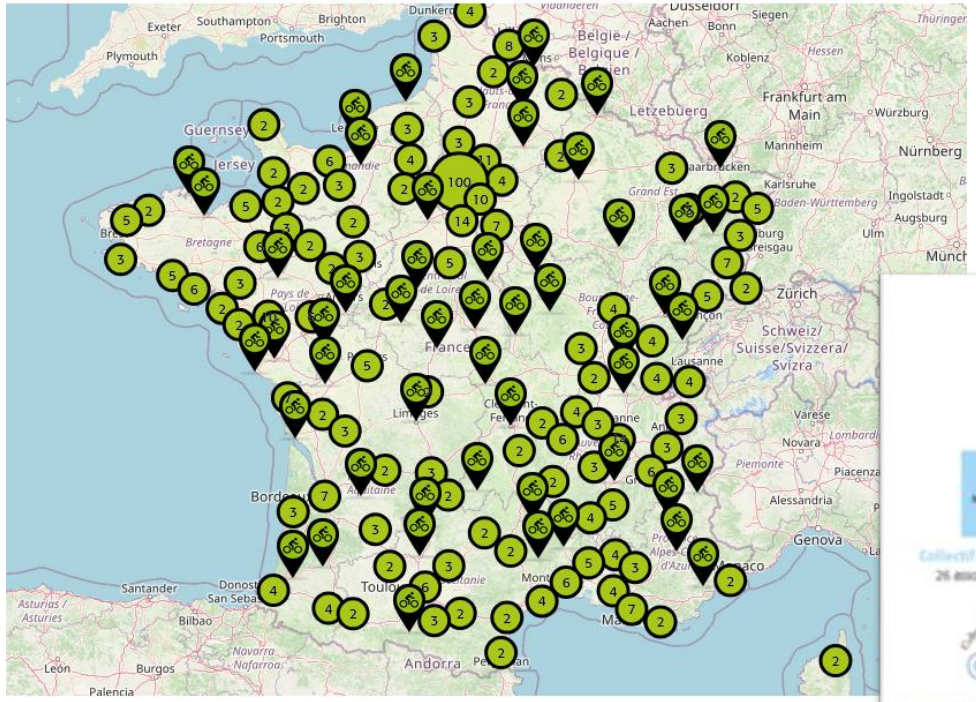
« Un système intermodal et un plan de circulation efficace c'est un enfant qui parcourt les 800 mètres qui le séparent de l'arrêt de bus à vélo et c'est un parent libéré pour utiliser son vélo pour se rendre au travail »

Les réseaux cyclables, une dimension essentielle des SERM



Réseau Express Vélo : réaliser le potentiel vélo de son territoire

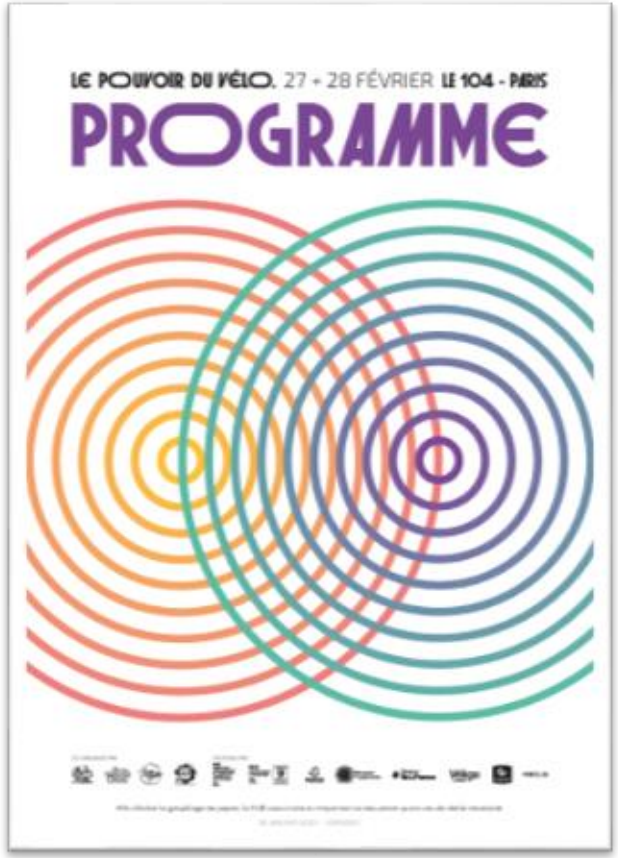
Comment intégrer les usagères et usagers du vélo au développement des SERM ?



