

PLAN VÉLO RÉGION CENTRE



Introduction

**Première partie
Le vélo et le TER**

1.1. L'usage du vélo aujourd'hui.	6
1.2. L'intermodalité transport public / vélo en France.	6
1.3. La Région Centre et le vélo.	7
1.3.1. L'Agenda 21 de la Région Centre.	
1.3.2. Le Schéma Véloroute Voies vertes de la Région Centre.	
1.3.3. La stratégie transport collectif multimodal et circulations douces.	
1.3.4. La Loire à Vélo.	
1.4. Le TER Centre et le vélo.	8
1.4.1. Le stationnement des vélos en gare.	
1.4.2. Le cheminement cycliste en gare.	
1.4.3. L'accueil des vélos dans les trains.	
1.5. Les usagers TER Centre et le vélo.	12
1.5.1. Présentation de l'enquête auprès des usagers.	
1.5.1.1. <i>Les usagers qui n'envisagent pas d'utiliser le vélo.</i>	
1.5.1.2. <i>Les non-cyclistes favorables au report modal.</i>	
1.5.1.3. <i>Les deux-roues laissés en gare.</i>	
1.5.1.4. <i>Les cyclistes embarquant leur vélo dans le train.</i>	
1.5.2. Présentation de la démarche de concertation auprès des associations régionales de cyclistes.	

Deuxième partie
Objectifs et mise en œuvre du Plan Vélo de la Région Centre

2.1. Les 3 objectifs du Plan vélo de la Région Centre.	16
2.1.1. Premier objectif : favoriser les modes doux en articulation avec le TER Centre.	
2.1.2. Deuxième objectif : réguler l'embarquement à bord des vélos.	
2.1.3. Troisième objectif : favoriser l'articulation train + vélo sur l'itinéraire touristique « la Loire à vélo ».	
2.2. Les actions du Plan vélo de la Région Centre	17
2.2.1. Actions sur les gares.	17
2.2.1.1. Les gares régionales.	
2.2.1.2. Les gares nationales.	
2.2.2.. Le matériel ferroviaire et routier	18
2.2.3. Actions en matière de service et d'études.	19
2.2.4. Mise en œuvre des actions de communication.	19
2.3. Le coût estimatif du Plan vélo de la Région Centre.	19
2.4. Des partenariats à construire.	19
2.4.1. La nécessaire concertation avec les collectivités.	
2.4.2. La nécessaire définition des modèles d'abris et du système de sécurisation.	
2.5. Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du Plan vélo de la Région Centre.	20
2.5.1. Suivi technique et évaluation du Plan vélo de la Région Centre.	
2.5.2. Poursuite de la concertation avec les associations.	
<i>Conclusion</i>	21
ANNEXES	23
<i>FICHES ACTIONS</i>	25
<i>QUESTIONNAIRE</i>	31

Introduction

La Région Centre développe depuis plus de dix ans des solutions de transports respectueuses de l'environnement qui s'inscrivent dans une démarche opérationnelle de développement durable. Les transports collectifs régionaux, organisés par la Région, permettent à près de 90 000 voyageurs par jour de bénéficier d'une véritable alternative à la voiture, grâce à des gares aménagées, des trains neufs et modernes, des tarifications, des dessertes et des offres adaptées aux besoins de chacun.

Le développement des circulations dites douces, c'est-à-dire les vélos et la marche à pied notamment, fait partie des priorités de la Région au titre de ses compétences en matière de tourisme - c'est en particulier l'itinéraire de la Loire à vélo - en matière d'aménagement du territoire à travers les contrats avec les territoires et, enfin, en matière de transport, au travers de sa compétence d'autorité organisatrice du TER.

La stratégie « transport collectif multimodal et circulations douces », document d'orientation en faveur du développement des transports en région Centre, approuvée en juin 2006, réaffirme cette priorité déclinée par la suite en 2008 dans l'agenda 21 adopté par le Conseil régional.

Le Plan Vélo constitue une étape supplémentaire de la mise en œuvre de la stratégie régionale en matière de circulations douces. Il s'agit, pour la collectivité, de cerner l'ensemble des questions qui se posent pour les usagers actuels du TER Centre, mais également les futurs utilisateurs du vélo qu'il reste à convaincre.

Ce Plan vélo, document d'analyse, de réflexion et d'action, constitue le cadre d'intervention de la Région pour développer, avec ses partenaires, la complémentarité entre les modes doux et le TER.

Ce document se base en premier lieu sur un diagnostic de ce que le TER Centre propose aujourd'hui aux usagers désireux de ne pas utiliser d'automobile dans leurs déplacements. Ce diagnostic est complété par une analyse des besoins recensés lors d'une enquête réalisée en mai 2009 par la Région auprès d'usagers du TER Centre et d'une concertation menée auprès des associations qui les représentent.

En réponse à ces enjeux, le Plan Vélo présente l'ensemble des actions nouvelles dans lesquelles la Région Centre s'engage, et ce, pour chacun des éléments de la chaîne de déplacement des usagers.

La mise en œuvre de ces actions nécessite un large partenariat avec l'ensemble des acteurs des déplacements et de l'aménagement, et, en particulier, les collectivités locales et la SNCF, afin de bâtir des réponses collectives et pertinentes aux besoins des citoyens de la région Centre.

Première partie Le vélo et le TER

1.1. L'usage du vélo aujourd'hui.

Mobilité douce, le vélo est un moyen de déplacement durable, économe, mobilisant peu de place et qui ne rejette pas directement de CO₂. Inviter au report modal permettrait de réduire l'impact de nos déplacements sur l'effet de serre. Dans cette perspective, le vélo devient un véritable enjeu pour l'avenir.

A ce jour, la majorité des déplacements pendulaires s'effectue en automobile et cette situation génère pollution, stress, perte de compétitivité des territoires, coûts pour les collectivités, etc. Ainsi, les parkings voitures, en particulier à proximité des gares, sont aujourd'hui, pour la plupart, saturés.

Le vélo peut jouer un rôle capital dans le domaine de la santé publique et dans celui du développement durable, pour sa partie environnementale. Une politique engagée et des équipements dédiés de qualité, peuvent conduire à inciter la population à l'usage du vélo et à la pratique d'une activité sportive régulière.

Dès lors, ces éléments sont autant de raisons qui amènent les citoyens à changer leur approche de leurs déplacements, en particulier les déplacements quotidiens vers les études ou le travail.

Il ne s'agit pas, au final, seulement d'un moyen de transport mais aussi d'un levier d'action destiné aux générations futures.

Les avantages de la pratique du vélo sur la santé et la qualité de la vie en ville, puis la prise de conscience environnementale constituent des éléments complémentaires qui favorisent le retour de la pratique « utilitaire » du vélo.

Le vélo, depuis sa création, a vu son usage transformé et diversifié au rythme des évolutions de la société et de la mobilité des habitants. Après son déclin à la suite de la promotion du « tout-automobile » des années 60, il a souvent été relégué au rang des accessoires de loisirs.

La fin des années 90 voit s'amorcer un virage important : le vélo redevient un accessoire de mobilité quotidienne.

Le marché français des cycles 2008

- La part des achats de vélos pour une utilisation loisirs reste prépondérante : 68%.

Les VTT adultes et enfants malgré une baisse sensible de leur volume de ventes : - 6%, constituent la famille leader avec près de 50% du marché total.

- Le marché du vélo mobilité (vélo déplacement, vélo moyen de transport) représente près de 22,5% des achats vélos.

Ce marché est en croissance de + 4% en 2008 par rapport à 2007. Dans cette catégorie, l'année 2008 est marquée par une forte progression (+ de 50%) des ventes de vélo à assistance électrique. (15 700 unités vendues).

- Le marché des vélos sportifs, course et VTT, reste stable avec 9,5% du marché total.

Source : Conseil National des Professions du Cycle, 2009

1.2. L'intermodalité transport public / vélo en France.

Le fort développement de l'usage des transports publics, et en particulier le TER, ces dernières années a fait apparaître la nécessité d'une cohérence dans l'enchaînement des déplacements

des usagers. En effet, le développement des espaces périurbains entraîne l'augmentation de la distance entre lieu de vie et lieu de travail ou d'études.

Dès lors, le transport collectif public joue un rôle prépondérant dans cette logique territoriale car il constitue la plupart du temps le moyen le plus sûr, le plus économique, de faire le lien entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude.

Néanmoins, pour atteindre la gare ou le point d'arrêt de départ ou d'arrivée, il est souvent nécessaire pour les usagers d'utiliser d'autres modes de déplacement (voiture, transport collectif, deux-roues...) ou d'être simplement piéton sur des distances variables.

Dans cette chaîne, l'articulation entre le vélo et les transports publics doit être facilitée. En effet, le vélo, en tant que mode de transport individuel et, par essence, adaptable, permet aux citoyens d'optimiser leur usage des transports collectifs et leur rapport à la mobilité.

Le vélo dispose d'atouts suffisants pour devenir un mode de rabattement privilégié des usagers du TER. En effet, les abonnés TER habitant à proximité des points d'arrêt peuvent se rendre en gare à vélo.

1.3. La Région Centre et le vélo.

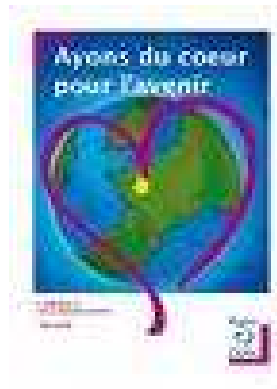
La Région Centre, au travers de ses compétences en matière de tourisme, de transport et d'aménagement du territoire a lancé depuis de nombreuses années différents projets autour de la promotion de la pratique du vélo. Quatre projets stratégiques en sont les traductions.

