

# Intermodalité vélo-train : comment améliorer le stationnement ?

Enquête auprès des cyclistes  
à la gare Saint-Jean

---

**Observatoire des  
mobilités et des  
rythmes de vie**

---

04/2022



**Le projet de RER métropolitain nécessite des conditions favorables à l'intermodalité dans les gares. Or, les différents acteurs de la mobilité s'interrogent sur les pratiques des usagers du TER encore souvent méconnues.**

**Dans ce cadre, les travaux de l'Observatoire des mobilités et des rythmes de vie se sont penchés sur la question de l'intermodalité vélo/train afin d'identifier les usages et les besoins associés à une telle pratique. Les étudiants du Master Transports urbains et régionaux de personnes de**

**l'Université de Lyon 2 et de l'ENTPE ont été sollicités par l'a-urba pour mener une enquête auprès des usagers des parkings vélos de la gare Saint-Jean. Les résultats sont restitués dans cette synthèse.**

**En plus de la connaissance des pratiques, l'objectif de cette enquête était de déterminer les services complémentaires qui pourraient être apportés afin de développer cette intermodalité vélo/train.**



Parking vélos - Gare Saint-Jean Belcier © a'urba

# 1 Qui sont les usagers de l'intermodalité vélo-train à la gare Saint-Jean ?

## Présentation des parkings vélos de la gare

### Localisation

La gare Saint-Jean compte deux parkings vélos. Le premier, conçu en 2010, est situé à proximité du parvis Charles-Domercq. Légèrement en retrait par rapport aux entrées principales de la gare, il permet une très bonne connexion avec les quais A, B et C accueillant principalement les trains en provenance du bassin d'Arcachon. Le second parking vélos, implanté côté Belcier - rue des Terres-de-Bordes, est plus récent. Il a été conçu dans le cadre de l'extension de la gare en 2017 et la conception d'un nouveau parvis « à l'arrière ». Il est proche des voies 11 et 12 qui accueillent régulièrement les TER desservant le sud de la Gironde.

### Accès et services

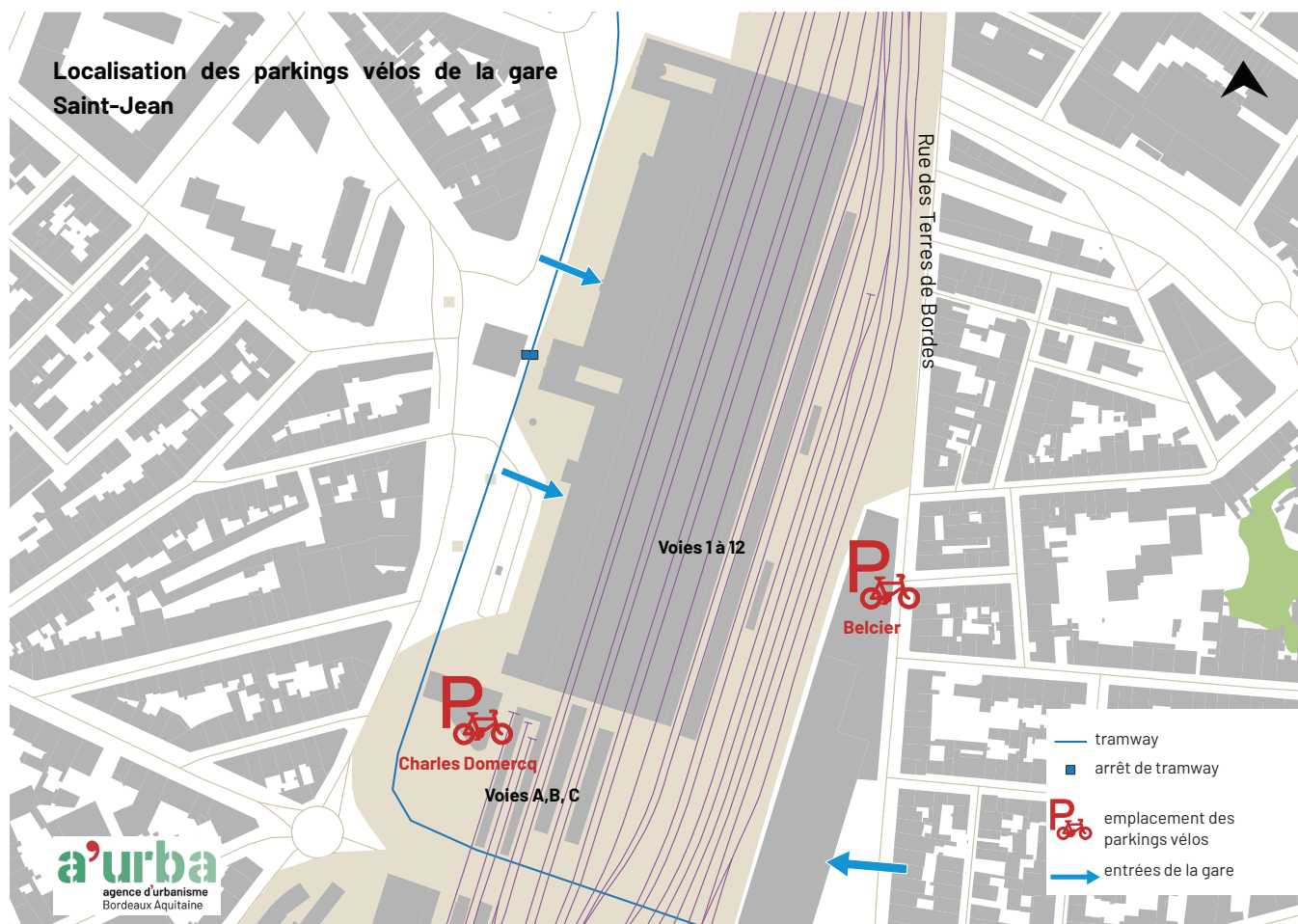
350 places sont disponibles côté Charles-Domercq et 370 places au sein du parking Belcier.