Contacts des collectifs régionaux

Carte en ligne avec les coordonnées des associations

Baromètre vélo



Congrès de la FUB

« Le Pouvoir du Vélo »

27 et 28 février 2025
Centquatre, à Paris

Lancement du Baromètre vélo

28 février 2025
Un outil de diagnostic gratuit pour votre collectivité
Relayez l'enquête !

Abonnez-vous à la newsletter de la FUB pour recevoir toutes les informations.

Région Centre-Val de Loire

Construction d'une feuille de route vélo SERM de Touraine

Erik Leconte

Chargé de mission analyse stratégique & prospective

Thomas Hilsmann

Chargé de mission Mobilités Durables

Webinaire RVM DGITM « Vélo et marche »
03 février 2025

1. Deux projets SERM en Région Centre val-de-Loire

2. SERM de Touraine, quels enjeux de mobilité ?

3. Construction d'une base de données vélo

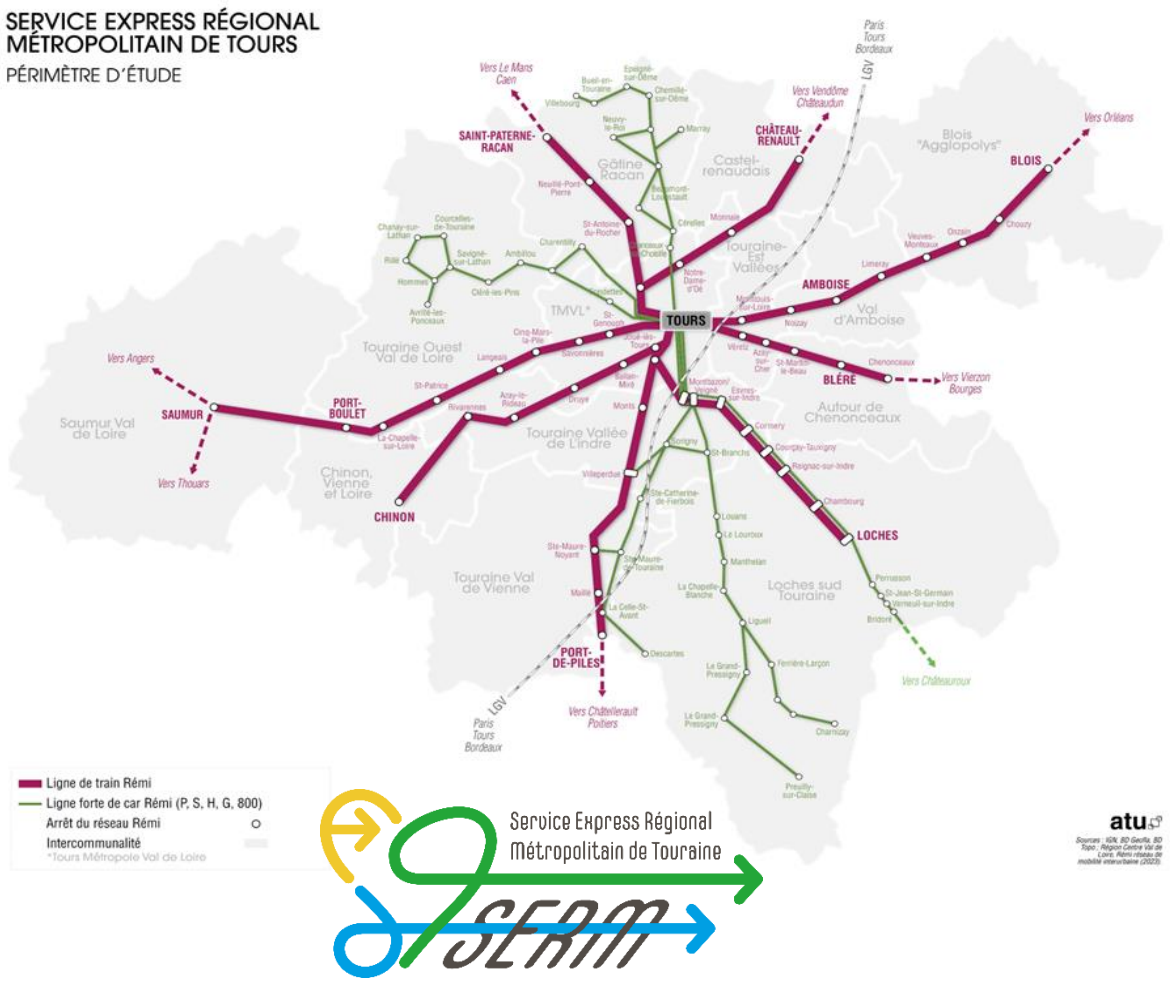
4. Feuille de route vélo : formaliser une vision commune

