

À BORD DES TER DE LA RÉGION GRENOBLOISE

1. Les indicateurs clés
2. Les échanges entre territoires
3. Les aires d'attraction des gares
- 4. L'intermodalité vélo + train**

*Données sources :
enquête dans les
transports régionaux
de voyageurs
2017, 2018, 2019*



PRÉAMBULE



- > L'Agence d'urbanisme anime et alimente **l'observatoire partenarial des déplacements de la région grenobloise**.
- > Dans le but de partager les données sur la fréquentation du TER, la **Région Auvergne Rhône-Alpes** nous a confié les résultats d'une série d'enquêtes effectuées entre 2017 et 2019 sur l'étoile ferroviaire grenobloise.
- > Après trois publications sur les chiffres clés de l'enquête, les flux entre territoires et l'aire d'attraction des gares, cette publication traite de l'intermodalité vélo - train.

- > Ces enquêtes dites « photo » correspondent à **un usage ponctuel et non moyen**. L'ensemble des circulations (trains et cars) TER est compté et enquêté une seule fois, dans des conditions de circulation réputées « normales ». Les questionnaires sont distribués à l'entrée du train puis récupérés à la sortie.
- > La représentativité statistique n'étant pas garantie pour les valeurs faibles, l'interprétation des résultats nécessite une certaine vigilance.
- > **Sauf mention contraire, les analyses présentées ici correspondent à un jour ouvrable de base**, enquêté entre le lundi midi et le vendredi midi, mais principalement les mardi et jeudi.
- > L'ensemble des axes est enquêté sur 3 ans :
 - 2017 : Lyon - Grenoble
 - 2018 : Veynes - Grenoble
 - 2019 : Valence – Grenoble – Chambéry
- > **Nos analyses concernent les voyages en lien avec la région grenobloise**, mais certaines questions (sur le stationnement) n'ont été posées qu'en 2019, sur l'axe Valence-Chambéry

- > Le vélo est un mode très adapté en intermodalité avec le train : il permet de parcourir une distance relativement longue ou de gagner du temps par rapport à la marche, il est peu encombrant pour le stationnement, embarquable dans le train pour l'utiliser à destination. L'analyse des enquêtes TER illustrent ces intérêts du couple train + vélo et dresse un portrait des pratiques habituelles. Pour rappel, 57 % des usagers effectuent leur trajet au « quotidien ou presque ».

CE QUE VOUS TROUVEREZ DANS CE DOCUMENT



- > Quelle part pour le vélo ?
 - Le vélo est utilisé pour 12 % des trajets depuis et vers les gares
 - La part du vélo est très variable selon les gares
- > Temps d'accès et distances :
 - Les 3/4 des rabattements* ou diffusions* à vélo durent moins de 10 minutes
 - Les usagers parcourent de plus longs trajets en milieu urbain
 - Quel potentiel de report modal VP > Vélo pour aller en gare ?
- > Stationnement en gare ou embarquement dans le train ?
 - L'offre de stationnement
 - La part des vélos embarqués
 - Par gare, les vélos stationnés et embarqués
- > Zoom sur l'embarquement du vélo
 - Le vélo est embarqué dans le train principalement pour le motif travail
 - Sur quelles OD les vélos sont embarqués ?
- > Zoom sur le stationnement en gare, les freins et incitations
 - Les freins au stationnement en gare
 - Les incitations au stationnement du vélo en gare
 - Qu'apporterait la disponibilité d'un vélo en gare d'arrivée ?