1.3.1. L'agenda 21 de la Région Centre.

En 2008 la Région Centre a approuvé son *agenda 21* qui promeut notamment, l'usage du vélo et affirme ses priorités : approches loisirs et utilitaire du vélo ainsi que positionnement de la Région en tant que force de proposition auprès des maîtres d'ouvrage.

« L'objectif consiste à développer l'usage du vélo en région Centre comme moyen de transport de proximité et comme loisirs :

- en faisant également du vélo, associé aux transports collectifs, notamment au train, une alternative attractive et sécurisée à la voiture, quel que soit le motif de déplacement,
- en positionnant la Région en incitatrice et non en maître d'ouvrage (conventions Région/Départements, contrats de Pays par exemple) ».



1.3.2. Le Schéma Véloroute Voies vertes de la Région Centre.

Le Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes de la région Centre (SRVVV) s'est fixé deux objectifs principaux :

- développer un réseau d'itinérance touristique et de loisir viable en terme de fréquentation et de retombées économiques ;
- assurer des continuités fonctionnelles entre espaces urbains et ruraux.

L'analyse du territoire régional s'est appuyée sur les facteurs de réussite issus de l'observation de différents cas français et étrangers et sur l'expérience acquise de 2 opérations régionales de renommée nationale, la véloroute de « La Loire à Vélo » et le réseau cyclable « des châteaux à Vélo ».

La Mission Nationale Interministérielle Véloroutes et Voies vertes a approuvé le SRVVV de la région Centre le 7 mars 2007 et le Conseil régional a pris acte du schéma régional lors de sa commission permanente du 11 mai 2007.

L'ensemble des documents du SRVVV Centre s'inscrit dans une dynamique de projet et d'outils d'aide à la décision pour les porteurs de projet départementaux, d'agglomération et de pays, le but étant de faciliter l'émergence opérationnelle de nouvelles véloroutes touristiques sur le territoire régional en cohérence avec les régions limitrophes.

1.3.3. La stratégie transport collectif multimodal et circulations douces.

La stratégie « transport collectif multimodal et circulations douces », document d'orientation en faveur du développement des transports en région centre, approuvée en juin 2006 définit quatre objectifs généraux :

«- l'optimisation de l'accessibilité de la région Centre et le renforcement de sa position stratégique,
- la construction d'une offre ferroviaire régionale compétitive et réellement alternative à l'automobile,
- la promotion de l'intermodalité et des relations douces,
- le développement de la concertation entre autorités organisatrices de transport public».

Le Plan Vélo de la Région Centre constitue une nouvelle étape de sa mise en œuvre.

1.3.4. La Loire à Vélo.

La Région Centre et celle des Pays de la Loire se sont engagées dans un programme de grande ampleur : 800 km d'itinéraires balisés et sécurisés entre Cuffy dans le Cher et Saint-Brévin-les-Pins en Loire-Atlantique.

La Loire à Vélo s'inscrit par ailleurs dans l'Eurovéloroute des fleuves qui, d'ici quelques années, reliera Nantes à Budapest. Une «balade» de 2400 Km le long de la Loire, du Doubs, du Rhin et du Danube.

Porté par les deux Régions, le programme représente un investissement de 52 millions d'euros financé à 60% par les budgets régionaux, avec une participation des autres collectivités (Départements, Agglomérations, Communes...) qui assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement et une partie de la signalisation.



6 Départements (Cher, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Atlantique) et 6 agglomérations (Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers, Nantes) sont impliqués dans le projet.

1.4. Le TER Centre et le vélo.

1.4.1. Le stationnement des vélos en gare.

Depuis plus de dix ans, la Région Centre finance l'aménagement des gares régionales avec la SNCF et les collectivités locales et une très grande majorité d'entre elles a bénéficié d'une opération de ce type. Ces opérations ont systématiquement intégré la mise en place d'un ou plusieurs abris vélo à proximité des bâtiments-voyageurs, selon un modèle unique et identifiable régionalement.

Ainsi, quelle que soit la gare, le bleu Isabelle et le toit gris arrondi demeurent des éléments constants.



La capacité d'accueil moyenne des abris-vélos des gares et haltes régionales s'élève à 7 places. Ces deux-roues sont attachés à des pinces.

Ainsi, plus de 70% des 146 gares et haltes du réseau TER Centre sont équipées d'abris vélo, dont la capacité varie de 5 à 70 places. Le tableau présente la situation au 01/08/09 :

Capacité de l'abri vélo	Nombre de gares	Part
Pas d'abri vélo	41	28%
De 5 à 9 places	54	37%
De 10 à 19 places	42	29%
Plus de 20 places	9	6%
TOTAL	146	100%

Les gares non équipées d'abris vélo se localisent principalement sur la ligne du Blanc – Argent ainsi que dans le sud-est du territoire.

Si la région Centre connaît une bonne couverture d'abri vélo, avec des gares régionales très bien équipées, la situation des gares nationales est plus contrastée. En effet, le stationnement y est, en général, peu développé (six places à Blois) et peu structuré (pas d'emplacement véritablement réservé, absence de mobilier pour accrocher les vélos).

La gare de Tours, elle bénéficie d'un espace situé dans le hall de la gare et accueille plus de cent vélos, ce qui n'est pas sans poser certains problèmes de flux et de saturation du hall.

Cette question doit en outre être étudiée au regard des capacités de stationnement public vélo situé sur la voirie et des cheminements d'accès aux gares qui ne sont pas toujours organisés ou aménagés.

1.4.2. Le cheminement cycliste en gare.

Deux types de mesures ont été mises en place à l'intention des cyclistes :

- **sécurisation**, dans certaines gares nationales, afin de canaliser le déplacement et de limiter les interactions avec le cheminement piéton. Il est tracé au sol des itinéraires à suivre, des passages dédiés, des affichages rappelant de mettre pied à terre.
- **Facilitation**, dans certaines gares régionales, avec la mise en place de glissières dans les passages souterrains, de pose de signalétique, d'installation de points d'eau notamment.

Cette mesure a été mise en place dans le cadre du projet « Eurovéloroute des Fleuves » soutenu par l'Union européenne dans 3 gares connectées à l'itinéraire de « La Loire à Vélo » (Chinon, Amboise, Mer) afin de favoriser le cheminement en gare des cyclotouristes aux vélos chargés.



1.4.3. L'accueil des vélos dans les trains.

L'embarquement des vélos à bord des trains a été développé depuis la régionalisation des transports par les autorités organisatrices afin de promouvoir l'articulation vélo et train. Il a été favorisé en France par la gratuité de ce service, élément quasi unique en Europe.

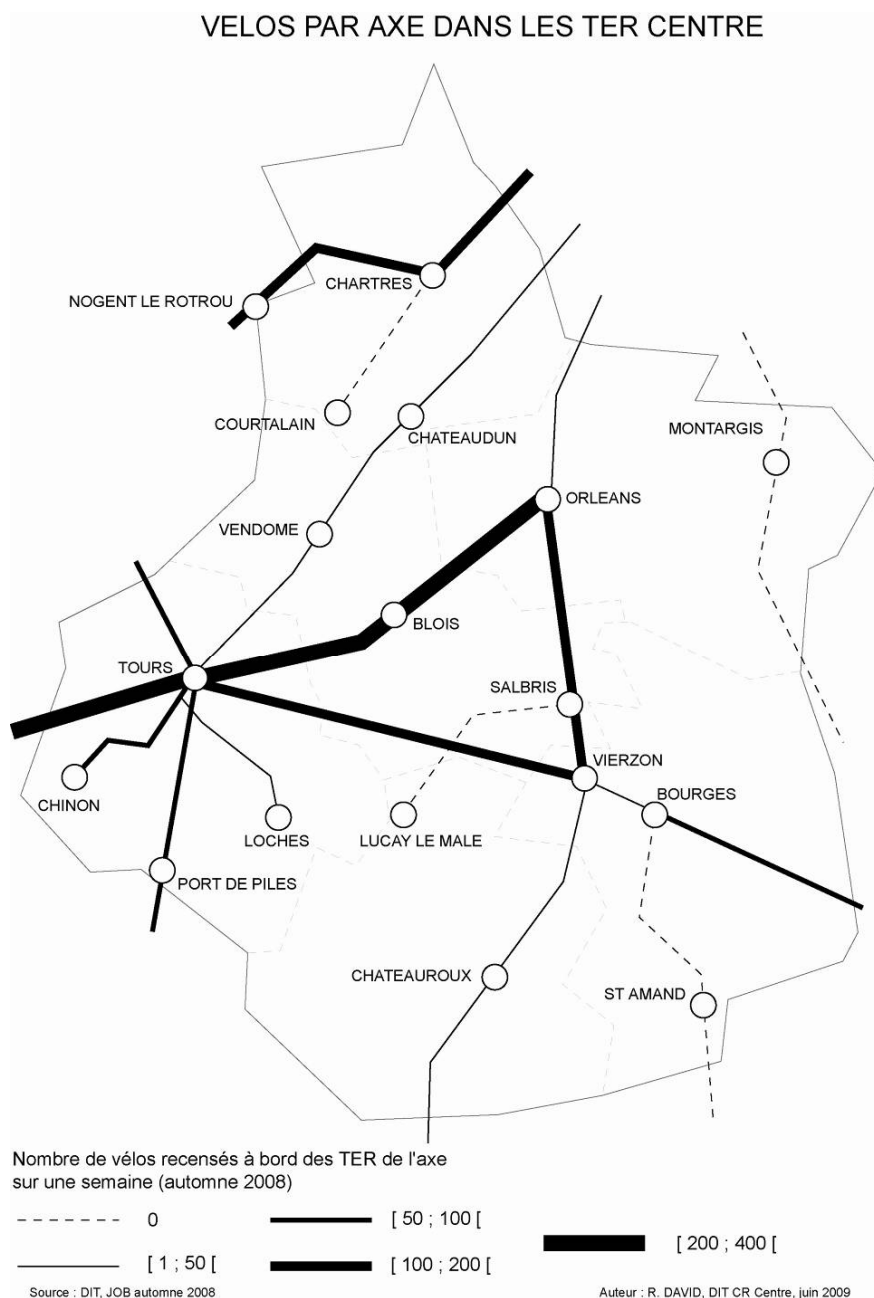
A ce jour, la quasi-totalité des trains TER sont autorisés au transport gratuit des vélos en bagages à main. Cela signifie que l'utilisateur doit déposer son deux-roues dans un emplacement réservé à bord du train (compartiment spécifique ou simples accroches à proximité des portes). Comme un sac de voyage, il en a la charge et la pleine responsabilité.