5. Calendrier indicatif 2025

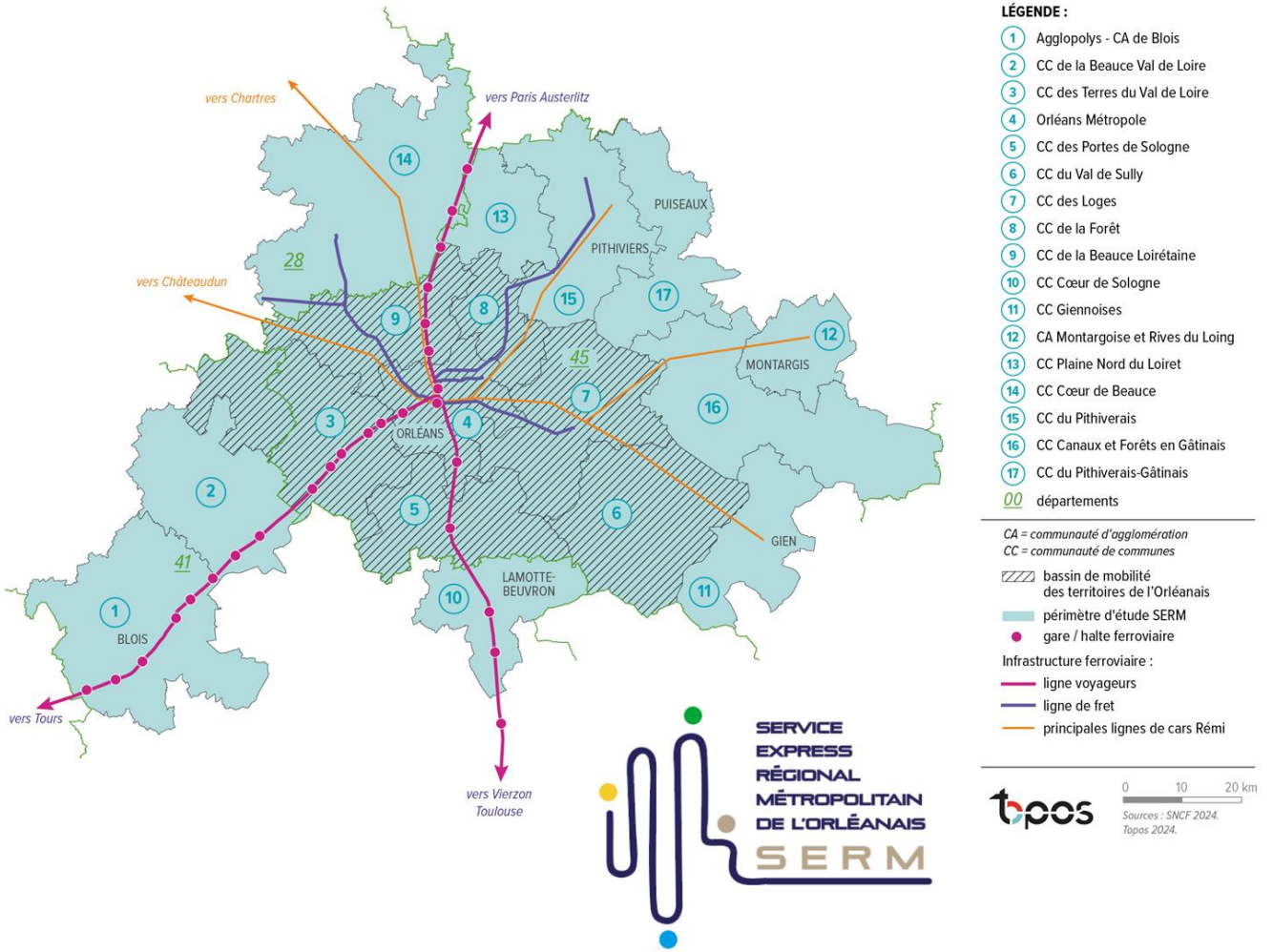
1. Deux projets SERM en Région Centre val-de-Loire

Et une question, comment développer, irriguer et décarboner les réseaux de mobilité des deux principaux poumons économiques régionaux ?