*** Définitions :**

Rabattement : trajet d'accès à la gare de montée

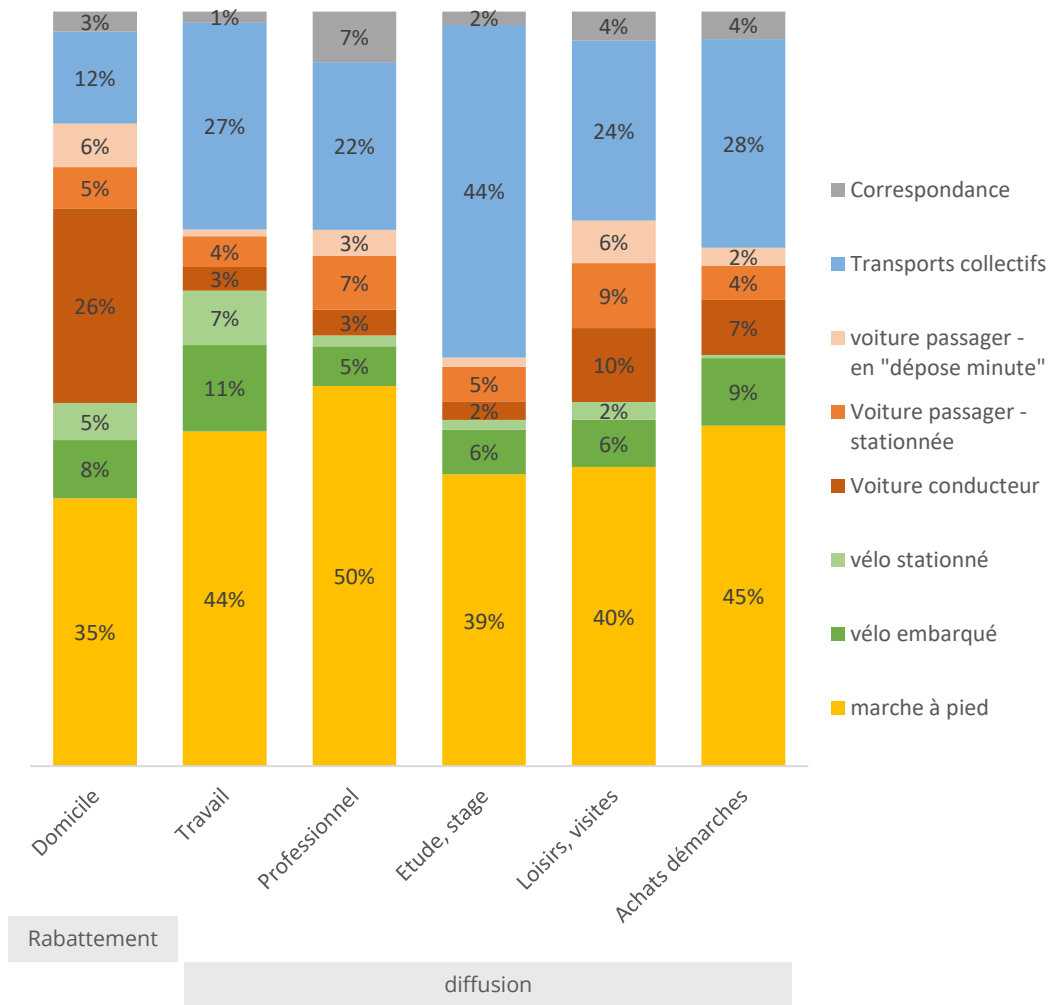
Diffusion : trajet depuis la gare de descente

LE VÉLO EST UTILISÉ POUR 12 % DES TRAJETS DEPUIS ET VERS LES GARES

- > En semaine, le vélo est utilisé pour 12 % des trajets (3 800) depuis et vers les gares de l'étoile ferroviaire grenobloise.
- > Il est surtout utilisé du côté du travail (18 % des usagers se rendant au travail en train poursuivent à vélo) et du domicile (13% des usagers venant du domicile sont à vélo)
- > Le week-end, l'intermodalité vélo - train est plus limitée, elle ne concerne que 4 % des trajets

Modes d'accès à la gare depuis le domicile et de diffusion vers l'activité, un JOB*