Les deux parkings sont sécurisés et sont accessibles au moyen d'un badge délivré sur abonnement<sup>1</sup>. Il est également possible d'acquérir un pass 24 heures via la borne *in situ* et une carte bancaire. Ils sont ouverts 7 j/7 et 24 h/24, disposent d'une vidéo surveillance et d'un poste de gonflage.

1. L'abonnement est de 7 € par mois ou 22 € par an et peut être souscrit via les offres TBM et Modalis

Si les deux parkings offrent le même niveau de service, ils présentent quelques différences dans leurs conditions d'accès et d'intermodalité.

Le parking Charles-Domercq possède une porte coulissante actionnée avec un badge et qu'il n'est pas nécessaire de tirer ou de pousser contrairement à celle du parking Belcier. En revanche, ce dernier permet un accès aux quais via une rampe, ce qui facilite le transport d'un vélo. Le parking Domercq n'offre qu'un ascenseur pour atteindre les quais.



## Quelques éléments de méthode

L'enquête a été réalisée aux abords des deux parkings vélos de la gare Saint-Jean. Elle s'est déroulée en deux phases afin d'atteindre un nombre de réponses suffisant.

Dans un premier temps, du dimanche 10 janvier au vendredi 15 janvier 2021, les étudiants du Master Transports urbains et régionaux de personnes ont interrogé les cyclistes sortant ou se rendant à la gare Saint-Jean. Les étudiants ont enquêté dans des conditions particulières qui ont pu introduire des biais. Un couvre-feu à 20 h était en vigueur au moment de l'enquête et la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid a certainement induit une modification des habitudes de déplacement.

Nombre d'enquêtes réalisées en heures de pointe (7 h-9 h et 16 h 30-19 h)	235
Nombre d'enquêtes réalisées en heures creuses	60
Enquêtes Web	60
Nombre total d'enquêtes	355

Ainsi, les étudiants ont pu recueillir 295 réponses auprès des usagers des parkings vélos, mais également de cyclistes n'utilisant pas ces parkings, mais empruntant le TER.

Dans un second temps, en complément, du 13 janvier au 20 janvier 2021, une enquête web a été diffusée par Keolis Bordeaux Métropole auprès de 500 abonnés aux parkings vélos.

L'enquête web a permis de recueillir 60 réponses supplémentaires portant ainsi le nombre de réponses totales à 355.

Nombres d'usagers des parkings vélos enquêtés	254
Nombre d'enquêtes de non-usagers	101
Nombre total d'enquêtes	355

## Profils des répondants

**Une majorité d'hommes, cadres, de plus de 30 ans parmi les usagers des parkings vélos.**

À l'image de la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail<sup>1</sup>, l'intermodalité vélo/TER semble plus pratiquée par les **hommes** que par les femmes. Les hommes représentent en effet 58 % de l'échantillon des usagers des parkings vélos.

Les **cadres** et **professions intellectuelles supérieures** sont la catégorie socioprofessionnelle la plus importante (30 %) avec les employés (25 %) et les professions intermédiaires (20 %). En revanche, on compte très peu d'étudiants et de scolaires parmi les usagers des parkings, les jeunes étant faiblement représentés en règle générale.

1. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972#documentation>

### Des non-usagers un peu plus jeunes

Comme pour les usagers des parkings vélos, les hommes sont surreprésentés (66 % d'hommes enquêtés).

L'échantillon est **relativement plus jeune que celui des usagers des parkings** avec 13 % de moins de 26 ans et seulement 28 % de plus de 46 ans.

Les cadres représentent toujours la classe la plus importante des enquêtés (35 %), même si l'on compte un peu plus d'étudiants et de scolaires (9 %).

### Classe d'âge des usagers des parkings vélos

Moins de 26 ans	1,5 %
Entre 26 et 35 ans	18 %
Entre 36 et 45 ans	32 %
Plus de 46 ans	49 %

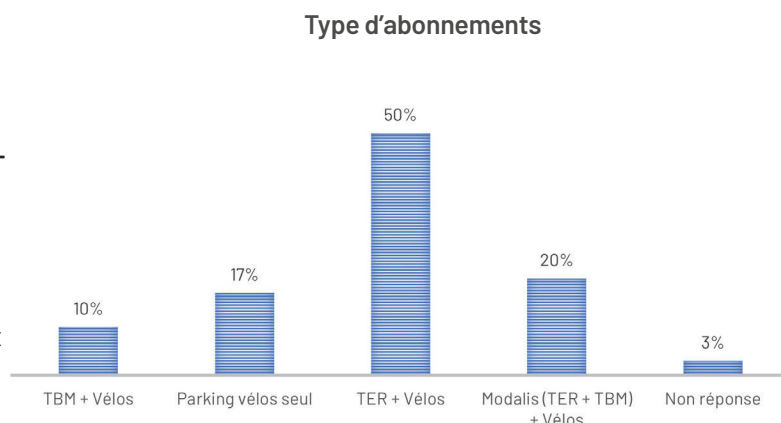
### Classe d'âge des non-usagers des parkings vélos

Moins de 26 ans	13 %
Entre 26 et 35 ans	25 %
Entre 36 et 45 ans	35 %
Plus de 46 ans	28 %

### Type d'abonnements des intermodaux rail/vélo

20 % des enquêtés utilisent un abonnement Modalis qui combine l'accès aux réseaux TBM, TER et aux parkings vélos de la gare. **La moitié des usagers a souscrit un abonnement TER simple**, sans abonnement au réseau TBM, ce qui peut s'expliquer par leur faible pratique du réseau de transport urbain, puisqu'ils se déplacent à vélo.

On compte 10 % des usagers abonnés au réseau TBM et aux parkings vélos et 17 % qui sont abonnés seulement aux parkings vélos.



## 2 Usages des parkings vélos

### Une quasi-exclusivité du motif domicile-travail

Les déplacements domicile-travail représentent 94 % des motifs de déplacements des intermodaux vélo/train utilisant les parkings vélos de la gare Saint-Jean. 3 % des enquêtés ont répondu effectuer une visite à un proche. Les autres motifs sont marginaux (inférieurs à 1 %).