SERM DE TOURAINE



SERM DE L'ORLEANAIS



1. Deux projets SERM en Région Centre val-de-Loire

Acte II du plan régional des mobilités à vélo voté le 18/04/2024

6 axes dont 1 sur la mobilité du quotidien. Objectifs :

- **Tripler la part modale du vélo** (pour passer de 3 à 9%) d'ici 2027
- **Accompagner 200 km de linéaires cyclables du quotidien**
- **Faire de l'intermodalité vélo et autres solutions de mobilités durables une priorité** (stationnements sécurisés en gare et hubs multimodaux ruraux, expérimentation service de location de vélos en gare)
- **Cibler les actions vers les employeurs**, levier important pour faire évoluer la part modale vélo sur les trajets domicile-travail

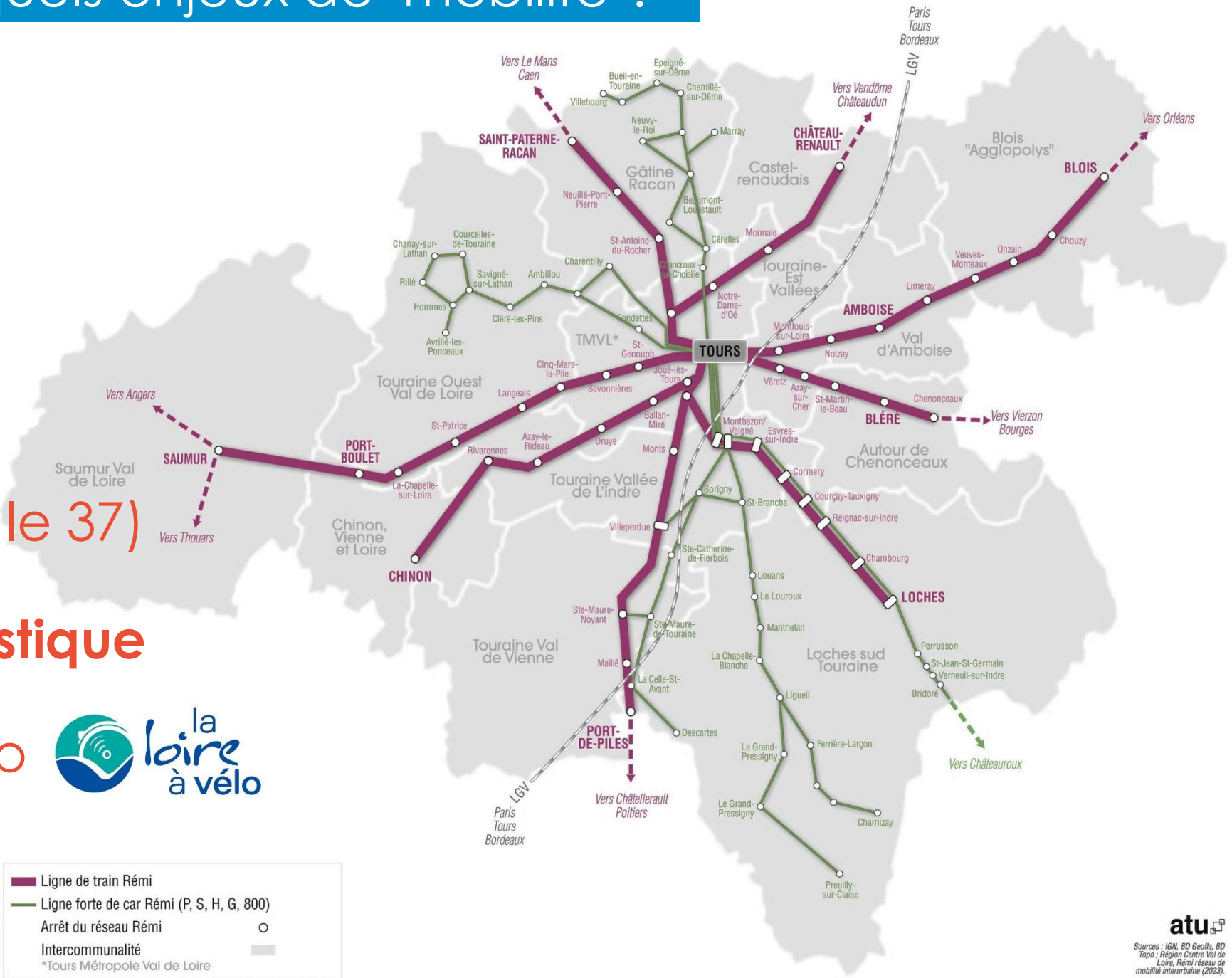
2. SERM de Touraine, quels enjeux de mobilité ?