* JOB : Jour ouvrable de base

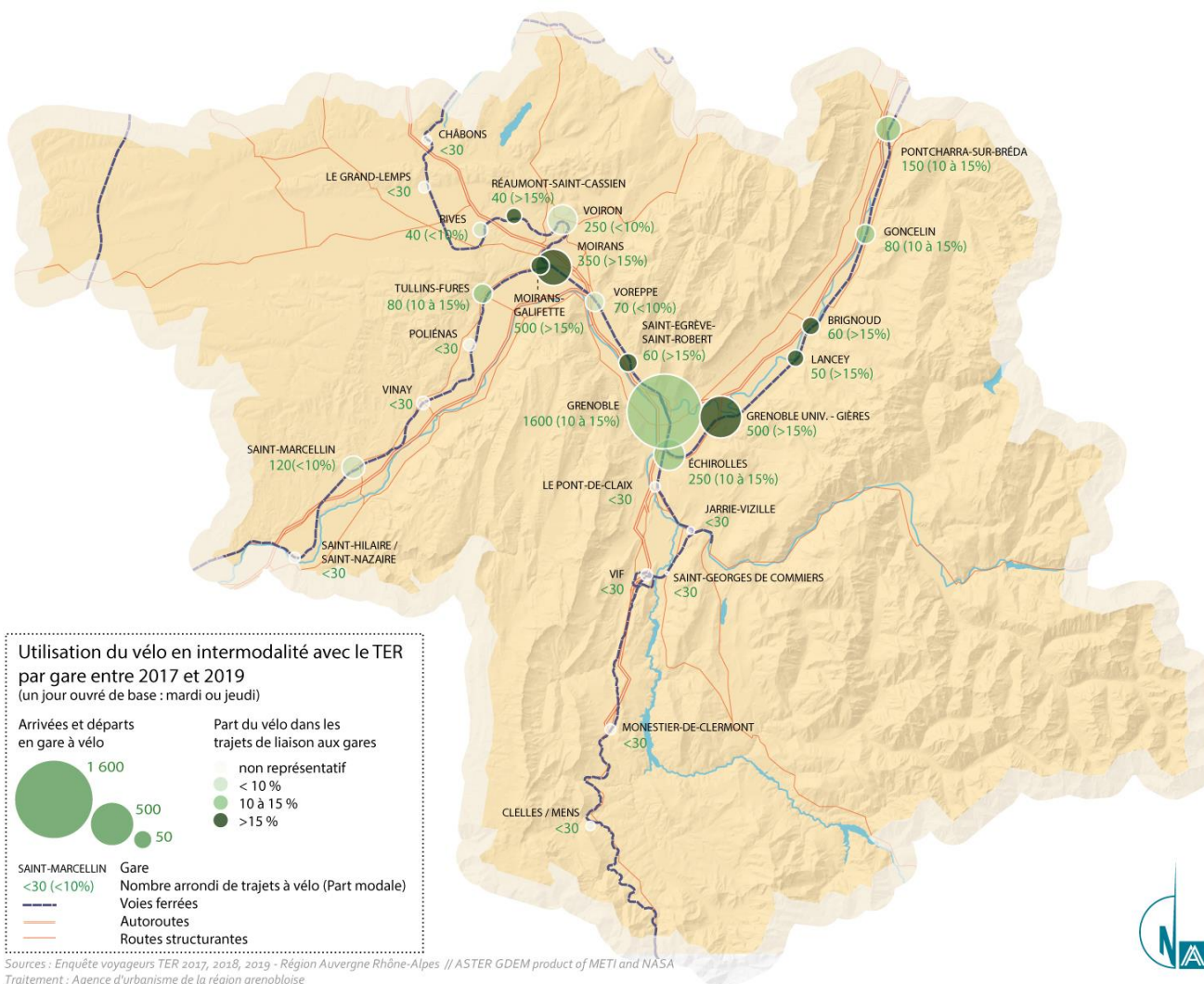


LA PART DU VÉLO EST TRÈS VARIABLE SELON LES GARES



- > 1600 arrivées et départs en vélo à la gare de Grenoble
- > Les gares les plus urbaines attirent un nombre élevé de vélos, mais c'est pour les gares situées en milieu périurbain dense que le poids du vélo est le plus important par rapport aux autres modes.
- > Les gares de Gières, Brignoud, Lancey, Moirans, Moirans Galifette, St-Egrève sont beaucoup rejointes à vélo. Le vélo est certainement adapté pour ces gares relativement éloignées des zones d'habitat ou d'emploi.

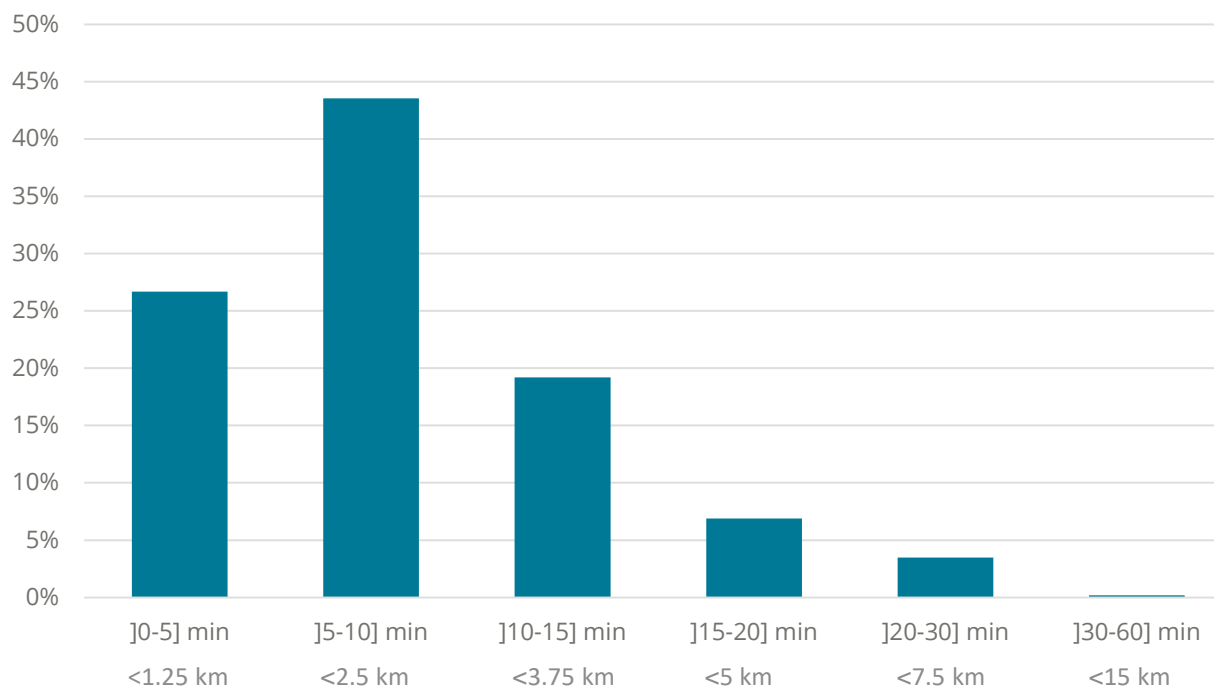
Part du vélo en liaison avec le train et nombre de trajets par gare



