

Intermodalité vélo et transports en commun sur le territoire de
l'Eurométropole de Strasbourg. Etat des lieux et pistes d'amélioration.
Etude comparative avec d'autres territoires.



Maitre de stage : Patrice PAUL
Responsable universitaire : Anne-Véronique AUZET

Sommaire

Introduction.....	3
I. La place du vélo et des transports en communs dans l'Eurométropole de Strasbourg.....	4
II. Quelle place pour le vélo dans les transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg.....	6
A. Détails et caractéristiques.....	6
B. Quelle législation ?.....	8
C. Des infrastructures de stationnement.....	9
III. Perspectives d'améliorations.....	10
A. La situation dans deux villes allemandes voisines.....	10
1. Gare de Lahr.....	12
2. Gare d'Offenbourg.....	13
Conclusion.....	15
Fiche technique.....	16
Bibliographie.....	18
Annexes.....	19

Introduction

Le présent dossier découle de la réalisation d'un stage obligatoire lié à la Licence 3 de géographie à la faculté de géographie et d'aménagement de l'université de Strasbourg. Ce stage s'est déroulé au sein de l'Association des Usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) du 9 novembre au 18 décembre 2020.

Cette association, ASTUS, a pour principales missions de défendre et représenter les usagers des transports en commun auprès des organismes organisateurs des transports de l'Eurométropole de Strasbourg.

Capitale du vélo est un titre que la ville de Strasbourg détient depuis plusieurs années maintenant, de plus, elle s'enorgueillit aussi d'avoir le premier réseau de tramway de France. Les transports en commun et le vélo sont volontiers considérés comme les modes de déplacements les plus écologiques qu'il faut favoriser pour rendre les villes plus vivables et praticables.

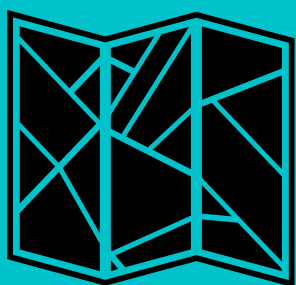
Cependant, afin de rendre ces différents moyens de déplacements plus efficaces il faut se poser la question de leur interconnexion afin de favoriser une intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

Comment l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun est-elle encouragée, ou au contraire freinée, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ? Quelle est la situation actuelle, et pour quelles améliorations ?

La première partie sera consacrée à la place du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg. Ensuite, nous verrons quelle place pour le vélo dans les transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg. Pour finir, nous verrons les différentes perspectives d'améliorations qui peuvent être mises en place.

I. La place du vélo et des transports en communs dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Strasbourg c'est :



600 km de pistes cyclables



79 % des étudiants strasbourgeois se déplacent à vélo, en transport en commun ou à pied.



Part modale du vélo : 8%

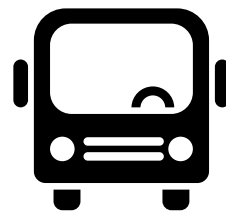


vélostras

Mise en place d'un réseau de pistes cyclables : VéloStras (135 km)

53% de la voirie est équipée d'aménagements cyclables, ou fait partie d'une zone apaisée de circulation.





30 lignes urbaine de Bus



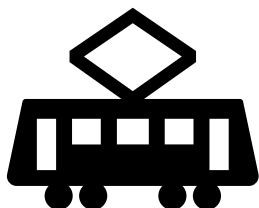
6 lignes de tramway et 1 ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) regroupant 69,1 km de lignes, empruntées quotidiennement par 310 000 personnes.



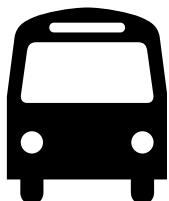
Chaque année 22,7 millions de personnes transitent par les gares de l'Eurométropole de Strasbourg.

II. Quelle place pour le vélo dans les transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg ?

A. Détails et caractéristiques.

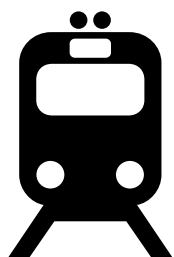


Dans les tramways, les vélos sont autorisés à l'arrière de la rame en dehors des heures de forte affluence (de 7h à 9h et de 17h à 19h, du lundi au samedi) et toute la journée le dimanche ; entre 19h et 7h à partir du 1er février 2021, durant la période de restrictions sanitaires.



Dans les bus, le transport de vélo est interdit.

Il y a une possibilité de transport de vélos sur des portiques à l'arrière des véhicules du transport à la demande "Flex'hop".