Seuls deux axes sont interdits aux vélos, puisque le matériel engagé ne dispose pas d'emplacement dédié (voiture Corail), il s'agit de :

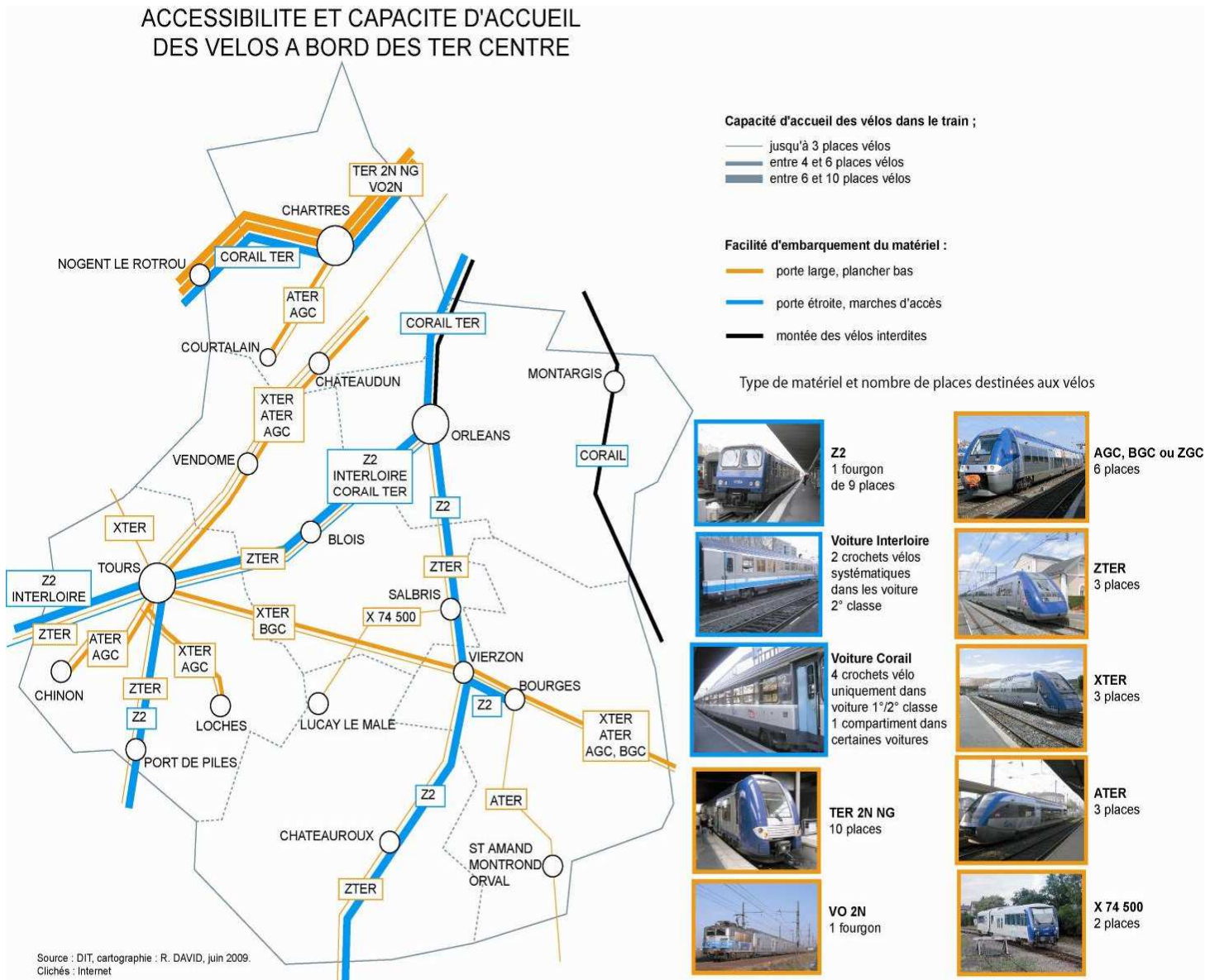
- Orléans – Paris (TER);
- Paris – Montargis – Nevers (Corail Intercités).

Les fiches horaires précisent que la montée des vélos s'effectue « dans la limite des places disponibles », rappelant aux usagers que la capacité d'accueil des vélos dans les matériels est limitée (de 3 à 10 places).

En réponse, les usagers se sont appropriés l'articulation TER/vélo, succès confirmé par la carte ci-dessous qui illustre la présence de vélos à bord des trains.



Toutefois, cette situation génère des problèmes sur certaines dessertes. Particulièrement sur l'axe ligérien aux heures de pointe, la SNCF constate de manière récurrente et de plus en plus fréquente, un nombre important de vélos induisant différents soucis d'exploitation : inconfort de voyage, conflits d'usage, retards de train, saturation ou encore problèmes de sécurité.



Les matériels régionaux récents type AGC (photo) ou ZTER sont beaucoup plus accessibles grâce au plancher bas dont ils disposent mais ils accordent, au final moins de places aux vélos (en général 3).

De plus, l'attache des vélos se fait à l'aide de crochets situés en hauteur, ce qui nécessite une bonne condition physique du voyageur et pose des désagréments aux voyageurs lors des périodes d'affluence.

Les lignes autocars TER, quant à elles ne sont pas autorisées à transporter les vélos, la capacité des soutes étant limitée et réservée aux bagages des usagers.



1.5. Les usagers TER Centre et le vélo.

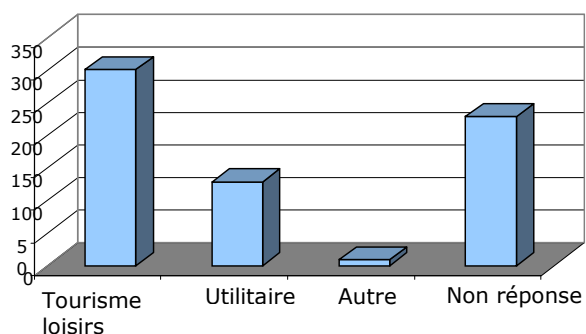
Afin de bâtir des solutions qui répondent aux besoins, une large concertation avec les usagers du TER Centre et les associations de cyclistes a été organisée par la Région. Deux axes d'investigation ont été explorés : la réalisation d'une enquête auprès des voyageurs et une démarche de concertation et d'échanges avec les associations présentes sur le territoire régional.

1.5.1. Présentation de l'enquête auprès des usagers.

Afin de recenser les attentes des usagers et d'envisager des pistes de réflexion cohérentes, la Région a élaboré, diffusé et analysé une enquête (cf. questionnaire en annexe). Le total final de questionnaires analysés s'élève à 546.

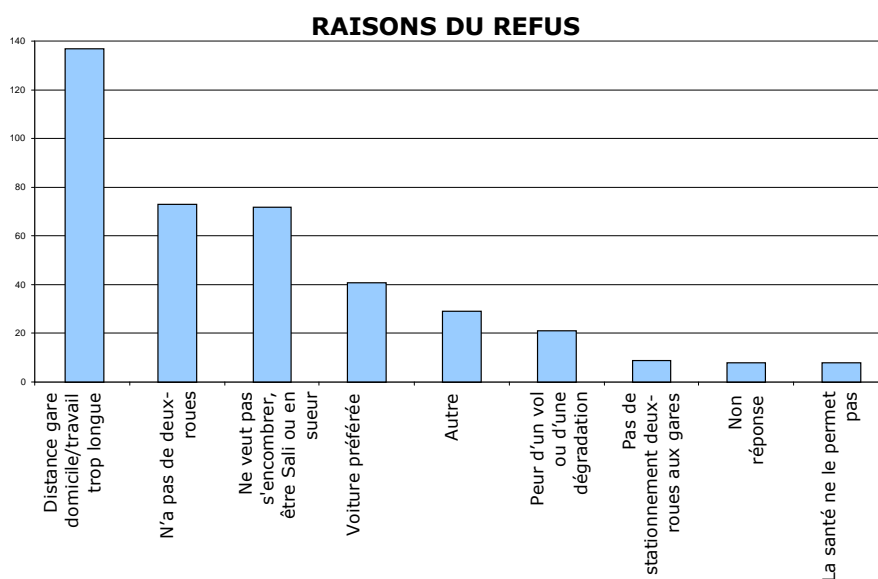
- les usagers enquêtés sont majoritairement propriétaires d'un vélo, mais qui ne l'utilisent que pour faire du tourisme ou des loisirs. En gare de départ, la voiture demeure le principal moyen de transport.
- En gare d'arrivée, la plupart des usagers se déplacent à pied ou en TC. Cela suppose un lieu de travail ou d'études proche de la gare.
- En ce qui concerne la caractérisation des usagers de la voiture, 60% sont des conducteurs, le reste étant accompagnants.