LES 3/4 DES RABATTEMENTS OU DIFFUSIONS À VÉLO DURENT MOINS DE 10 MINUTES

- > 70 % des rabattements ou diffusions à vélo durent moins de 10 minutes (temps de parcours déclarés pour un jour ouvrable de base). 10 minutes de circulation à vélo correspondent à 2 à 3 km.
- > 20 % durent 10 à 15 minutes (jusqu'à 4km)
- > 10 % durent plus de 15 minutes (plus de 4 km)

Répartition des temps de liaison à vélo vers et depuis les gares de l'axe Chambéry - Grenoble - Valence



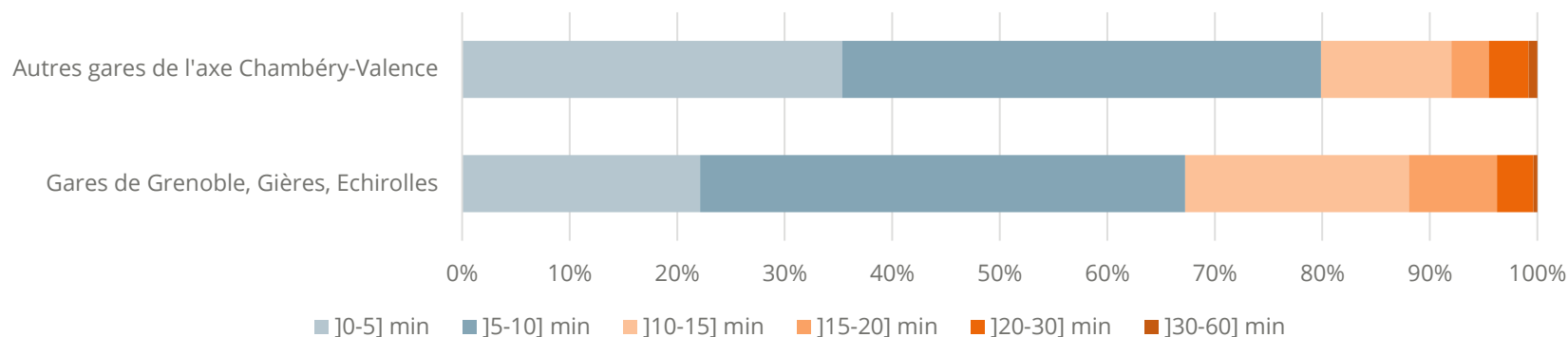
*Donnée déclarative, disponible **uniquement** sur l'axe Chambéry - Grenoble - Valence*

LES USAGERS PARCOURENT DE PLUS LONGS TRAJETS EN MILIEU URBAIN

- > Les longs trajets (+ de 10 minutes) se font davantage vers les gares du centre de l'agglomération, desservies par un réseau cyclable dense.