Les cyclistes n'utilisant pas les parkings vélos ont des motifs relativement plus variés. Ils sont 75 % à effectuer un trajet domicile-travail, 9 % à effectuer une visite à un ami/de la famille et 8 % se déplacent pour se rendre sur un lieu de loisir.

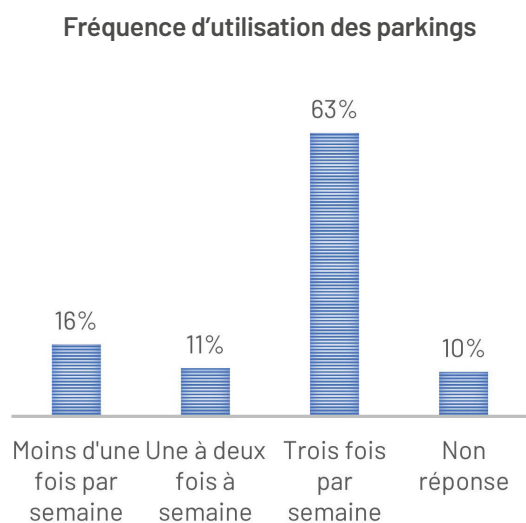
### Des usages fréquents pour la plupart

Plus de 60 % des usagers enquêtés utilisent les parkings vélos au moins trois fois par semaine.

Ils sont 11 % à y avoir recours une à deux fois par semaine et 17 % à les utiliser moins d'une fois par semaine ce qui constitue une part non négligeable d'usagers moins habituels.

Ces usagers peu réguliers réalisent, pour certains, des trajets longs en TGV ou Intercité et pour des motifs plus variés (visite, loisir...).

Si l'on observe les cyclistes qui n'utilisent pas les parkings vélos, ils sont tout aussi nombreux à réaliser ce trajet intermodal tous les jours ou presque.



## Une forte proportion de non-captifs

**62 % des usagers déclarent faire parfois le trajet autrement**, notamment lorsqu'un incident, tel qu'une grève SNCF, empêche les trains de circuler. Parmi ceux expliquant faire ponctuellement le trajet autrement, près

de **80 % peuvent effectuer ce trajet en voiture ou en deux roues motorisés. Beaucoup des intermodaux vélo/train ne sont pas dépendants de cette pratique et disposent d'alternatives à leur déplacement.**

## Un défaut de connaissance des parkings

**Près des deux tiers des usagers ont eu connaissance des parkings de manière informelle.**

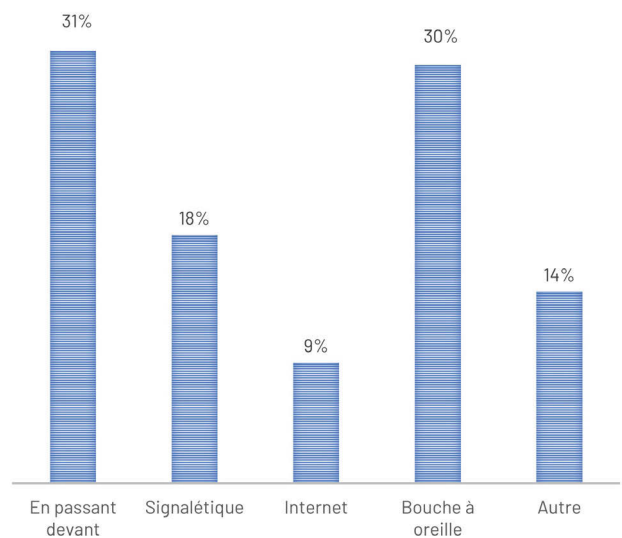
31 % des personnes enquêtées déclarent avoir eu connaissance de l'existence des parkings « en passant devant » et 30 % grâce à un tiers qui leur en a parlé.

Les canaux d'informations « classiques » semblent avoir moins fonctionné : seuls 18 % des usagers ont pris connaissance de la présence des parkings grâce à la signalétique et 9 % via internet.

14 % des répondants déclarent avoir découvert le parking par d'autres biais, notamment via leur employeur. Cela interroge sur la possibilité d'augmenter le nombre d'usagers grâce à des campagnes de communication et à une signalétique plus efficace et visible pour les usagers des trains.

**70 % des cyclistes non usagers des parkings vélos déclarent ne pas savoir les localiser exactement ; ils sont même 15 % à ne pas connaître du tout leur existence. Il y a donc encore de nombreux usagers effectuant de l'intermodalité rail/vélo qui ont une mauvaise connaissance des services de stationnement qui leur sont destinés.**

Canaux de connaissance du parking



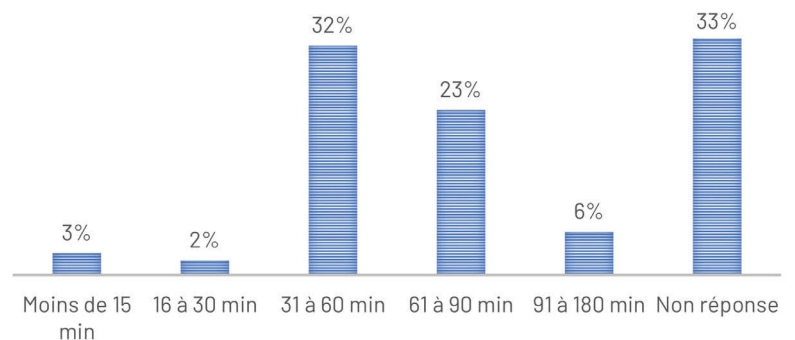
## Des temps de déplacement élevés

Le temps de déplacement moyen de porte-à-porte des intermodaux vélo/train est de **66 minutes**. L'enquête déplacements allégée de 2017 indiquait un temps de déplacement moyen pour un métropolitain de 17 minutes (tous modes et tous motifs de déplacement) et évaluait la durée moyenne totale quotidienne de déplacement d'un métropolitain à 69 minutes.