Nombre de citations **USAGE DU DEUX-ROUES**



Quatre catégories d'usagers se distinguent et présentent des caractéristiques et des attentes différentes. Les effectifs sondés pour chacune de ces quatre catégories ne correspondent pas à leur poids relatif.

1.5.1.1. Les usagers qui n'envisagent pas d'utiliser le vélo.



214 personnes sont concernées dans l'échantillon. Les raisons du rejet du vélo exprimées par ces usagers:

- **Pour la majorité de l'échantillon, la distance apparaît comme le principal frein à l'utilisation du vélo**, au-delà de 5 km, il semble difficile d'intégrer le vélo dans la chaîne de déplacement.
- Le vélo reste, pour beaucoup, inadapté à la chaîne de déplacement pour l'effort et l'encombrement qu'il génère, mais également au regard d'un besoin affirmé de la voiture (repandre quelqu'un, déposer un enfant, faire des courses...).
- **Le frein à l'utilisation du vélo demeure sa faible performance**, liée à une vitesse plus lente que celle de l'automobile.

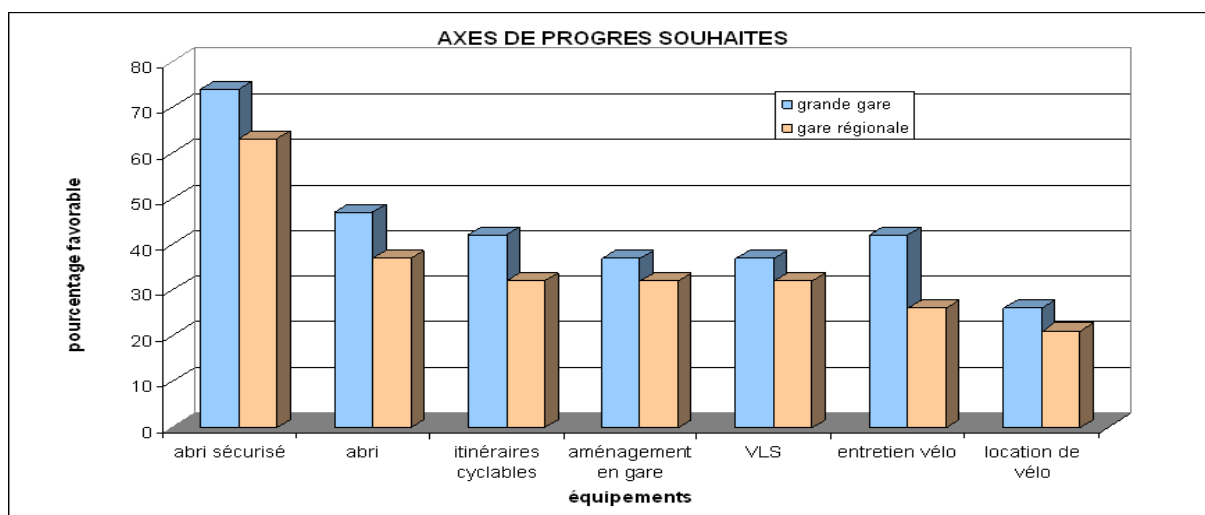
1.5.1.2. Les non cyclistes favorables au report modal.

- Les usagers potentiels attendent prioritairement **une sécurisation des abris et des itinéraires d'accès**.
 - Par ailleurs, la sécurisation de l'abri relaye la peur de la dégradation ou du vol. L'attente d'un équipement spécifique au stationnement deux-roues renseigne sur la volonté **de confort et de tranquillité** de l'utilisateur.
 - Au-delà de la sécurité, cela implique pour eux **un gain de temps** dans les déplacements vers la gare et **une assurance d'efficacité** de la chaîne de déplacement.
- En termes d'attente, le VLS (Vélo en Libre Service) est évoqué pour certaines gares nationales, en continuité du réseau TER.

Les piétons restent les premiers demandeurs en vélo, donc en rapidité, aussi bien en amont qu'en aval du TER. En revanche, **dans les gares régionales, les conducteurs automobiles se montrent intéressés par un report modal**. Quant aux passagers accompagnants, ils aspirent à être plus indépendants dans leurs déplacements.

1.5.1.3. Les deux-roues laissés en gare.

19 individus sont concernés dans l'échantillon.



Les attentes restent toujours plus fortes dans les gares nationales.

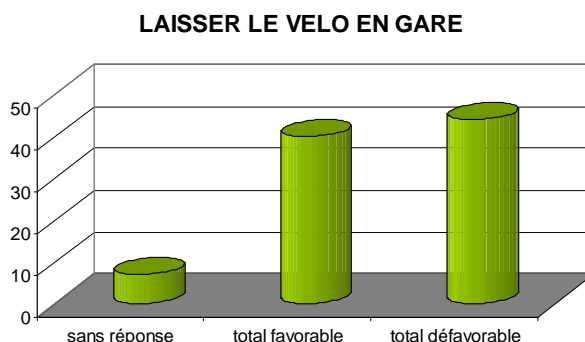
- L'attente première reste celle des abris sécurisés. Ces usagers laissant déjà leur vélo dans les gares désirent plus de garanties et de fiabilité.
- Le service d'entretien voit un intérêt tout particulier dans les grandes gares. L'entretien des vélos est en effet aujourd'hui concentré par les grandes enseignes

commerciales et se trouve généralement localisé en périphérie des agglomérations. Dès lors, la présence d'un tel service dans le quotidien de l'utilisateur pourrait constituer un véritable atout.

1.5.1.4. Les cyclistes embarquant leur vélo dans le train.

75 individus sont concernés dans l'échantillon. Sachant que l'embarquement des vélos s'effectue principalement aux heures de pointe, cela augmente les conflits d'usage. Les cyclistes regrettent le manque de places vélo à bord des trains.

La majorité (44) refuse de laisser le vélo en gare. Néanmoins, le même nombre l'accepterait si un service « approprié » (location, abri sécurisé) existait dans les gares fréquentées et dotées de personnel (sentiment de sécurité renforcé). La moitié des cyclistes enquêtés pourrait se passer de son vélo à bord du train, alors que l'autre moitié en a visiblement besoin en amont et en aval.



1.5.2. Présentation de la démarche de concertation auprès des associations régionales de cyclistes.

Deux réunions de travail ont été organisées par la Région sur le thème vélo+TER Centre. Une quarantaine d'associations ont été contactées sur la base de leurs statuts et missions officielles.

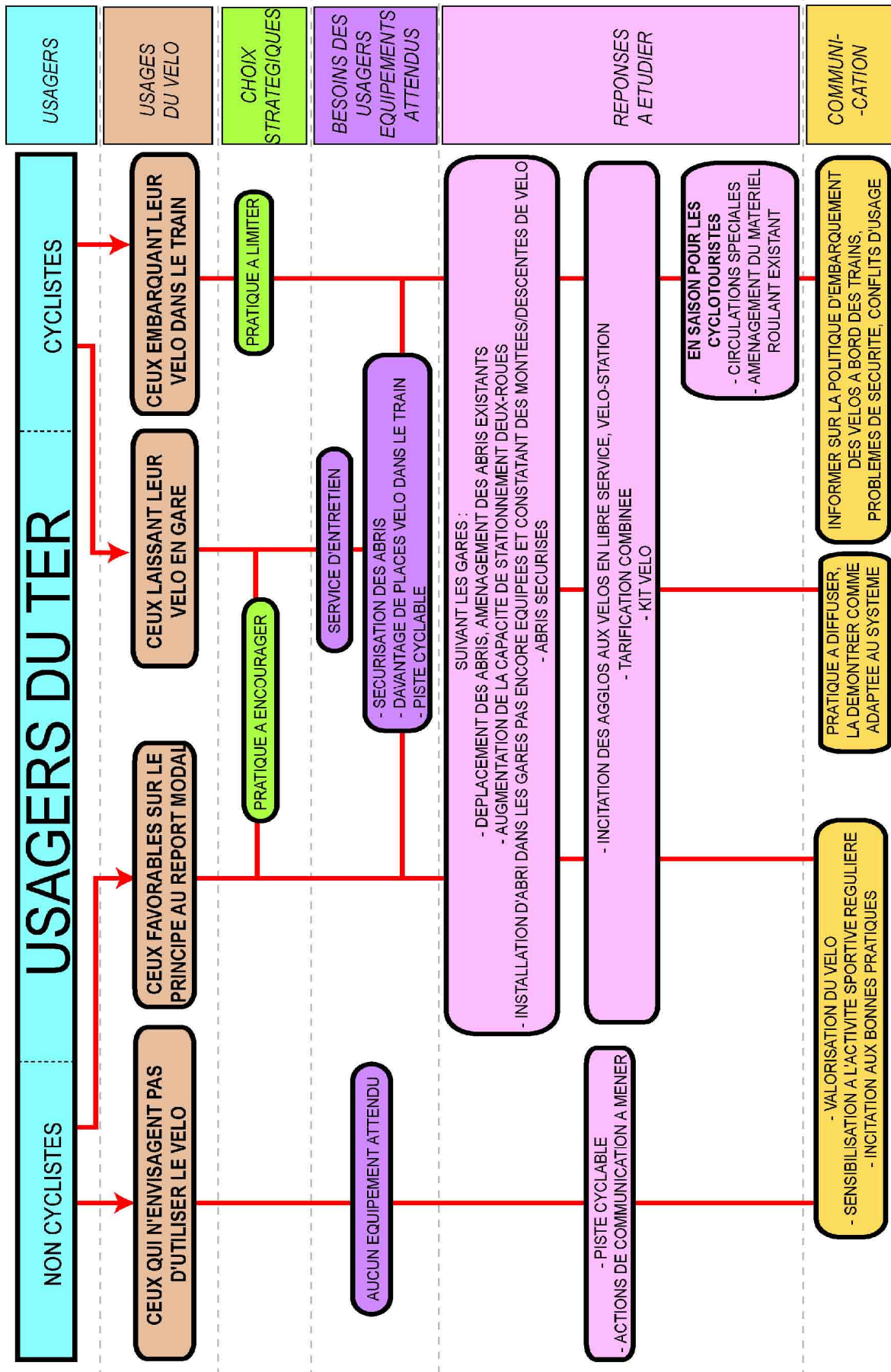
La première réunion, organisée dans le cadre des « rendez-vous de la mobilité », a eu lieu à Onzain (Loir et Cher) et a été consacrée à la présentation des résultats de l'enquête réalisée auprès des voyageurs. Le débat a eu lieu entre la SNCF, les associations, les usagers et les élus locaux et régionaux, sous la présidence de Jean-Michel Bodin, Vice-président de la Région Centre délégué aux infrastructures et aux transports et d'Agnès Thibal, Vice-présidente de la Région Centre déléguée à l'environnement, au développement durable et à la Loire.