Dans les trains, le transport de vélos est autorisé à tout instant, quand l'affluence le permet, et gratuit. Exception faite sur la ligne Strasbourg-Bâle où le transport de vélo est interdit du lundi au vendredi entre 6h et 8h30 et entre 16h et 18h30 du fait de la grande affluence sur cette ligne à ces horaires.

La place du vélo dans les transports en commun reste assez limitée. Comme présenté plus haut, on peut voir que le transport de vélo est possible pendant les heures de faible affluence, afin, notamment, d'éviter les conflits entre vélo et passagers. De plus pour les trains, nous pouvons citer des problèmes d'accessibilité, notamment pour les TER 200 pour lesquels il faut monter plusieurs marches et dont les portes des voitures sont assez étroites (sauf pour les portes de la voiture de tête). Cela entraîne des difficultés pour les passagers transportant un vélo, et cela même si c'est pendant les heures de faible affluence.

Concernant le nombre de places dédiées au transport de vélo dans les matériels roulants, on constate de grandes disparités entre les trains. En effet quand les TER 200 peuvent transporter jusqu'à 22 vélos, les Régiolis ne peuvent qu'en prendre 9. Le détail des places dédiées au stationnement des vélos dans les trains est effectué dans la fiche technique page 16. La faible capacité en vélos de certains trains rend impossible l'utilisation d'un seul vélo dans les déplacements pendulaires, ce qui, en plus, limite le tourisme à vélo. La possession de deux vélos est donc favorisée pour les déplacements pendulaires qui conjuguent le vélo et les transports en commun. Ainsi le premier vélo est utilisé du domicile à la gare de départ et le second vélo de la gare d'arrivée au lieu de travail ou d'étude.

Si le nombre de places pour vélo dans les trains peut être sujet à débat, il est surtout soumis à une législation avec un nombre minimum et maximum à ne pas dépasser.

B. Quelle législation ?

Le décret n°2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélo non démontés à bord des trains de voyageurs définit la proportion de places de stationnement pour cyclistes, qui doit être mise en place concernant "les matériels roulants dont l'achat ou la rénovation est engagée à compter de mars 2021" ; il ne s'applique donc pas au matériel déjà en circulation ou pour lesquels les programmes d'achat ou de rénovation sont déjà en cours.

Ce décret concerne également les trains transfrontaliers; cependant il ne s'applique pas "aux transports d'une même unité urbaine tel que défini par l'INSEE (c'est-à-dire, "une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu, pas de coupure au-delà de 200 mètres entre deux espaces construits, qui compte au moins 2 000 habitants").

Ce nombre de places doit correspondre à 2% du nombre total de places assises, hors strapontins. Néanmoins ce nombre ne peut être inférieur à 4 ou supérieur à 8.

On peut noter que cette obligation est sujette à dérogation par le ministre des transports si une incompatibilité technique est constatée ou si la viabilité économique du projet de rénovation est compromise.

Concernant le stationnement pour cyclistes en gare ou dans un pôle d'échange multimodale, la quantité de places de stationnement est fixée par décret, en lien avec la fréquentation des gares.

C. Des infrastructures de stationnement

L'intermodalité entre les transports en commun passe aussi par la possibilité de stationnement pour cyclistes aux abords des stations/arrêts de transport en commun.

Différentes infrastructures existent :



Source : CTS

Les "**véloparcs**" : abris sécurisés, accessibles à tout moment avec un carte "Badgéo". Leur capacité est de 20 à 120 places.



Source : strasbourg.eu

Les "**VéloParcs**" : abri sécurisé, abonnement payant (environ 40 euros l'année). Abonnement effectif pour un seul véloparc prédéfini et pour un seul vélo. Capacité allant de 350 à 760 places.



Source : Rue89strasbourg

Les arceaux à vélo : en libre-service et dispersés dans toute l'agglomération ils sont au nombre de 19 000 dans l'Eurométropole (strasbourg.eu).



Source : agirr.fr

Les véloparcs SNCF : abri sécurisé, accessible avec une carte "Alséo". Capacité allant de 18 à 126 places.

Ces différents dispositifs de stationnement cyclable sont dispersés de la manière suivante :

On dénombre 17 véloparcs accessibles avec la carte badgé. Ils sont dispersés aux abords des arrêts de tram et/ou de bus ; 3 VéloParcs payants, 2 à la gare centrale et un près de la station Homme de Fer. On compte également 9 gares de l'Eurométropole équipées de véloparcs SNCF.