Les usagers intermodaux vélo/TER ont donc des temps de déplacements relativement importants. 23 % d'entre eux ont un temps de trajet supérieur à 1 heure. Seulement 5 % déclarent un temps de trajet inférieur à 30 minutes.

Le temps de déplacement moyen des non-usagers des parkings vélos est légèrement inférieur : 59 minutes pour se déplacer. Cela est sans doute dû au fait qu'une partie d'entre eux embarque leur vélo dans le train évitant ainsi « la perte de temps » pour se rendre au parking.

Temps de trajets porte-à-porte des usagers (en minutes)



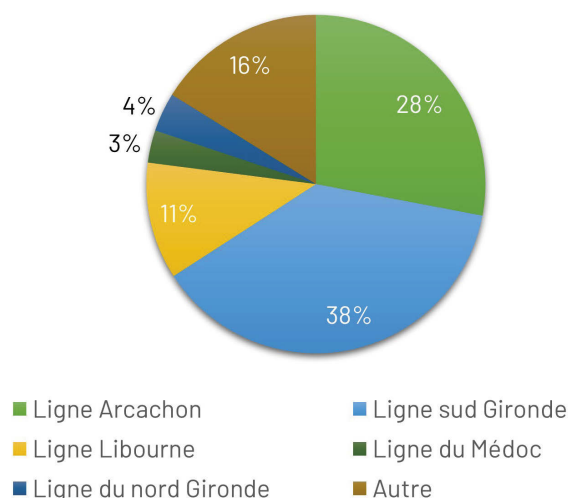
## Les lignes en lien avec le bassin d’Arcachon et le sud Gironde sont les plus fréquentées par les usagers vélo-train

Les lignes les plus empruntées par les usagers sont **la ligne du sud Gironde (38 %) et celle du bassin d’Arcachon (28 %)**. Cela peut s’expliquer par la proximité des quais de ces lignes de l’emplacement des parkings (voir carte p.3). Les quais de la ligne du sud Gironde sont idéalement placés pour rejoindre le parking Belcier et les quais de la ligne d’Arcachon sont à proximité immédiate du parking Charles-Domercq.

On remarque une **utilisation faible de ces parkings par les usagers empruntant la ligne de Libourne (11 %)** alors qu’elle fait partie des lignes TER les plus fréquentées.

Les usagers des autres lignes utilisent très peu les parkings vélos.

Fréquentation des lignes TER



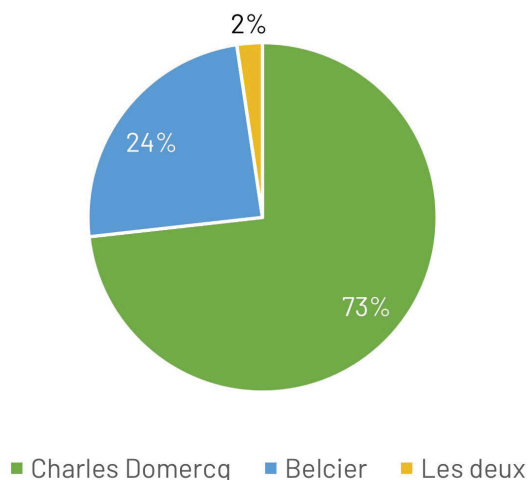
## Le parking Domercq plus sollicité que le parking Belcier

Le parking Charles-Domercq est plus utilisé que le parking Belcier : 73 % des personnes interrogées s’y stationnaient contre 24 % pour le parking Belcier. Cela peut peut-être s’expliquer par la plus grande ancienneté du parking Domercq et par le fait que peu d’usagers connaissent encore l’existence du parking Belcier. Ce dernier est encore peu indiqué au sein de la gare Saint-Jean. L’enquête a ainsi révélé que **2 usagers sur 10 du parking Domercq n’avaient pas connaissance du parking Belcier**.

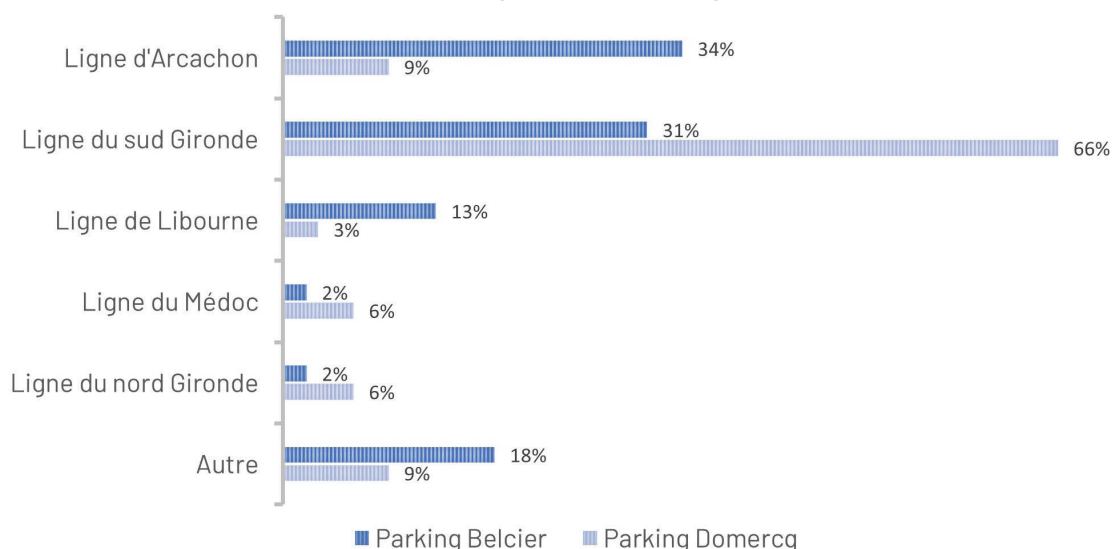
Deux tiers des usagers du parking Belcier empruntent la ligne du sud Gironde. Les autres usagers se répartissent sur les différentes lignes.

Les usagers du parking Domercq sont pratiquement à parts égales en lien avec la ligne du bassin d’Arcachon (34 %) et avec la ligne du sud Gironde (31 %).