Service Express Régional Métropolitain de Touraine

SERM

- **13 EPCI**
- **1 étoile ferroviaire à 8 branches**
- **52 gares** (45 dans le 37)
- **1 étoile cyclotouristique à 5 branches**
  dont la Loire à vélo

la loire à vélo



2. SERM de Touraine, quels enjeux de mobilité ?

Déplacements, parts modales, emploi : chiffres clés

- **Plus de 2 M de déplacements quotidiens** en Indre-et-Loire
- **60% des déplacements en voiture**
- **230 000 flux quotidiens entre la métropole et les EPCI voisins,** dont **90%** en voiture individuelle
- **61% des emplois dans la métropole**

Quelle approche des mobilités actives ? La solution vélo

Le vélo peut répondre à certains enjeux du SERM :

- Pour des déplacements quotidiens et de courte distance
- Un mode de déplacement décarboné qui prend peu de place
- La pratique cyclable favorise l'intermodalité en rabattement de proximité vers les transports en commun

2. SERM de Touraine, quels enjeux de mobilité ?

Quelle intégration du vélo ?

- **84 points pré identifiés**
- **Des points d'intermodalité**
- **Une typologie de Pôles d'Echanges Multimodaux**

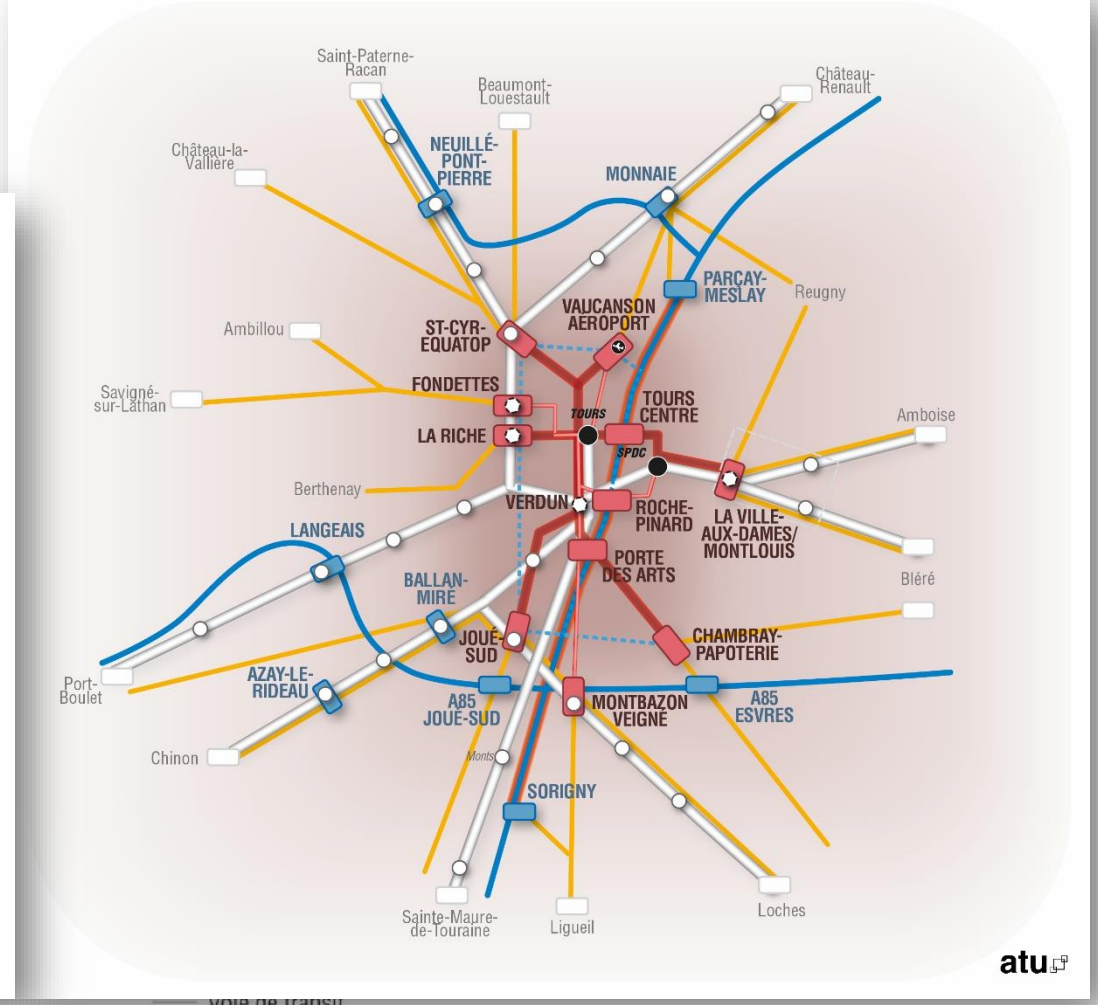
Système de pôle d'échange multimodal
- PEM métropolitain
- PEM périurbain intermédiaire
- PEM «tête de ligne»