Des arceaux à vélo sont également présents autour de la plupart des arrêts/stations de transport en commun. Le détail de l'emplacement des différents modes de stationnement et avec quelle capacité se trouve en annexe 1.

III. Perspectives d'amélioration

A. La situation dans deux villes allemandes voisines.

Au cours de ce stage une sortie de terrain a été effectuée. Celle-ci s'est déroulée dans les villes allemandes de Lahr et Offenburg, toutes deux situées à proximité de Strasbourg. Cette sortie nous a permis de constater la place du vélo dans les trains et les gares allemandes.

Premièrement, comme en France le transport de vélo est autorisé dans les trains. Cependant, ce transport est payant entre 6h et 9h du matin ; en effet, si un passager souhaite transporter son vélo dans cette tranche horaire, il doit s'acquitter d'un ticket vélo en plus de son ticket passager, le coût de ce ticket est de 2,60 euros, celui-ci ayant pour but d'inciter les cyclistes à laisser leurs vélos en gare.

A bord même des trains "Regional-Express", rames de type MIREO, nous avons pu dénombrer 7 zones pouvant chacune accueillir des vélos. Ces zones sont équipées de strapontins pour permettre le transport de passager en cas d'affluence, il est possible de mettre deux vélos de chaque côté de chaque zone.

De plus, l'emplacement des zones à vélo est bien indiqué à l'extérieur du train, ce qui permet aux cyclistes de savoir par quelle porte rentrer dans le train.



Dans le train qui nous a emmené dans un premier temps à la gare d'Offenbourg : dans la rame de l'Ortenau-S-Bahn, nous avons pu comptabiliser 3 places réservées au transport des vélos.

1. Gare de Lahr

En plus de constater la place du vélo à bord des trains allemands nous avons pu étudier la place du vélo dans les gares de Lahr et Offenbourg. Dans la première gare, celle de Lahr, nous avons pu dénombrer 150 "casiers" à vélo individuels, une station de vélo en libre-service, des arceaux, ainsi que des casiers permettant de recharger les vélos électriques.



A la gare de Lahr, à gauche les casiers individuels et à droite des arceaux en libre-service.



Station de vélo en libre-service et casiers pour recharger les vélos électriques.

2. Gare d'Offenbourg.

Dans la deuxième gare allemande où nous nous sommes rendus, nous avons pu constater la présence d'un plus grand nombre de dispositifs liés au stationnement des vélos. Comme pour la gare de Lahr il y a des casiers à vélo, comptabilisant 82 places. Cependant la quantité d'arceaux est beaucoup plus importante et permet le stationnement de plusieurs centaines de vélos le long du quai n°1 ainsi que sur le côté de la gare, mais tout en restant protégé des intempéries (voir photo ci-dessous). De plus la gare d'Offenbourg est dotée d'une "Bike House" qui permet un stationnement sécurisé des vélos du côté Est de la gare, ce stationnement est payant.



Arceaux à vélo sur le quai n°1.

Arceaux à vélo sur le côté de la gare.



Casiers à vélo.

La place du vélo dans les gares que nous avons visitées est donc importante. Tout en permettant le transport d'un nombre élevé de vélos à bord des trains, 28 places dans le "Regional-Express", les gares mettent en place une importante offre de stationnement, que celui-ci soit payant et sécurisé ou gratuit et en libre-service. La présence d'un ticket vélo pendant les heures d'affluence permet en outre le transport du vélo à n'importe quel instant tout en le limitant quand l'affluence est maximale. Le constat a également pu être fait que, bien que Lahr possède 10 000 habitants de moins qu'Offenbourg, sa gare dispose d'un peu moins du double de casiers à vélo individuel. Une gare plus petite n'est donc pas nécessairement moins bien dotée en stationnement cyclable.

L'intermodalité entre le vélo et les transports en commun pourrait être favorisé en étoffant l'offre de stationnement sécurisé dans les différentes gares de l'Eurométropole, car comme le montre la liste d'attente pour un emplacement pour vélo dans les véloparcs payants situés à la gare centrale, les usagers sont enclins à prendre un abonnement pour avoir la certitude que quand ils rentreront le soir leur vélo sera encore là. Toutefois, le développement d'emplacements gratuits est aussi souhaitable afin de répondre aux besoins des voyageurs ponctuels ou des cyclo-touristes.