La deuxième réunion s'est tenue le 22 septembre 2009 et avait pour objectif la présentation des premiers éléments de réflexion du Plan Vélo. Les échanges ont permis de mettre en parallèle pistes de progrès et attentes des usagers.

Enfin, une troisième réunion, organisée cette fois par une des associations de la région, Vélo 41, et axée sur cette même thématique a permis d'engager un dialogue constructif entre usagers, la SNCF et la Région.

L'objectif de cette démarche de concertation était de permettre l'échange avec le tissu associatif et de l'intégrer dans le processus de réflexion.

Synthèse graphique des usagers enquêtés et de leurs attentes en matière de vélo.



Deuxième partie Objectifs et mise en œuvre du Plan vélo de la Région Centre

2.1. Les 3 objectifs du Plan vélo de la Région Centre.

2.1.1. Premier objectif : favoriser les modes doux en articulation avec le TER Centre.

Aujourd'hui, au regard de la fréquentation croissante du TER Centre et, partant, de la demande accrue en stationnement automobile autour des gares régionales, la Région souhaite, à travers la démarche qu'elle mène en partenariat avec les collectivités locales, donner une place encore plus importante aux modes doux, conformément à la stratégie multimodale des déplacements votée en 2006.

Il s'agit de proposer aux usagers des solutions qui leur permettent de ne plus utiliser leur véhicule automobile en amont et /ou en aval de leur déplacement en TER. La logique de chaîne de déplacement constituant l'enjeu majeur de cette démarche.

Ces solutions se doivent de répondre aux besoins des usagers actuels mais également potentiels puisque l'engouement pour les modes doux s'accroît fortement depuis plusieurs années.

Enfin la promotion du vélo constitue également une possibilité forte pour la Collectivité de mettre en lumière et de favoriser concrètement la pratique d'une activité sportive, bénéfique pour la santé.

2.1.2. Deuxième objectif : réguler l'embarquement à bord des vélos.

Aujourd'hui, sur certains axes et à certaines heures, les trains sont saturés. Conflits d'usages ou conditions d'exploitation dégradées du service sont relevés par la SNCF et peuvent nuire à l'efficacité du service public régional de transport.

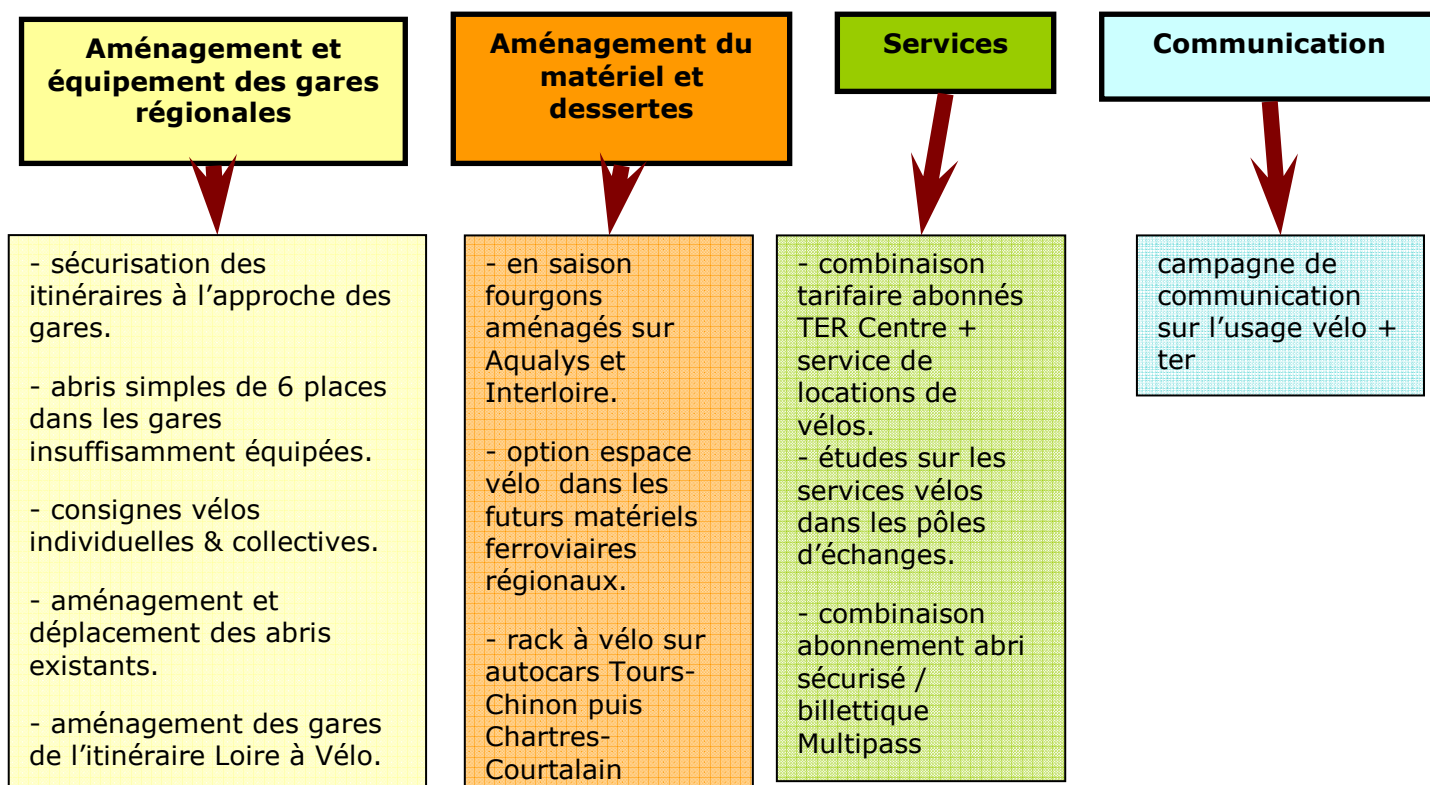
Il s'agit désormais de promouvoir l'équipement des gares plutôt que de favoriser l'embarquement des vélos à bord, de façon à ce qu'aucune mesure d'interdiction d'aucune sorte ne doive être prise.

2.1.3. Troisième objectif : favoriser l'articulation train + vélo sur l'itinéraire touristique « la Loire à vélo ».

L'itinéraire de la Loire à vélo, long de 800 km entre la région des Pays de la Loire et la région Centre constitue un axe touristique majeur, vecteur de développement économique pour les territoires. Les cyclotouristes se rendant sur l'itinéraire apprécient majoritairement un accès par le train à la véloroute, en particulier depuis Paris pour la clientèle communautaire.

Dès lors, la Région Centre, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux doit, dans la mesure de la capacité des matériels, des conditions de sécurité et d'exploitation, favoriser le train comme mode d'accès privilégié à l'itinéraire.

2.2. Les actions du Plan vélo de la Région Centre.



2.2.1. Actions sur les gares.

2.2.1.1. Les gares régionales.

Les collectivités, sur la base des fiches action sur les gares, sollicitent la Région afin d'engager une réflexion sur le vélo (cheminement, stationnement, aménagement...).

- ♦ Dans les gares pour lesquelles une problématique multimodale est identifiée (dont les 19 gares prioritaires retenues au titre de la politique gare), la **réflexion vélo est intégrée** à la réflexion globale demandée par la Région.

Les opérations retenues en matière de vélo seront intégrées au programme d'action global et obéiront aux modalités financières de la politique gare (règlement adopté par la Région Centre le 09 mars 2009).