Choix du parking vélos

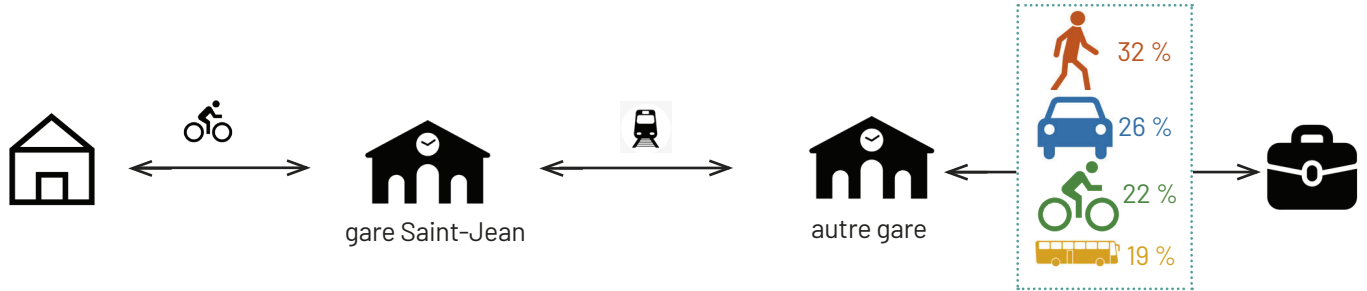


Choix du parking en fonction des lignes

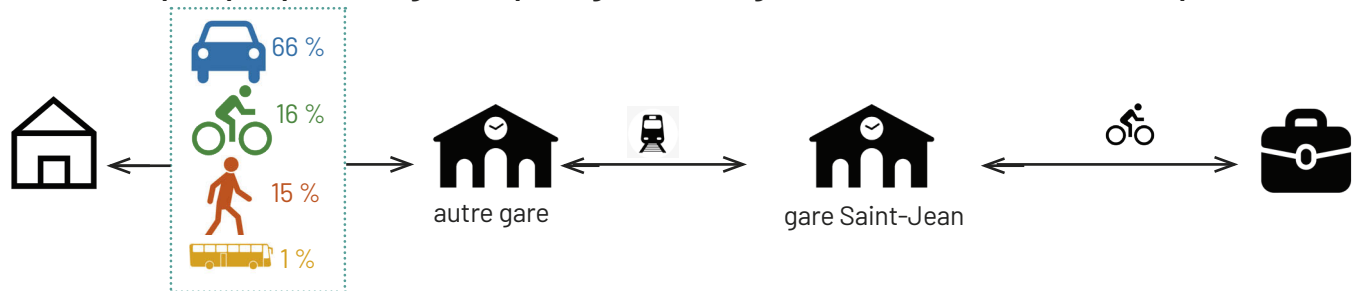


# Les métropolitains utilisent moins la voiture pour leur « premier ou dernier » kilomètre que les non métropolitains

## Intermodalité pratiquée par les usagers des parkings vélos de la gare Saint-Jean résidents de la métropole



## Intermodalité pratiquée par les usagers des parkings vélos de la gare Saint-Jean résidant hors métropole



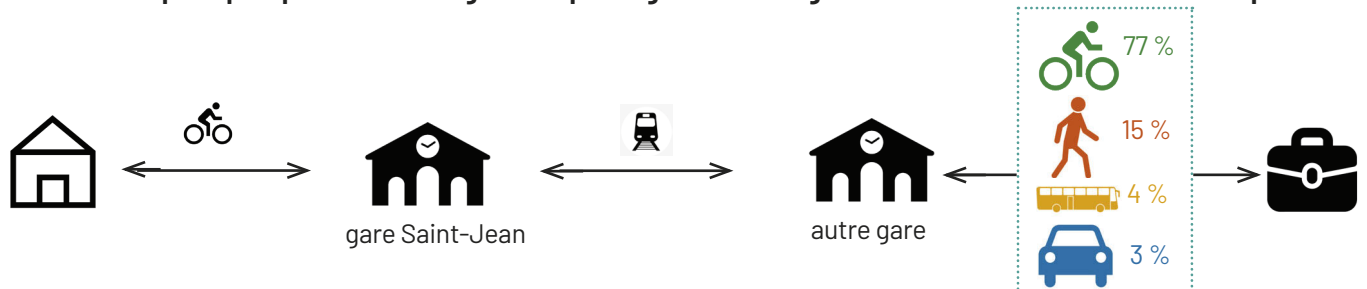
**Une proportion non négligeable d'usagers des parkings vélos utilise un vélo avant et après le trajet.** Cela signifie qu'ils possèdent deux vélos. **On peut donc penser qu'en augmentant les parkings sécurisés dans les gares girondines et en améliorant les aménagements cyclables, cette pratique peut être développée.**

Cependant, les usagers des parkings ne possèdent pas tous un autre vélo leur permettant de se déplacer depuis ou vers l'autre gare composant leur déplacement. La part modale de la marche et de la voiture est donc plus importante chez ces usagers que pour les non-utilisateurs des

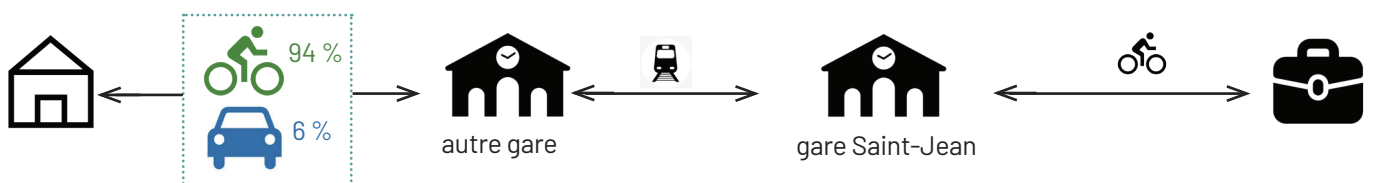
parkings vélos qui pour partie embarquent leur vélo dans le train. Pour certains d'entre eux, le développement de vélos en location peut être une solution à même pour faciliter leur déplacement.