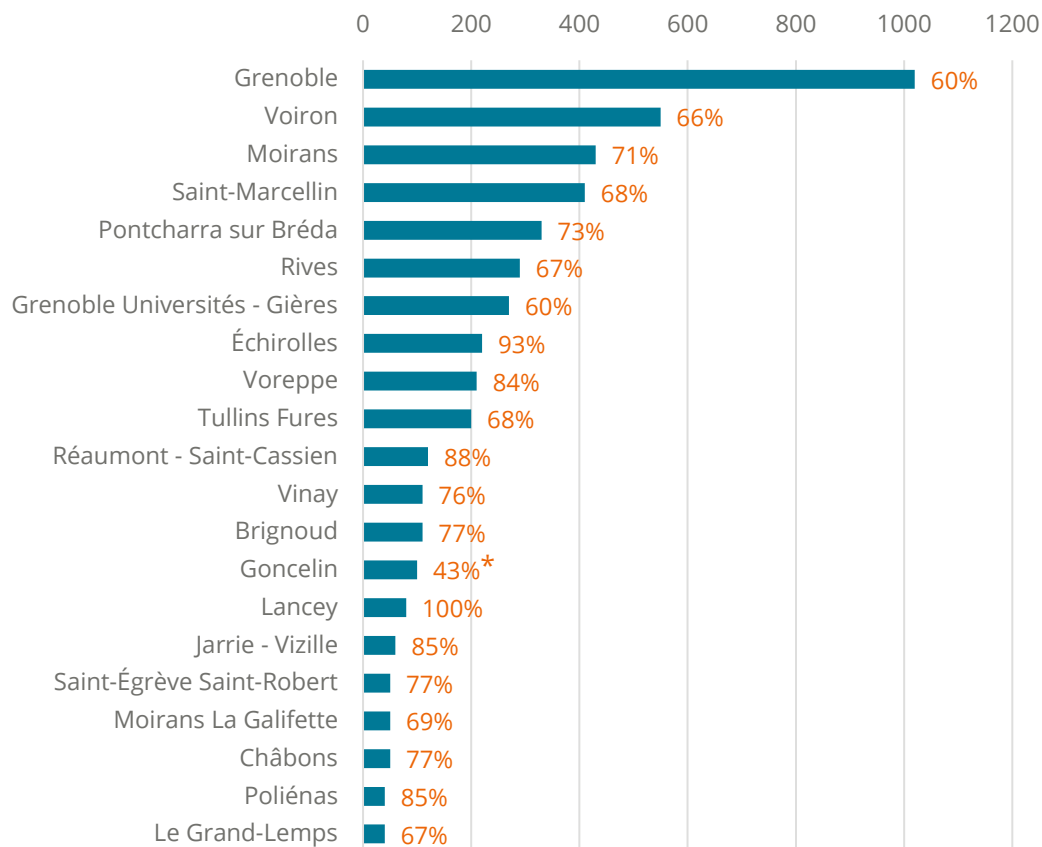
*axe Chambéry -
Grenoble - Valence
uniquement*

Répartition du temps de rabattement ou diffusion à vélo par type de gare



QUEL POTENTIEL DE REPORT MODAL VOITURE > VÉLO POUR ALLER EN GARE ?

Nombre de trajets de moins de 4 km réalisés en voiture, vers ou depuis les gares (plus de 50 trajets) et leur part sur les trajets en voiture



■ Nombre de trajets < 3.5km à vol d'oiseau % : part trajets de moins de 3.5 km

* A Goncelin, de nombreux usagers viennent de 4 à 10 km (Allevard...)

68 % des trajets de rabattement et diffusion réalisés en voiture, font moins de 3km. Sur la base des déplacements réalisés un jour réputé normal des années 2017, 2018 et 2019, on peut estimer un potentiel maximal de report modal de la voiture vers le vélo de 4 500 à 5 000 trajets de liaison avec les gares de la région grenobloise.

Ce report modal (qui ne prend pas en compte l'évolution des déplacements à l'avenir) représenterait un doublement du nombre de trajets à vélo et nécessiterait des aménagements et équipements en faveur du confort et de la sécurité des cyclistes et, pour certaines gares, un équipement en vélo électrique pour franchir le dénivelé qui sépare certaines communes de la gare.

NB : Ce volume a pu évoluer depuis et il correspond à un jour donné décrivant néanmoins des déplacements majoritairement quotidiens (57%).

Il s'agit de trajets courts : moins de 3,5 km à vol d'oiseau entre la gare et le barycentre de la commune d'après la répartition de la population et des emplois (en effet, le niveau de précision de l'origine et de la destination des déplacements est la commune). A cette distance à vol d'oiseau, est ajouté un coefficient de détour moyen de 22% estimé d'après les travaux de Frédéric Héran publiés dans la revue Flux en 2009 : Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours

L'OFFRE DE STATIONNEMENT



- > Chaque gare dispose de stationnement en consignes sécurisées, individuelles ou collectives et de capacité variable (voir la carte ci-contre).
- > Cette offre est généralement complétée d'arceaux, également en quantité variable et légèrement abrités pour certains.

Consignes collectives, individuelles et stationnement abrités :