- ♦ Pour les autres gares, une étude technique sera réalisée par la SNCF et la Région en concertation avec les collectivités. Pour la mise en œuvre, une convention sera conclue entre les partenaires de l'opération et soumise à l'approbation de la commission permanente régionale.

Le financement régional des opérations concernant le stationnement des vélos en gare sera de 40%. Le solde du financement sera assuré par les collectivités initiatrices et/ou la SNCF.

Le mandatement des subventions régionales s'effectuera dans les conditions suivantes :
 ⇒ Pour les collectivités :

- acompte de 50% sur présentation d'une pièce justifiant du démarrage de l'opération.
- solde après achèvement de travaux sur présentation d'un état détaillé des paiements visé par le comptable public. Un prorata sera appliqué si la dépense subventionnable retenue n'est pas atteinte.

⇒ Pour la SNCF :

- acompte de 50% sur présentation d'une pièce justificative du démarrage de l'opération.
- solde après achèvement des travaux sur présentation d'un avis d'achèvement de travaux accompagné de l'état définitif des dépenses réalisées. Un prorata sera appliqué si la dépense subventionnable retenue n'est pas atteinte.

La mise en place d'abris collectifs sécurisés dans quatorze gares impliquera un coût de fonctionnement annuel à terme pour la Région estimé à 84 K€. Le montant annuel de fonctionnement nécessaire sera dimensionné par le nombre d'abris sécurisés collectifs installés (6 K€ annuels par abris).

2.2.1.2. Les gares nationales.

Les dix gares nationales (Orléans, Les Aubrais, Blois, Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Chartres, Dreux, Vierzon, Bourges, Châteauroux) ne relèvent pas de la compétence de la Région Centre.

Néanmoins, il est nécessaire que la question vélo soit intégrée dans les études de pôle d'échanges multimodal lorsqu'elles sont engagées. Dans le cas contraire, une étude sur le vélo peut être menée par les agglomérations. Elle pourra alors bénéficier d'un financement au titre de la convention passée entre l'Ademe et la Région.

La Région participe financièrement aux investissements liés au vélo au titre des contrats d'agglomération.

2.2.2. Le matériel ferroviaire et routier

La Région maintient dans la définition du futur matériel roulant ferroviaire un espace vélo afin de conserver la possibilité d'embarquement à bord, même si elle ne le recommande pas aux usagers. Cette préconisation est sans incidence financière, cet espace vélo faisant partie de l'équipement de base du nouveau matériel.

La mise en place de fourgons aménagés en saison et à titre expérimental sur une desserte quotidienne en Aqualys et sur les trois dessertes d'Interloire permettra de répondre à une forte demande des touristes se rendant sur la Loire à Vélo. Un partenariat pourrait d'ailleurs être proposé à la Région Pays de la Loire. Des fonds du Plan Loire ainsi que de l'Europe seront sollicités à hauteur de 58% du coût total du projet.

Pour le service routier de voyageurs, l'expérimentation d'un rack à vélo à l'arrière des autocars, ou toute autre solution d'embarquement des vélos sur deux lignes, sera formulée dans le cahier des charges demandé par la SNCF aux transporteurs. Le montant de cette opération, évalué à 6 K€ par an, sera intégré dans l'offre et répercuté, au final, sur le coût kilométrique facturé au titre de la convention TER.

La mise en place en saison de fourgons sur l'Aqualys et l'Interloire nécessitera dans un premier temps le portage financier total de l'opération (200 K€ en investissement et 115 000 € en fonctionnement pour 2 mois) par la Région, (les subventions demandées dans le cadre du Plan Loire et du FEDER, si elles sont obtenues, sont versées sur présentation de factures).

2.2.3. Actions en matière de service et d'études.

Dans le cadre de la convention Région-Ademe, les collectivités pourront solliciter le financement d'études autour de services vélos. Cela nécessitera de réserver 23 K€ annuels pour la part régionale d'ici 2013 (fin de la convention Région-Ademe).

L'intégration des abonnements aux abris collectifs sécurisés sur le support billettique régional Multipass permettra de simplifier l'usage des équipements et de modérer le coût de gestion puisque ce dispositif s'intègre dans un outil existant.

Enfin, la combinaison tarifaire entre l'abonnement TER et les services de vélo en location longue durée ou en libre-service pourrait s'effectuer dans le cadre d'un accord financier à passer avec les agglomérations de Tours et d'Orléans.

2.2.4. Mise en œuvre des actions de communication.

Les actions de communication au double objectif d'incitation au report modal et de promotion des différents aspects du Plan vélo s'intégreront :

- au plan de communication de la convention TER Centre ou seront déclinées dans chacune des opérations de communication déjà organisée et financée dans ce cadre (fiches horaires, guide pratique du voyageur...).
- dans le cadre des opérations de communication régionale. Le besoin est estimé à 21 000 € en 2010.
- dans un partenariat avec l'Ademe au sein de la convention avec la Région.

2.3. Le coût estimatif du Plan vélo de la Région Centre.

Le coût global du Plan vélo est estimé à 1,3 M€ en investissement et 0,553 M€ en fonctionnement. Le chiffrage a été réalisé sur la base de ratios relevés sur des opérations précédentes ou en cours, en France métropolitaine. Il constitue un élément d'appréciation à titre exclusivement indicatif.

Catégorie de préconisation	<i>Coût estimatif total d'investissement</i>	Coût estimatif d'investissement financé par la Région	<i>Coût estimatif total de fonctionnement annuel</i>	Coût estimatif total de fonctionnement annuel financé par la Région
Aménagement et équipement des gares (hors sécurisation des itinéraires)	1 135 000 €	469 750 €	84 000 €	84 000 €
Aménagement du matériel & dessertes (hors option vélo du marché matériel, intégré à ce marché)	200 000 €	84 000 €	121 000 €	54 300 €
Services	-	-	205 000 €	75 000 €
Communication	-	-	40 000 €	35 500 €
TOTAL	1 335 000 €	553 750 €	450 000 €	248 800 €

Ces montants prévisionnels sont établis sur une base de recensement de juin 2009 et ne sauraient être considérés comme définitifs.

2.4. Des partenariats à construire.

2.4.1. La nécessaire concertation avec les collectivités.

Élément prégnant de la politique gare menée par la Région Centre, la question du stationnement et du cheminement vélo en gare doit être intégrée aux réflexions globales menées à l'initiative des collectivités.

L'implication des collectivités est indispensable, tant au niveau de l'initiative de la réflexion que dans la mise en œuvre et le suivi du programme d'aménagement.

Enfin, certaines collectivités mettent en place des itinéraires cyclables sur leur territoire, en particulier sur l'axe ligérien. Il s'agira, pour la Région, et au travers des partenariats qu'elle met en place à ce sujet, de veiller à la cohérence de ces itinéraires en termes de desserte des gares régionales.

2.4.2. La nécessaire définition des modèles d'abris et du système de sécurisation.

Le mobilier installé sur les parvis des gares participe à l'identification du réseau TER Centre. En effet, le mât-signal, le totem et les abris à vélos actuels répondent aux mêmes codes couleurs, ce qui permet d'affirmer une véritable unité régionale sur les six départements de la région.

Les modalités de gestion et d'exploitation de ces services seront étudiées par la Région afin de proposer aux maîtres d'ouvrages une offre cohérente à l'échelle de la région.

2.5. Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du Plan vélo de la Région Centre.

2.5.1. Suivi technique et évaluation du Plan vélo de la Région Centre.

Il sera créé au premier semestre 2010 un comité de suivi du Plan vélo regroupant des élus et techniciens régionaux, la SNCF et l'Ademe, afin de suivre sa mise en œuvre.

La base de données concernant les abris-vélos sera mise à jour au regard de l'avancée des projets et permettra le suivi des actions. En ce sens, plusieurs indicateurs permettront de mesurer la performance des actions entreprises dans le cadre du Plan vélo :

- le nombre de places sécurisées
- le nombre d'abris aménagés
- le taux d'occupation des abris
- le nombre de montées de vélos dans les trains
- le nombre de combinaisons tarifaires TER + vélo en libre-service ou de longue durée...

2.5.2. Poursuite de la concertation avec les associations.

Le dialogue engagé avec les associations doit se poursuivre de manière régulière autour de la mise en œuvre des préconisations du Plan vélo. Leur participation active et constructive est nécessaire pour une application cohérente et efficace des préconisations élaborées.

Elles seront réunies au minimum une fois par an et dès que la Région souhaitera solliciter leur avis.

Conclusion

La Région Centre, dans le cadre de sa mission d'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs et en partenariat avec la SNCF, a déjà beaucoup œuvré en faveur des circulations douces en général et du vélo en particulier en articulation avec le TER.

Cette action, que l'on retrouve dans l'équipement actuel des gares régionales en abri-vélo ou dans les matériels roulants ferroviaires, a permis à de nombreux citoyens de préférer le transport collectif et de s'inscrire dans une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Aujourd'hui, cette nécessité se trouve confortée par la croissance de la fréquentation du TER, notamment par les usagers cyclistes. Ce Plan Vélo, construit sur la base d'un recensement de besoins et dans le cadre d'un dialogue ouvert avec les usagers et les associations, a pour vocation de répondre à ces nouveaux enjeux.

Chaque usager doit pouvoir être en mesure de bénéficier d'une chaîne de déplacement sereine et sécurisée avec un deux roues, à condition que chaque acteur compétent s'engage dans une démarche de développement de l'usage du vélo.