**Les non métropolitains utilisent plus largement la voiture pour accéder ou quitter leur gare de départ.** Ce choix peut s'expliquer par l'absence de garages vélos sécurisés dans les gares girondines, ce qui n'encourage pas à y laisser un vélo la nuit ou la journée. L'état des aménagements cyclables peut aussi être un facteur défavorable à l'utilisation du vélo.

## Intermodalité pratiquée par les non-usagers des parkings vélos de la gare Saint-Jean résidents de la métropole



## Intermodalité pratiquée par les non-usagers des parkings vélos de la gare Saint-Jean résidant hors métropole





# 3 Des usagers satisfaits mais des pistes d'amélioration

## Des problèmes d'accès et de circulation au sein des parkings

### Les problèmes liés aux badges sont les plus cités.

Les badges pour accéder aux parkings ne fonctionnent pas toujours ce qui oblige l'utilisateur soit à attendre qu'une autre personne se présente pour pouvoir profiter de l'ouverture de la porte, soit à se rendre au service clients TBM à l'intérieur de la gare.

Ce type de problème peut donc engendrer des retards sur le déplacement de l'utilisateur et du stress.

Pour le parking Belcier, un problème de porte est aussi évoqué. Il s'agit d'une porte battante et il est compliqué pour certains usagers de la passer tout en tenant son vélo et parfois un sac à dos.

Côté Charles-Domercq, la porte est coulissante donc l'accès plus aisé. En revanche, les déplacements à l'intérieur du parking semblent peu pratiques, du fait du grand nombre de vélos stationnés qui contraignent les mouvements. 42 % des usagers de ce parking ont évoqué cette difficulté.

## Quelques chiffres

**98 %** des usagers déclarent qu'il est **facile** de se déplacer entre **le quai et le parking vélos**.

**90 %** des usagers déclarent qu'il est **facile** de franchir **la porte du parking** avec un vélo.

**98 %** des usagers déclarent satisfaisante **la localisation** des parkings.

**30 %** des usagers déclarent qu'il est **difficile** de se déplacer à **l'intérieur des parkings**.

**25 %** estiment que le **système d'accroche**, notamment en hauteur, est **peu pratique** du fait du poids.

**70 %** des usagers affirment avoir rencontré des difficultés avec le **système d'accès au parking par badge**.

**30 %** des usagers trouvent que **les parkings sont mal indiqués**.



Borne d'accès parking Belcier © a'urba

## Des demandes d'améliorations des postes de gonflage et de la gestion des casiers

Globalement, **les usagers sont satisfaits des parkings vélos et leur accordent une note moyenne de 7,9/10.**

En revanche, des améliorations sont envisagées et elles diffèrent en fonction du parking ou du type d'usagers.

**45 % des usagers du parking Belcier ne voient pas d'améliorations à apporter aux services proposés dans les parkings. En revanche, côté Charles-Domercq, 82 % des usagers pensent que des améliorations pourraient être apportées.**

Les habitants de la métropole sont moins insatisfaits des parkings que les autres (24 % pensent qu'il n'y a rien à améliorer contre 16 % chez les non métropolitains).

Les usagers ont fait remonter des **pannes fréquentes du poste de gonflage. Ils sont plus d'un usager sur deux, côté Charles-Domercq, à avoir signalé des problèmes de ce type.**

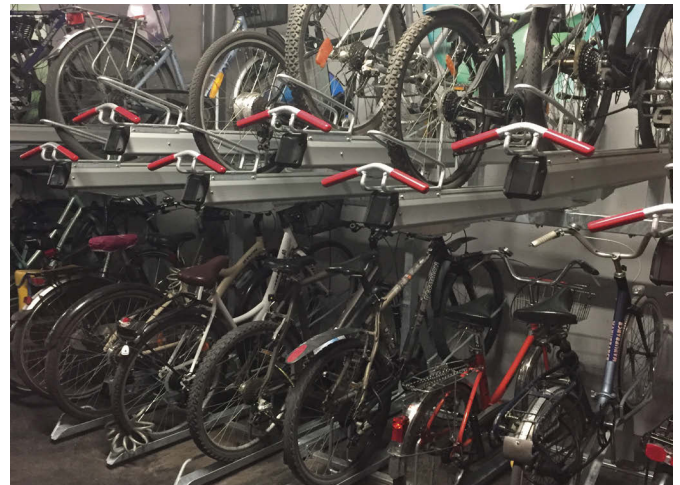
**Les usagers n'habitant pas la métropole accordent une attention toute particulière à l'amélioration du gonfleur.** Ils sont 40 % à solliciter cette amélioration quand seulement environ 20 % des habitants de la métropole mettent le doigt dessus. Cela s'explique assez facilement par les différences de pratiques des usagers métropolitains et non métropolitains. Alors qu'un habitant de Bordeaux va récupérer le soir son vélo au parking pour finir son trajet jusqu'à son domicile, un habitant hors métropole va laisser son vélo la nuit dans le parking. Ainsi, il ne pourra pas gonfler son vélo chez lui ou effectuer des réparations puisqu'il ne le ramènera jamais ou rarement à son domicile. Ceci explique que **les usagers laissant leur vélo la nuit dans le parking sont plus sensibles à ce type d'amélioration.**

Enfin, **les usagers du parking Charles-Domercq sont plus de 20 % à solliciter une meilleure gestion des consignes mises à disposition dans les parkings.**

Outre la demande d'**augmentation de leur nombre**, ils pointent des irrégularités dans l'usage de ces consignes. Certains usagers « privatisent la consigne » en gardant la clé avec eux pour s'assurer d'une place. Certains casiers sont donc vides, mais inaccessibles faute d'une clé sur la serrure.