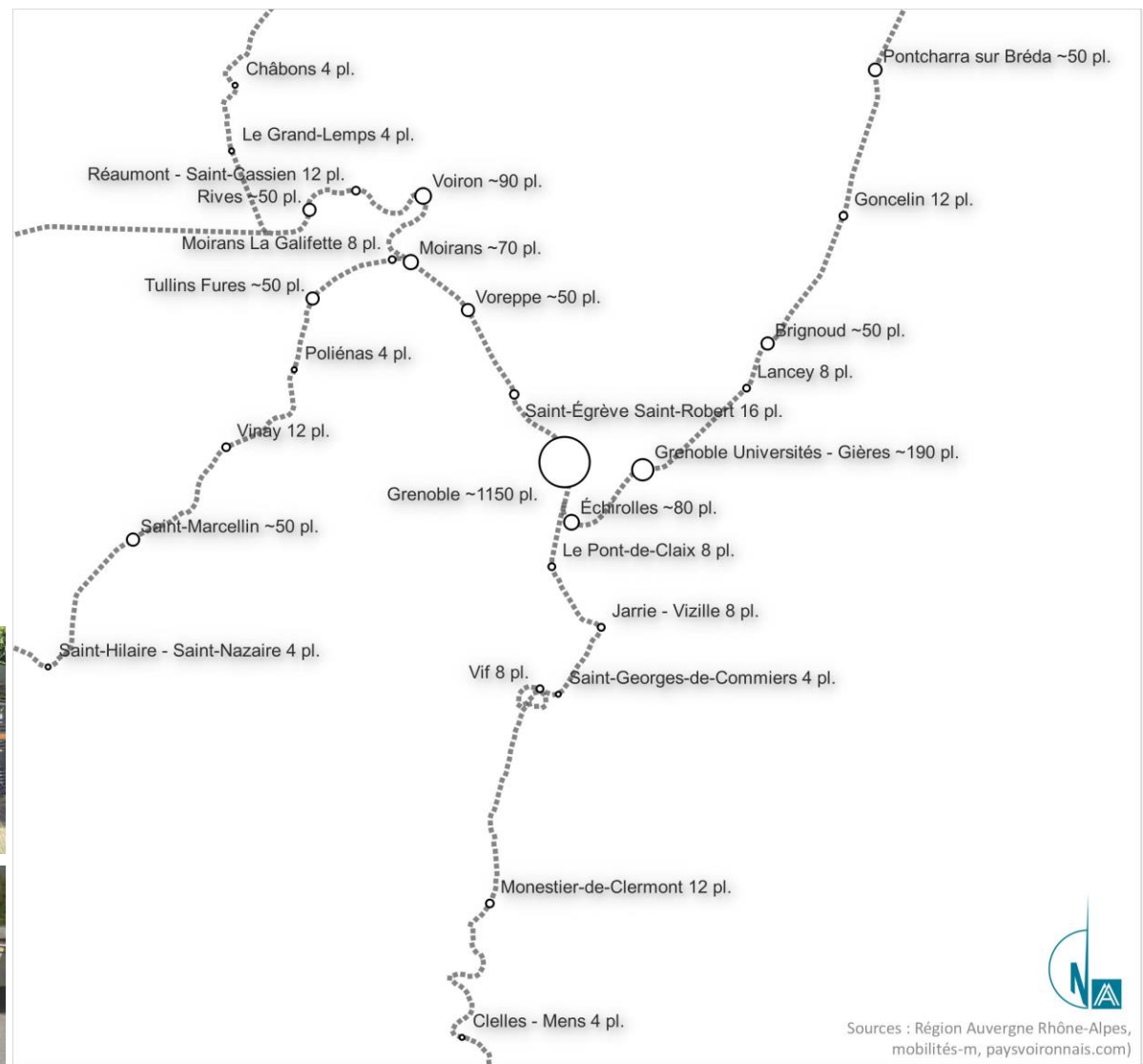


source : google



source : google

Places de stationnement vélo en consigne collective ou individuelle par gare



Sources : Région Auvergne Rhône-Alpes, mobilités-m, paysvoironnais.com

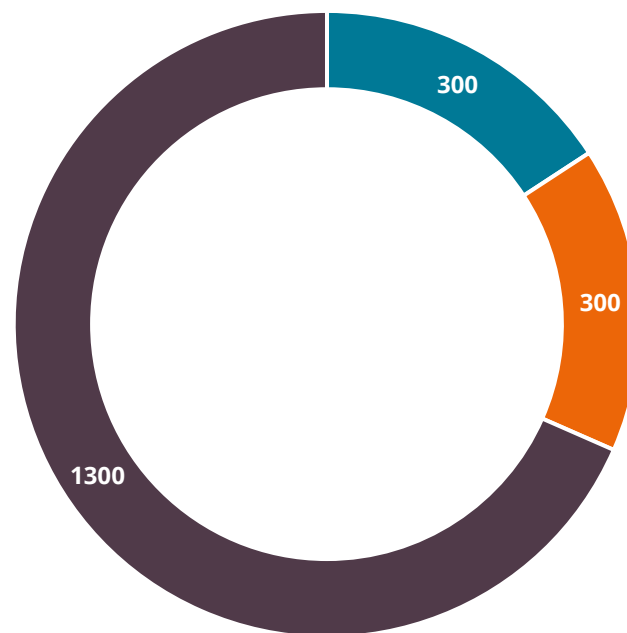


STATIONNEMENT EN GARE OU EMBARQUEMENT DANS LE TRAIN ?