Aujourd'hui, forte de ce Plan vélo, la Région Centre s'engage encore davantage dans cette voie. Elle s'engage à porter seule des actions. Pour d'autres, l'atteinte de l'objectif nécessite l'implication des partenaires publics. Il s'agit désormais pour les collectivités de participer à cette construction et d'organiser avec elle la cohérence des démarches afin de proposer aux citoyens de réelles alternatives aux déplacements motorisés.

La Région Centre dispose aujourd'hui, avec la stratégie transport collectif multimodal et circulations douces, l'agenda 21 et le schéma directeur des véloroutes et voies vertes, d'outils stratégiques et opérationnels permettant la poursuite d'une politique régionale cohérente, active et participative en faveur des vélos et des circulations douces.

La bonne articulation des modes de transports ainsi que la définition d'un véritable service public de la mobilité constituent un des enjeux opérationnels du développement durable dans lequel s'inscrit pleinement la Région Centre.

ANNEXES

**CATÉGORIE
AMÉNAGEMENT & ÉQUIPEMENT DES GARES
REGIONALES**



**1 SÉCURISATION DES ITINÉRAIRES À L'APPROCHE
DES GARES**

OBJECTIFS

- inciter à l'usage du vélo en rabattement vers les gares
- favoriser la cohérence et l'articulation des circuits cyclistes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Aménager et sécuriser les itinéraires d'accès à la gare : travaux de voirie, jalonnement, mobilier...

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà leurs vélos.

FINANCEMENT

Contrats territoriaux : taux à déterminer dans le cadre de la négociation des contrats.
La Loire à vélo (Agglomérations, Conseils généraux) : taux déterminés selon les partenariats avec les maîtres d'ouvrage.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes, Intercommunalités, Départements.



**2 MISE EN PLACE D'ABRIS SIMPLES DE 6 PLACES
DANS LES GARES INSUFFISAMMENT EQUIPÉES**

OBJECTIF

Inciter les usagers à laisser leur vélo en gare et ajuster l'offre dans les gares où les équipements sont sous-capacitaires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Équiper en stationnement simple les gares qui n'offrent pas ce service ou qui ne nécessitent qu'une solution non sécurisée.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

Plan vélo 40%.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF, Communes, Intercommunalités.



3 MISE EN PLACE DE CONSIGNES VÉLOS INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES

OBJECTIF

Inciter les usagers à utiliser un vélo pour se rendre à la gare et l'y stationner

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Création d'une offre de stationnement sécurisée (entre 6 & 20 places en fonction des gares), de manière individuelle ou collective, dans les gares et haltes.
- Service gratuit réservé aux abonnés régionaux de travail et d'étude

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

Plan vélo: 40%.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF, Communes, Intercommunalités.



4 AMÉNAGEMENT ET DÉPLACEMENT DES ABRIS EXISTANTS

OBJECTIF

Inciter les usagers à utiliser un vélo pour se rendre à la gare et l'y stationner.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Repositionner l'abri peu utilisé à un endroit plus approprié et plus sûr.
- Proposer une offre de stationnement pratique, ne dégradant pas les rayons et assurant une meilleure sécurité pour les vélos.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

Plan vélo : 40%.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF, Communes, Intercommunalités.



5 AMÉNAGEMENT DES GARES DE L'ITINÉRAIRE LOIRE À VÉLO

OBJECTIF

Connecter les trains à La Loire à Vélo et favoriser l'accueil en gare des cyclotouristes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place de goulottes dans les souterrains, signalétique, aménagements légers...

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes de l'itinéraire la Loire à Vélo et autres usagers cyclistes.

GARES CONCERNÉES

Azay-le-Rideau, Langeais, Montlouis-sur-Loire, Chenonceaux, Onzain, Beaugency, Meung-sur-Loire, Gien, Briare, La Guerche-sur-L'auvois.

FINANCEMENT

100% dont :
- Plan vélo : 75 %
- Plan Loire : 25 %

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF

CATÉGORIE AMÉNAGEMENT DU MATÉRIEL - DESSERTES



6 UTILISATION EN SAISON DE FOURGONS AMÉNAGÉS SUR AQUALYS ET INTERLOIRE

OBJECTIF

Répondre au besoin d'accès des cyclotouristes à l'itinéraire la Loire à vélo.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Proposer, à titre expérimental, une offre capacitaire en saison sur les 3 dessertes quotidiennes Interloire et sur un aller retour Aqualys quotidien par l'utilisation de six fourgons aménagés pour le vélo et sous condition de réservation.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes de l'itinéraire la Loire à Vélo (à terme le potentiel d'itinérants prenant le train est estimé à 80 personnes par jour en saison) et autres usagers cyclistes.

FINANCEMENT

100% dont :
Plan vélo: 42%
Plan Loire : 25%
FEDER : 33%

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF



7 FUTURS MATÉRIELS FERROVIAIRES RÉGIONAUX : OPTION ESPACE VÉLO

OBJECTIF

Maintenir une capacité d'accueil des vélos dans les futurs matériels roulants régionaux

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre des marchés passés par la SNCF pour la Région pour l'achat des matériels régionaux neufs, la Région demande le maintien d'un espace vélo à bord (option du constructeur).

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes et usagers pendulaires.

FINANCEMENT

100% (marché matériel neuf régional)

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF



8 EMBARQUER, À TITRE EXPÉRIMENTAL LES VÉLOS À BORD DES AUTOCARS SUR LES LIGNES TOURS-CHINON & CHARTRES- COURTALAIN

OBJECTIF

Permettre aux usagers et aux cyclotouristes d'emprunter les lignes d'autocars.

DESCRIPTION DE L'ACTION

À titre expérimental, intégrer un rack à vélo à l'arrière des autocars ou toute autre solution

d'embarquement sur une ligne mixte (desserte assurée en train et en autocars) qui connaît des flux touristiques (rabattement vers la Loire à Vélo), puis sur une ligne routière « classique ».

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes et autres usagers cyclistes.

FINANCEMENT

100% (convention TER)

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF

**CATÉGORIE
SERVICES**



9 INCITATION À LA RÉALISATION D'ÉTUDES DE MISE EN PLACE DE SERVICES VÉLOS DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES

OBJECTIF

Faire émerger des services vélos dans les pôles d'échanges : vélostations (stationnement, petit entretien, gardiennage, location longue et courte durée), vélos en libre service, service de location...

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réalisation d'études de faisabilité et de définition des services vélos dans le cadre des pôles d'échanges.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

Convention Région - Ademe (financement de 70% d'une dépense subventionnable plafonnée à 20 K€ répartis paritairement entre la Région et l'Ademe)

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes, Intercommunalités, SNCF.



10 COMBINAISON ABONNEMENT ABRI SÉCURISÉ / BILLETTE MULTIPASS

OBJECTIF

Ne proposer aux usagers qu'une seule carte d'abonnement pour les abris et le transport.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Intégrer l'abonnement aux abris vélos sécurisés dans la carte billettique régionale Multipass.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

100% (convention billettique).

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF



11 COMBINAISON ABONNEMENTS TER CENTRE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE OU EN LOCATION LONGUE DURÉE

OBJECTIFS

Inciter au report modal en élaborant des solutions combinées entre les autorités organisatrices urbaines et la Région Centre.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Offrir aux abonnés TER Centre la possibilité d'utiliser les services de vélos en libre-service ou de location longue durée dans les agglomérations qui le proposent.

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Les usagers prêts au report modal, ceux qui utilisent déjà les abris-vélos et ceux qui embarquent leur vélo dans le train.

FINANCEMENT

À définir en partenariat avec les agglomérations.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF, les autorités organisatrices de transport.

CATÉGORIE COMMUNICATION



12 LANCER UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION SUR L'USAGE DU VÉLO + TER

OBJECTIFS

- Sensibiliser les citoyens au report modal, réguler la montée des vélos à bords des trains et faire connaître les actions du Plan Vélo de la Région Centre.
- Informer les usagers vélo du TER sur le comportement à avoir pour une chaîne de déplacement sereine et sans danger pour soi et les autres.

DESCRIPTION PRÉVISIONNELLE DE L'ACTION

- campagne d'affichage dans les gares de la région ;
- journée de découverte grand public ;
- intégration dans tous les documents d'information sur le TER (guide du voyageur, fiches horaire) des conditions d'accueil du vélo dans les gares et les trains et les bonnes pratiques ;
- édition et diffusion d'un kit vélo ;
- information auprès des agents de bord et des guichets...

CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

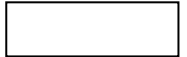
Tous les usagers et les non-usagers.

FINANCEMENT

100% (communication régionale, convention TER, convention Région – Ademe)

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Région, SNCF, Ademe



Dans une volonté d'amélioration constante du service aux voyageurs, la Région Centre souhaite mieux connaître vos habitudes en matière d'utilisation des deux-roues.

1. Quelle est la gare de départ de votre voyage en cours:

.....