**Une note moyenne de 7,9/10 accordée aux parkings par les usagers.**

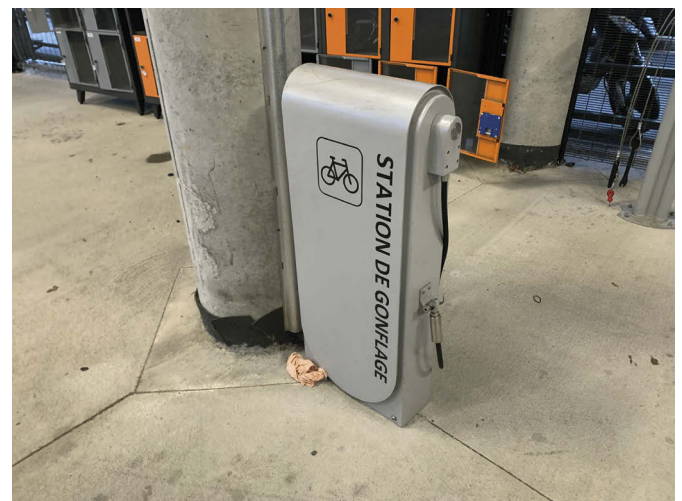
Des cyclistes aimeraient pouvoir **charger la batterie de leur Vélo à Assistance Électrique** dans les casiers, cette demande risque d'augmenter avec l'équipement croissant en VAE.



Système d'accroche vélos © a'urba



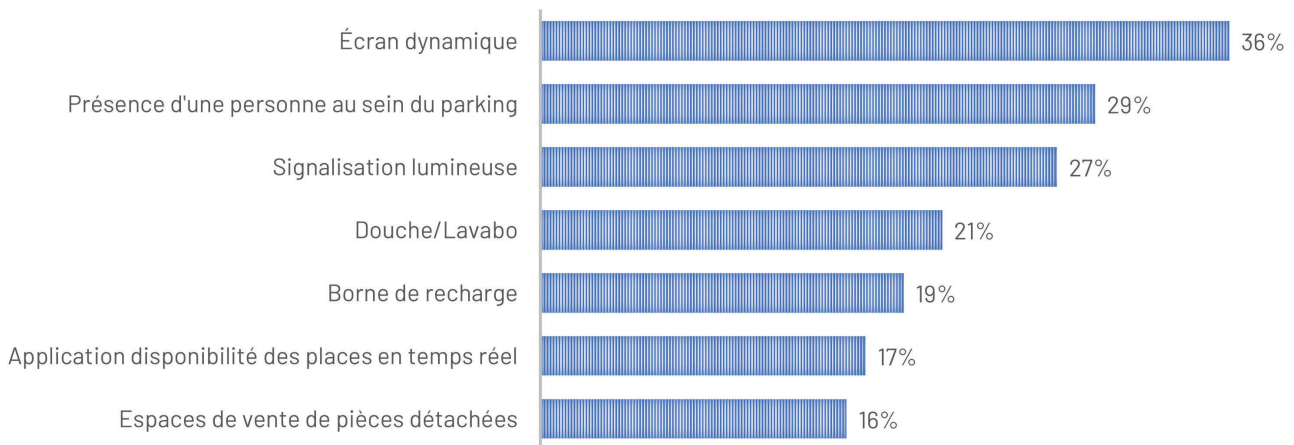
Casiers de rangement © a'urba



Station de gonflage © a'urba

## Les services à développer selon les usagers

Services plébiscités par les usagers



Les enquêtés ont pu donner leur avis sur les services qu'ils aimeraient voir offerts dans les parkings.

Une série de services leur a été proposée et ils pouvaient choisir les trois services qui leur paraissaient les plus intéressants.

Le service le plus attendu est l'installation d'un **écran dynamique dans les parkings vélos qui indiquerait les horaires de départ des trains, les quais associés ou encore les retards éventuels**. Bien que les usagers soient des usagers réguliers, la présence de ces informations leur permettrait un confort d'attente. Les passagers réguliers sont même ceux sollicitant le plus la présence d'un tel écran : 26 % des passagers effectuant le trajet plus de trois fois par semaine aimeraient bénéficier d'un tel équipement contre 14 % des usagers effectuant le trajet moins de deux fois par semaine. Pour des usagers intermodaux quasi quotidiens, il est connu que tout ce qui peut fluidifier le déplacement est un plus et que les perturbations sont sources de tensions.

**La présence d'une personne au sein du parking arrive en deuxième position des services à proposer.** Elle pourrait aider aux réparations des vélos et aurait un caractère rassurant pour certains usagers.

Enfin, **la mise en place d'une signalisation lumineuse indiquant les places de stationnement disponibles** faciliterait le déplacement de l'utilisateur dans le parking qui pourrait ainsi se rendre plus directement à l'emplacement libre.

Les enquêtés pouvaient enfin faire des suggestions libres

sur les services qu'ils aimeraient voir se développer au sein des parkings.

- Des places pour les trottinettes ont été évoquées.
- Une cabine pour pouvoir se changer avant de monter dans le train, en particulier pour les gens qui viennent de loin, a également été suggérée.
- Des messages envoyés aux usagers lorsqu'il convient de renouveler le badge ou la possibilité de le faire par internet sans passer par un point de vente physique seraient aussi appréciés.
- **Mais c'est surtout le trajet pour rejoindre le parc à vélos depuis les quais de Garonne qui a été pointé du doigt.** Les usagers demandent à ce qu'une véritable piste cyclable sans discontinuité depuis le parc des quais et notamment depuis le conservatoire de Bordeaux, permette de rejoindre la gare et que l'arrivée vers le parking vélo soit mieux aménagée, car la nécessité de traverser les rails du tram et le parvis taxis est jugée peu satisfaisante.

## Ce qu'il faut retenir

### Les caractéristiques de l'enquête

L'enquête a été menée entre le 10 et le 15 janvier 2021. Elle a été complétée par une enquête web diffusée par Keolis Bordeaux Métropole du 13 au 20 janvier 2021. Au total, 355 personnes ont été enquêtées dont 254 usagers des parkings vélos Belcier et Domercq et 101 cyclistes empruntant le train, mais n'utilisant pas les parkings vélos. Ces derniers stationnent leur vélo à des arceaux à proximité de la gare ou embarquent leur vélo dans le train.