Gares
- Gare métropolitaine
- Gare TER
- Gare TER en projet

Réseaux de transports
- Réseau ferroviaire
- Réseau tramway
- Réseau BHNS
- Réseau de cars interurbain
- Tronçon autoroutier utilisé par les TC
- Réseau autoroutier
- Ceinture périphérique

Organisation territoriale
- Coeur métropolitain
- Périphérie proche
- Périphérie éloignée

Un système de mobilité global qui s'appuie sur des PEM hiérarchisé



2. SERM de Touraine, quels enjeux de mobilité ?

Service Express Régional Métropolitain de Touraine

Vélival et portes métropolitaines : La base d'un réseau express vélo (REV) ?

Connecter le SERM au Vélival

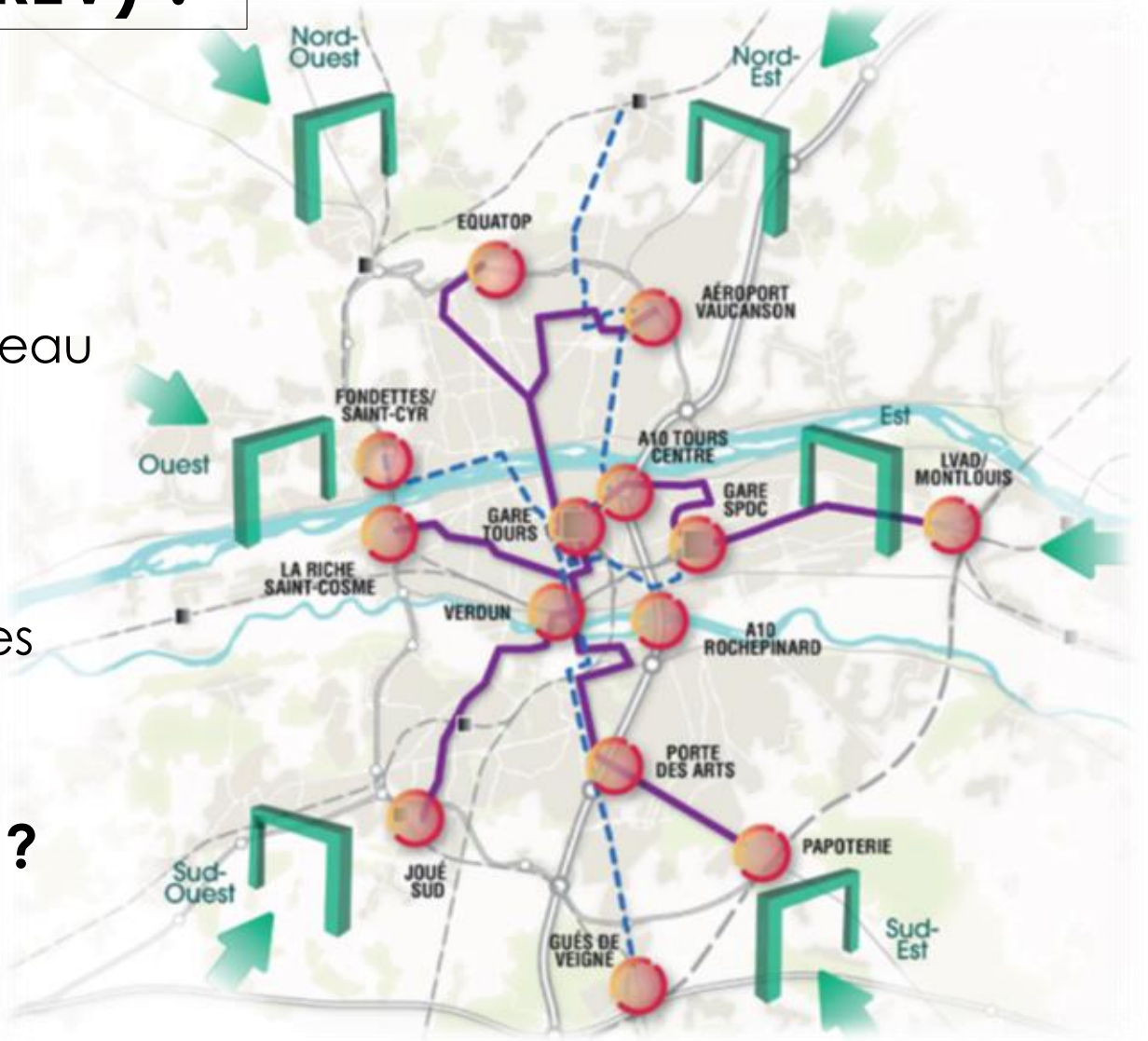
- 1 réseau cyclable de 350 km
- 13 itinéraires
- 1 référentiel pour aménager un réseau performant et homogène