2. Comment êtes-vous arrivé à cette gare :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> En voiture comme conducteur | <input type="checkbox"/> A pied |
| <input type="checkbox"/> En voiture comme passager | <input type="checkbox"/> En car / en bus |
| <input type="checkbox"/> En deux-roues motorisé (moto, scooter...) | <input type="checkbox"/> Autre, précisez : |
| <input type="checkbox"/> A vélo | |

3. Combien de temps avez-vous mis pour accéder à cette gare :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Moins de 5 minutes | <input type="checkbox"/> Entre 20 et 30 minutes |
| <input type="checkbox"/> Entre 5 et 10 minutes | <input type="checkbox"/> Plus de 30 minutes |
| <input type="checkbox"/> Entre 10 et 20 minutes | |

4. Quelle est la gare d'arrivée de votre voyage en cours ?.....

5. Quel mode de transport allez-vous utiliser de votre gare d'arrivée à votre destination finale ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> La voiture comme conducteur | <input type="checkbox"/> La marche à pied |
| <input type="checkbox"/> La voiture comme passager | <input type="checkbox"/> Le car / le bus |
| <input type="checkbox"/> Un deux-roues motorisé (moto, scooter...) | <input type="checkbox"/> Autre, précisez : |
| <input type="checkbox"/> Un vélo | |

6. Combien de temps allez-vous mettre de votre gare d'arrivée à votre destination finale ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Moins de 5 minutes | <input type="checkbox"/> Entre 20 et 30 minutes |
| <input type="checkbox"/> Entre 5 et 10 minutes | <input type="checkbox"/> Plus de 30 minutes |
| <input type="checkbox"/> Entre 10 et 20 minutes | |

7. Pour quels motifs empruntez-vous le train ?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Trajet domicile - travail | <input type="checkbox"/> Loisirs, visite parents ou amis, vacances |
| <input type="checkbox"/> Autre déplacement professionnel | <input type="checkbox"/> Achats, courses |
| <input type="checkbox"/> Trajet domicile - études (école, université, stage, formation...) | <input type="checkbox"/> Démarches personnelles (administratives, médicales...) |
| | <input type="checkbox"/> Autre , précisez : |

8. À quelle fréquence effectuez-vous ce trajet ?

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque | <input type="checkbox"/> 1 fois par semaine | <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois |
| <input type="checkbox"/> 2 à 3 fois par semaine | <input type="checkbox"/> 1 à 3 fois par mois | <input type="checkbox"/> C'est exceptionnel |

9. Possédez-vous :

- un vélo un deux-roues motorisé aucun des deux → **allez à la question 12**

10. Si oui, quel usage faites-vous de ce deux-roues ? (plusieurs réponses possibles)

- Utilitaire Tourisme
 Loisirs
 Autre :

11. Utilisez-vous un deux-roues dans votre déplacement de ce jour ?

- Non Oui → *allez à la question 15*

12. Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas un deux-roues dans votre déplacement ? (plusieurs réponses possibles)

- Vous n'avez pas de deux-roues Vous n'avez pas de stationnement possible pour votre deux-roues à la gare de départ
 Votre santé ne vous le permet pas Vous n'avez pas de stationnement possible pour votre deux-roues à votre lieu de destination
 La distance entre votre domicile et la gare de départ est trop longue Vous avez peur d'un vol ou d'une dégradation
 La distance entre la gare d'arrivée et votre destination finale est trop longue Vous ne voulez pas vous encombrer
 Vous préférez la voiture Vous ne voulez pas vous salir ou être mouillé(e) ou être en sueur
 Vous avez besoin de votre voiture dans le déplacement de ce jour (vous déposez quelqu'un, vous allez faire des courses...) Autre , précisez :

13. Qu'est-ce qui pourrait, de manière générale, vous faire changer d'avis ? (plusieurs réponses possibles)

- Davantage de places vélo dans les trains Une prise en charge financière par votre employeur de votre équipement vélo ou de sa location
 des cheminements plus faciles en gare pour les deux-roues Vous ne souhaitez pas changer d'avis
 Des abris dans les gares Vous ne pouvez pas changer d'avis
 Un prix des carburants plus élevé → *allez à la question 26*
 Davantage d'itinéraires d'accès sécurisés Autre , précisez :

14. Qu'est-ce qui pourrait vous faire changer d'avis en ce qui concerne vos gares de départ et d'arrivée de ce jour :

	<i>Gare de départ de votre voyage en cours</i>		<i>Gare d'arrivée de votre voyage en cours</i>	
Un abri pour mon deux-roues	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des itinéraires cyclables sécurisés vers ou à partir de la gare	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des aménagements dans la gare (rampe dans les escaliers...)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un abri sécurisé pour mon deux-roues	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des vélos en libre-service (Vélo+, Vélib...)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un loueur de vélo à proximité de la gare	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un service d'entretien et de petite réparation	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non

→ *Allez à la question 26*

15. Le service, les équipements et l'information (signalétique, plans) dont vous disposez dans la gare de départ de votre voyage sont-ils satisfaisants ?

- Oui Non Ne sais pas

16. Le service, les équipements et l'information (signalétique, plans) dont vous disposez dans la gare d'arrivée de votre voyage sont-ils satisfaisants ?

- Oui Non Ne sais pas

17. Selon vous, quelles seraient les pistes d'améliorations dans vos gares de départ et d'arrivée ?

	Gare de départ de votre voyage en cours		Gare d'arrivée de votre voyage en cours	
Un abri pour mon deux-roues	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des itinéraires cyclables sécurisés vers ou à partir de la gare	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des aménagements dans la gare (rampes dans les escaliers...)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un abri sécurisé pour mon deux-roues	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Des vélos en libre-service (Vélo+, Vélib...)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un service de location de vélo	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
Un service d'entretien et de petite réparation	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non

18. Embarquez-vous votre deux-roues à bord du train lors de vos trajets ?

- Oui Non → *allez à la question 26* Parfois

19. A quel (s) moment (s) de la journée embarquez-vous votre deux-roues à bord du train ? (plusieurs réponses possibles)

- Entre 6h et 9h De 16h à 19h
 Entre 9h et 16h Après 19h

20. Qualifiez la montée et la descente du train avec votre deux-roues :

- Facile Difficile Cela dépend du train

21. Quels soucis avez-vous déjà vécus pour embarquer votre vélo à bord d'un train ? (plusieurs réponses possibles)

- Vous n'avez jamais rencontré de problème Conflit avec d'autres usagers Refus du contrôleur
 Pas assez d'emplacements vélo dans le train Trop de monde à bord du train Autre :

22. Avez-vous déjà eu l'impression de gêner les autres usagers avec votre vélo à bord du train ?

- Oui Pas vraiment Non, pas du tout

23. Seriez-vous prêt, pour désencombrer le train, à ne plus y monter votre vélo ? (plusieurs réponses possibles)

- Oui, s'il y avait dans ma gare de départ un service approprié pour garer mon vélo ou en louer Oui, s'il y avait dans ma gare d'arrivée un service approprié pour garer mon vélo ou en louer Non
 Oui, si.....

24. Êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes :

	D'accord	Pas d'accord	Ne sais pas
Des arceaux pour stationner mon deux-roues à la gare en toute sécurité sont suffisants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
un abri sécurisé collectif à la gare est suffisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un abri sécurisé individuel à la gare est nécessaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je préfère un abri situé à proximité du bâtiment-voyageurs de la gare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Je préfère un abri situé à proximité des quais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je préfère un abri situé à proximité de la route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je préfère déposer mon deux-roues dans une gare avec présence humaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour déposer mon deux-roues dans un abri sécurisé, je préfère une clé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour déposer mon deux-roues dans un abri sécurisé, je préfère un badge ou une carte magnétique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour déposer mon deux-roues dans un abri sécurisé, je suis prêt à payer un abonnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25. Avez-vous déjà pensé à utiliser un vélo pliant et le transporter comme bagage dans le train (premiers prix à partir de 150 €, poids environ 9 Kg)?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Oui, cela peut être une bonne solution | <input type="checkbox"/> Non, car le vélo pliant est lourd |
| <input type="checkbox"/> Non, car le vélo pliant est cher | <input type="checkbox"/> Non car j'ai besoin du confort d'un vélo classique |
| <input type="checkbox"/> Non car le vélo pliant n'est pas pratique | <input type="checkbox"/> Autre, précisez : |
| <input type="checkbox"/> Non, car j'ai déjà un vélo | <input type="checkbox"/> Aucune de ces réponses, le vélo pliant ne m'intéresse pas. |

26. Avez-vous des remarques, des suggestions ?

.....

Pour mieux vous connaître :

27. Êtes-vous :

- Une femme Un homme

28. Tranche d'âge

- | | | | |
|--|------------------------------------|------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Moins de 16 ans | <input type="checkbox"/> 26-35 ans | <input type="checkbox"/> 46-55 ans | <input type="checkbox"/> 66-75 ans |
| <input type="checkbox"/> 16-25 ans | <input type="checkbox"/> 36-45 ans | <input type="checkbox"/> 56-65 ans | <input type="checkbox"/> 76 ans et plus |

29. Quel est le code postal de votre commune de résidence ?

30. Votre situation :

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Cadre, profession libérale, intellectuelle ou artistique | <input type="checkbox"/> Employé | <input type="checkbox"/> Demandeur d'emploi |
| <input type="checkbox"/> Profession intermédiaire | <input type="checkbox"/> Collégien, lycéen | <input type="checkbox"/> Parent au foyer |
| <input type="checkbox"/> Ouvrier (qualifié, non qualifié, agricole) | <input type="checkbox"/> Étudiant, apprenti | <input type="checkbox"/> Retraité |
| | | <input type="checkbox"/> Autre, précisez : |

MERCI DE LAISSER CE QUESTIONNAIRE REMPLI À VOTRE PLACE, IL SERA RÉCUPÉRÉ PAR L'ENQUÊTEUR DU CONSEIL REGIONAL

La Région Centre vous remercie d'avoir répondu à ce questionnaire et vous souhaite une bonne journée.



Région



Centre