À noter que cette enquête s'est déroulée en période de pandémie et de couvre-feu ce qui a pu modifier les pratiques de déplacement observées.

### Motifs et fréquence d'utilisation

Les motifs dits obligés (motif travail et scolaire/études) sont majoritaires. 94 % des usagers des parkings vélos effectuent un trajet domicile-travail.

En revanche, les non-usagers des parkings vélos ont des motifs relativement plus variés. Ils sont 9 % à effectuer une visite à un ami et 8 % à se déplacer pour se rendre sur un lieu de loisir.

60 % des utilisateurs des parkings vélos l'utilisent plus de trois fois par semaine.

### L'accessibilité depuis les quais : un impact majeur

Les lignes desservant le sud Gironde et le bassin d'Arcachon sont les lignes les plus empruntées par les intermodaux TER/vélo. Cela est peut-être dû à l'emplacement privilégié de ces lignes par rapport à la localisation des parkings vélo.

La ligne de Libourne est peu utilisée par les intermodaux alors qu'elle fait pourtant partie des lignes TER les plus fréquentées.

### Modes de rabattement vers les autres gares

La voiture est particulièrement sollicitée par les usagers n'habitant pas au sein de Bordeaux Métropole pour rejoindre leur gare de départ. On peut penser que ces usagers ne possèdent pas de deuxième vélo leur permettant de commencer leur trajet avec ce mode. De plus, les gares girondines bénéficient rarement de garages vélos sécurisés ce qui peut décourager les usagers de laisser un vélo une journée entière sans protection. Les habitants de Bordeaux Métropole ont davantage tendance à finir ou commencer leur trajet en marchant.

En revanche, les personnes qui ne stationnent pas leur vélo dans un parking dédié ont plutôt l'habitude de l'utiliser avant et après leur trajet en TER puisque la plupart embarquent leur vélo avec eux.

### Améliorations et services supplémentaires

Les usagers sont globalement satisfaits des parkings vélos mais quelques améliorations peuvent être apportées. Tout d'abord, des problèmes de dysfonctionnement de

badge pour l'ouverture de la porte sont remontés. Plusieurs cyclistes se sont retrouvés coincés devant les portes des parkings.

Les usagers estiment également que les parkings pourraient être mieux signalés.

Ils considèrent aussi que se déplacer à l'intérieur est parfois compliqué en raison du nombre important de vélos stationnés.

Sur la question des services proposés au sein des parkings, les usagers déplorent un système de gonflage souvent dégradé et une mauvaise gestion et rotation des casiers.

Les usagers trouveraient intéressant que les parkings vélos soient équipés d'écrans dynamiques qui permettraient de les informer du quai de départ des trains ou de retards éventuels.

La présence d'une personne serait souhaitable dans le parking pour la plupart des enquêtés.



Panneau informatif Saint-Jean Belcier © a'urba



Système d'accroche vélos © a'urba

Les résultats de cette enquête amènent à poser quelques questions, non seulement quant à l'évolution des parkings vélos existants autour de la gare Saint-Jean mais, plus globalement, à propos des conditions à mettre en place pour une amélioration de l'intermodalité vélo/train. À propos des parkings, les résultats mettent en avant une méconnaissance de leur existence et particulièrement de celui implanté côté Belcier. Ces équipements semblent souffrir d'une signalisation et d'une visibilité insuffisantes.

De nombreux intermodaux vélo/rail ont donc encore une connaissance très partielle des possibilités de stationnement qui leur sont offertes à cet endroit-là.

Plus globalement, ces enquêtes rappellent que le passage d'un mode à l'autre, en cas de déplacement intermodal, est une contrainte qu'il convient de « gommer » pour que l'intégralité du déplacement soit la plus fluide et la plus sûre possible.

Ainsi, les usagers sont intéressés par des services dans les parkings qui leur communiqueraient des informations en temps réel pour leur en faire gagner : signalisation dynamique des places vélos libres, informations sur le trafic SNCF (quais de départ, perturbations diverses...).

Il est d'ailleurs à remarquer que l'utilisation des parkings est assez directement liée à la proximité des quais SNCF : le parking Domercq et le parking Belcier sont en effet majoritairement utilisés par des usagers des lignes de TER en lien avec le bassin d'Arcachon ou le sud Gironde.

La pratique vélo/rail est le fait d'usagers qui disposent d'alternatives de déplacement et, la plupart du temps, de la possibilité d'utiliser une voiture ou un deux-roues motorisé. Ce sont donc des personnes qui trouvent « un avantage » à la réalisation d'un déplacement intermodal. Dans un contexte d'augmentation de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien, il y a sans doute un potentiel d'usagers supplémentaires à convaincre de passer à l'acte. En ce sens, les améliorations évoquées plus haut sont à étudier, mais d'autres idées sont également à déployer pour l'amélioration des pôles d'échanges.

Le cycliste doit pouvoir réaliser les premiers (ou derniers) kilomètres de son déplacement à vélo en toute sécurité. Cette enquête l'a montré, les cyclistes interrogés ont pointé du doigt la difficulté à rejoindre la gare Saint-Jean depuis le quai des Sports. La question de l'accès aux pôles intermodaux doit être examinée avec attention pour mettre en œuvre des cheminements vélos continus et dans des conditions de sécurité optimales.

Si l'embarquement des vélos dans les trains semble être la solution la plus confortable, celle-ci n'est pas toujours possible faute de places disponibles. Il est donc important de déployer des stationnements vélos dans les gares (pour plus d'efficacité plus près que les parkings proposés pour les véhicules motorisés). C'est là tout l'esprit de la loi LOM, (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019).

Il peut aussi être opportun de développer des services de prêts/locations de vélos diversifiés et adaptés à différents publics notamment pour les gens qui ne disposeraient pas de deux vélos ou des personnes qui souhaiteraient faire un test.





Equipe projet : Mireille Bouleau, Malvina Orozco  
Sous la direction de : Valérie Diaz  
Conception graphique : Marie-Line Motard