Des « portes métropolitaines »

Avec des infrastructures et des services vélo facilitant les échanges entre la métropole et les territoires périphériques

A terme : un réseau express vélo (REV) ?

Un réseau à haut niveau de service, avec des itinéraires continus et lisibles.



3. Construction d'une base de données vélo

Identifier prioritairement les itinéraires de rabattement vers les points d'intermodalité

Recenser les linéaires cyclables

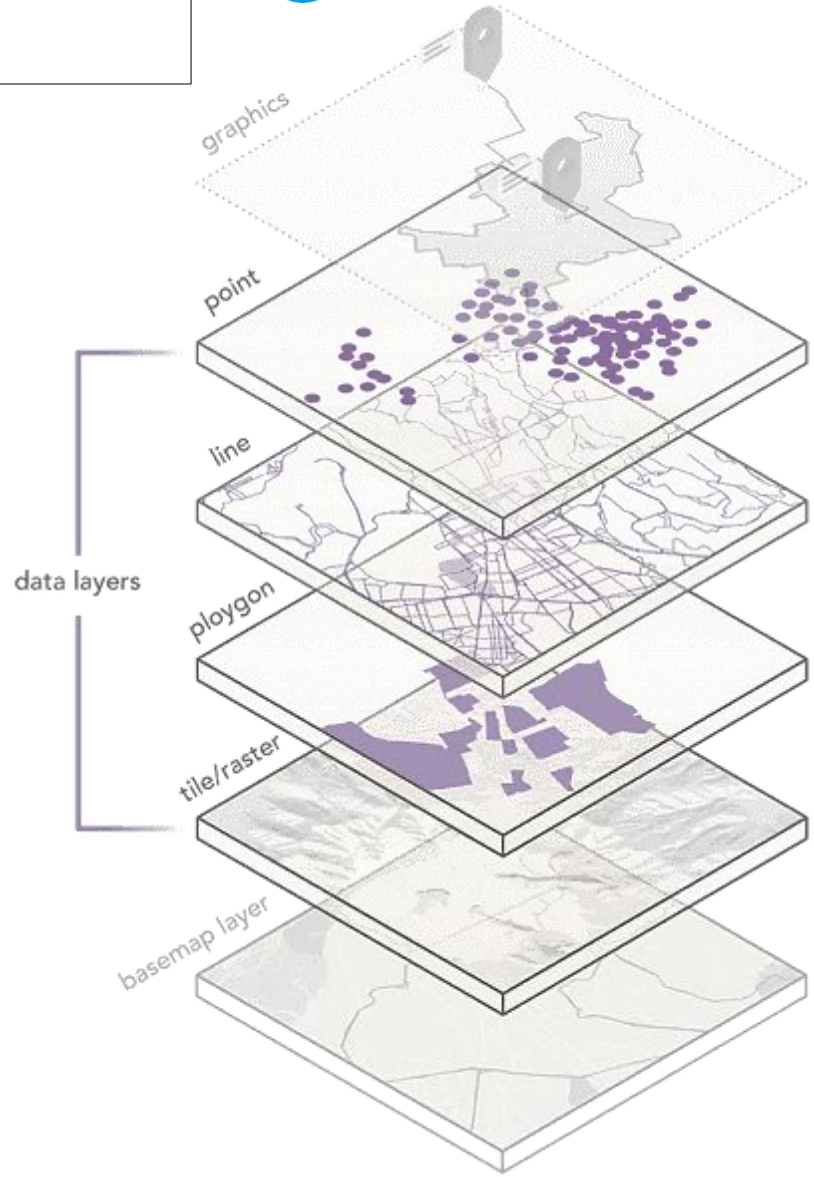
Recollement des données avec l'ATU

Cartographie d'un réseau cyclable structurant

+

un observatoire régional vélo en 2025 : des données utiles au SERM

Ex : carte isochrone 5 km à vélo autour de la gare d'Amboise



4. Feuille de route vélo : formaliser une vision commune

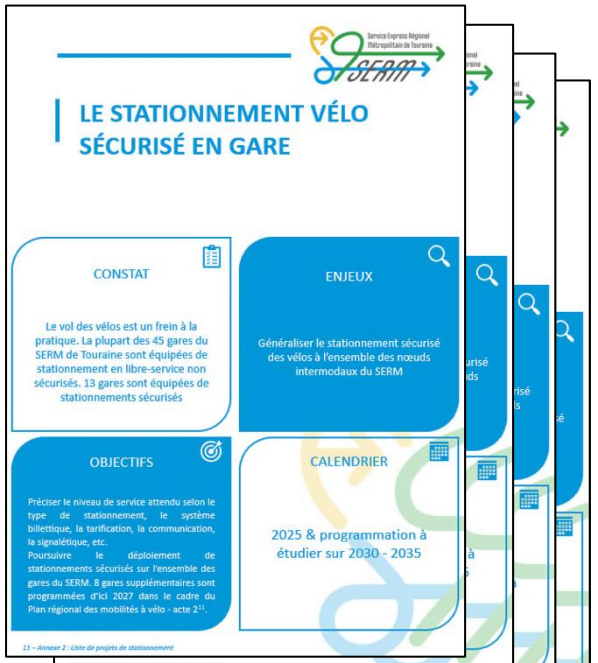
Réflexion collective du GT SERM « Nouvelles Mobilités »

4 thèmes stratégiques :

- Les points d'intermodalité du SERM
- Les infrastructures cyclables
  en rabattement vers les points d'accès du SERM
- Les services vélo
- L'animation, la communication et l'information

10 fiches actions

- Constats
- Enjeux
- Objectifs
- Calendrier



5. Calendrier indicatif 2025

Service Express Régional Métropolitain de Touraine

SERM

juin 2024 … JANV FEV MARS AVR MAI JUIN JUIL AOUT SEPT OCT NOV DEC

PROJET SERM de TOURAINE