- > Les 2/3 des vélos sont embarqués dans le train (1300 usagers)
- > 1/3 sont stationnés en gare (300 côté domicile et 300 côté activités)
- > Contre intuitivement, le vélo est autant utilisé du côté de l'activité que du côté du domicile y compris lorsqu'il est stationné en gare.
- > Pour les trajets domicile-travail, environ 400 usagers embarquent leur vélo dans le train et environ 200 usagers disposent d'un vélo du côté du travail

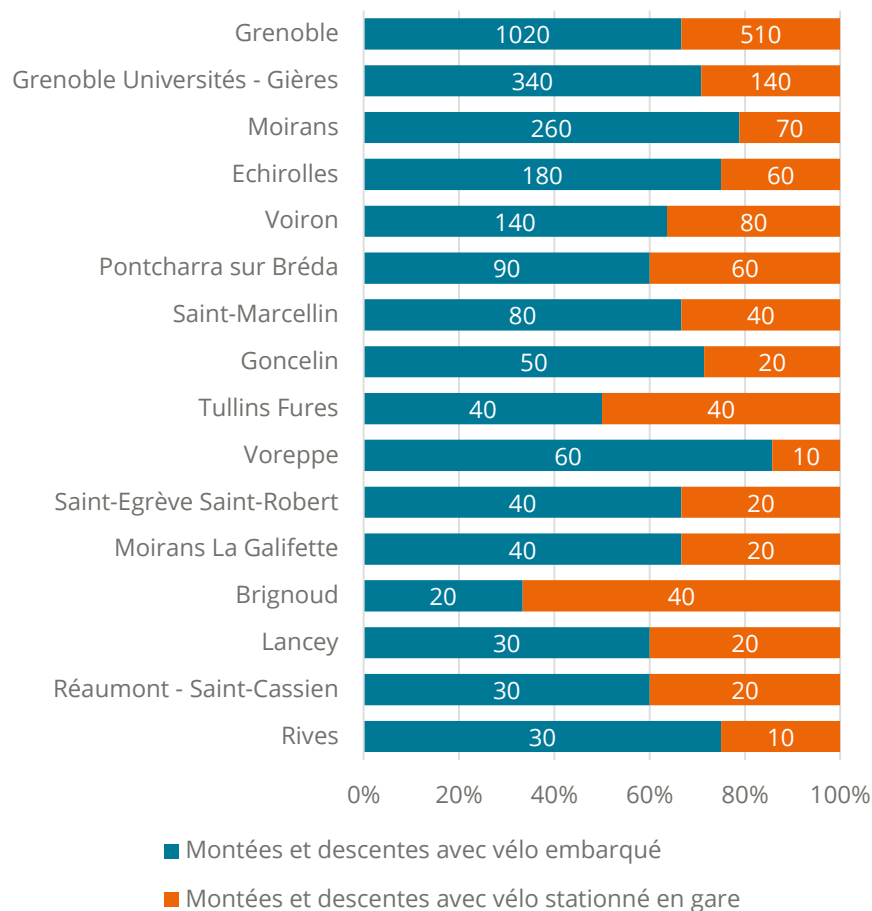
Les 2/3 des vélos sont embarqués dans le train



- vélos stationnés en gare, côté domicile
- vélos stationnés en gare, côté activité
- vélos embarqués dans le train

PAR GARE, LES VÉLOS STATIONNÉS ET LES VÉLOS EMBARQUÉS

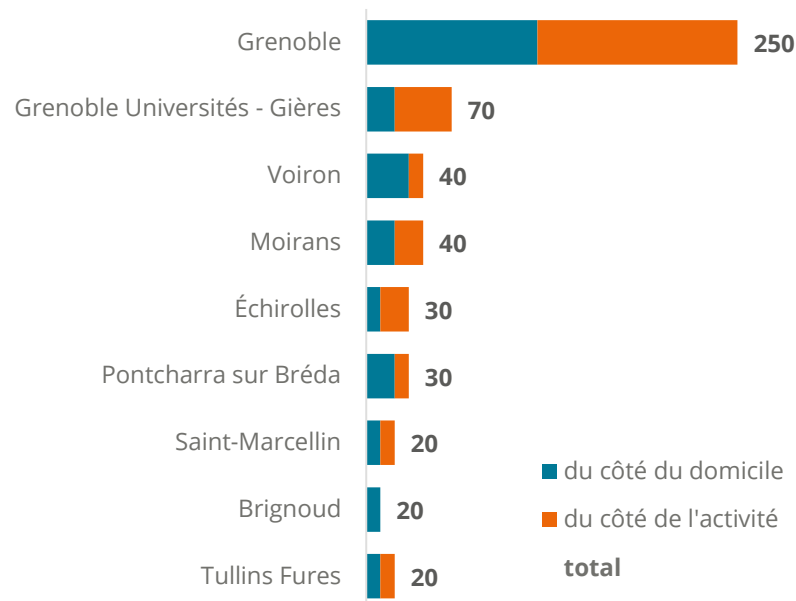
Répartition des montées-descentes selon le choix de stationner ou embarquer le vélo