Du point de vue de la place des vélos dans les trains, la constante augmentation de la fréquentation des gares restreint la possibilité de transport de vélo dans les rames. La fréquentation des gares de l'Eurométropole est en effet passée de 19,5 à 22,7 millions de personnes entre 2015 et 2019 (SNCF).

Conclusion

Nous avons donc pu voir que l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun s'organise autour de la mise en place de solutions de stationnement dans les différentes gares de l'Eurométropole et aux abords des arrêts de transports urbains. Il a été montré que l'endroit le mieux équipé en stationnement est la gare centrale de Strasbourg qui dispose d'un nombre important de places payantes, et donc sécurisées, mais aussi d'un grand nombre d'arceaux sur la place de la gare.

Cette intermodalité passe aussi par le transport de vélo dans les trains et tramways. Néanmoins, cette solution qui consiste à transporter les vélos dans les véhicules de transports en commun ne semble pas être la plus adaptée, ni celle mise en avant dans les différents aménagements effectués, notamment dans les gares ferroviaires. Un ajustement du nombre de stationnement sécurisé en fonction de l'affluence des gares semble important pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et le train car certaines gares sont sous-équipées en stationnement sécurisé comparé à d'autres. Par exemple la gare de Vendenheim dispose de 34 places de stationnement en véloparc pour une fréquentation annuelle de 123 981 personnes, soit une fréquentation équivalente à la gare de Fegersheim-Lipsheim (138 794 personnes). Or, la gare de Fegersheim dispose d'un véloparc de 126 places. A l'inverse, les gares La Wantzenau ou Lingolsheim possèdent un véloparc équivalent à Vendenheim mais pour une fréquentation annuelle à moitié moins importante. IL semblerait donc judicieux d'ajuster la proportion de stationnement à l'affluence des gares.

Fiche technique

TER 200 :



- 6 places dans la voiture pilote.
- 2 places dans chaque voitures.
- Entre 4 et 8 voitures peuvent être mises ensembles, permettant une capacité de comprise entre 14 et 22 vélos.

Automoteur X73900/X73500/X76500 :



- 4 places pour vélo dans chaque voitures.
- 3 voitures peuvent être mises ensembles, permettant une capacité comprise entre 4 et 12 vélos.

Train B 82500 :



- Entre 4 et 6 crochets présent dans les rames.

Régiolis :



- 3 zones par rames permettant d'accueillir au total 9 vélos horizontalement.

Trains "Regional-Express" :



- Rames de type MIREO (Rheintalbahn).
- 7 espaces pouvant accueillir au total 28 vélos.

Bibliographie

Documents officiels :

- Code des transports
- Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025

Sites Internet :

- Eurométropole de Strasbourg : <https://www.strasbourg.eu>, Janvier 2021
- **C**ompagnie des **T**ransports **S**trasbourgeois : <https://www.cts-strasbourg.eu/fr>, Janvier 2021
- **SNCF** : <https://www.sncf.com/fr>, Janvier 2021
- **Deutsche Bahn (DB)** : <https://www.bahn.com/fr/view/index.shtml>, Janvier 2021

Annexe 1:

Le stationnement cyclable sécurisé dans les différentes gares de l'Eurométropole de Strasbourg regroupe 382 places, réparties de la manière suivante :

- Geispolsheim : 32 places, pompe a vélo à disposition.
- Entzheim : 50 places, pompe a vélo à disposition.
- Vendenheim : 34 places.
- La Wantzenau : 36 places.
- Bischheim : 36 places.
- Mundolsheim : 18 places.
- Strasbourg - Roethig : 18 places.
- Lingolsheim : 32 places.
- Lipsheim - Fegersheim : 126 places, pompe à vélo à disposition.

Les véloparcs CTS : entre 20 et 120 places

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| - Jean Jaurès | - Rives de l'Aar |
| - Schluthfeld | - Robertsau Boecklin |
| - Kibitzenu | - Baggersee |
| - Krimmeri | - Montagne Verte |
| - Campus d'Illkirch | - Reichstett |
| - Illkirch Lixenbuhl | - Espace Européen de l'Entreprise |
| - Parc des Sports | - Poteries |
| - Plobsheim Mairie | - Hoenheim Gare |
- Rotonde ("titre vélo" gratuit a récupérer en agence CTS pour y accéder).

Véloparcs avec abonnement payant :

- Tanneurs : 350 places, à proximité d'Homme de Fer.
- Gare : 760 places, sous la grande verrière de la gare centrale.
- Sainte-Aurélie : 680 places, a proximité de la gare centrale.