- **conférence de financement des SERM ?**
- Concertation publique
- Label SERM
- Constitution du projet
- Demande d'obtention du statut

FEUILLE de ROUTE VELO

- 1ère base de données vélo + cartographie RCS
- Co construction feuille de route
  - MARS : GT Nouvelles Mobilités
  - JUIN : GT Nouvelles Mobilités

RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE

MERCI

Échanges

Françoise Rossignol
Réseau vélo et marche, Co-présidente

Thierry Du Crest
Mission Vélo et Marche, DGITM, Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche

Edouard Parant
DGITM, Coordinateur national des SERM

Camille Thomé
Réseau vélo et marche, Co-directrice

Luc Berman
Réseau vélo et marche, Chargé de mission

Baptiste Guyomarch
CC du Bassin de Pompey, Responsable du service Mobilités

Emmanuelle Lacan-Lalanne
Département de la Gironde, Adjointe au chef de Service Transition des Mobilités

Claire-Marine Javary
FUB, Responsable plaidoyer

Thomas Hillsmann
Région Centre-Val de Loire, Chargé de mission Mobilités Durables

Erik Leconte
Région Centre-Val de Loire, Chargé de mission analyse stratégique & prospective

Merci de votre écoute

Réseau vélo et marche
33 rue du Faubourg Montmartre,75009 Paris

09 72 56 85 05
info@reseau-velo-marche.org

www.reseau-velo-marche.org

réseau vélo et marche
Collectivités engagées pour les mobilites actives