NB : Les gares non affichées présentent de faibles volumes

- > La part des vélos embarqués est particulièrement importante aux gares de Moirans, Echirolles, Gières probablement en raison de la présence de grandes zones d'emploi à proximité. En effet, ces trajets concernent autant des habitants de ces communes que des visiteurs / travailleurs.
- > Pour la gare de Voreppe, ce sont davantage les habitants qui embarquent leur vélo.

Nombre de vélos stationnés par gare

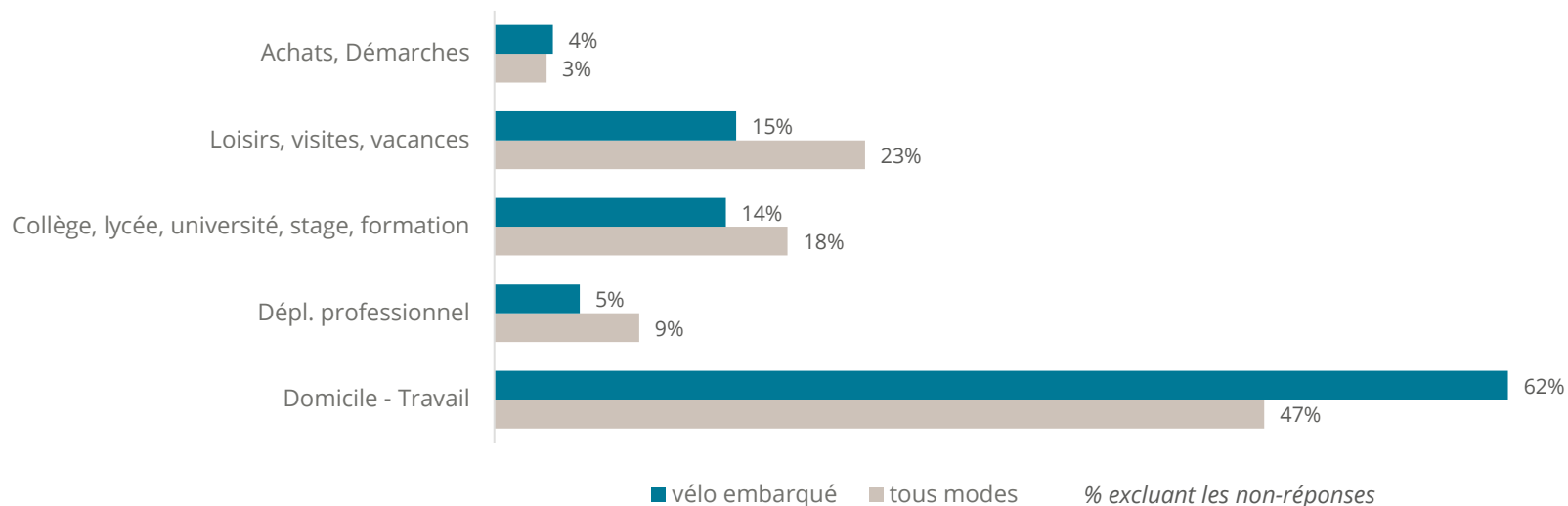


LE VÉLO EST EMBARQUÉ DANS LE TRAIN MAJORITAIREMENT POUR LE MOTIF TRAVAIL



- > Les navetteurs domicile-travail sont les plus enclins à embarquer leur vélo dans le train un jour ouvrable de base. Pour ces déplacements contraints et quotidiens, le temps de parcours et la praticité sont très importants. Le vélo satisfait ces deux exigences d'autant plus lorsqu'il est embarqué dans le train pour un usage à l'origine et à la destination.
- > Le motif Domicile-Travail représente 62% des voyages avec vélo embarqué tandis que ce motif représente 47 % de l'ensemble des déplacements (en excluant les non-réponses)

Répartition des motifs de déplacement pour les voyages avec vélo embarqué et tous modes pour comparaison



SUR QUELLES OD LES VÉLOS SONT EMBARQUÉS ?

- > Les flux avec vélo embarqué sont particulièrement nombreux entre Grenoble et Moirans ainsi qu'entre Grenoble et Gières, Chambéry, Lyon, Voiron
- > Ils sont peu fréquents entre Grenoble et Lyon (3% des déplacements) et entre Grenoble et Voiron (5%)
- > Le week-end, les flux sont moins significatifs

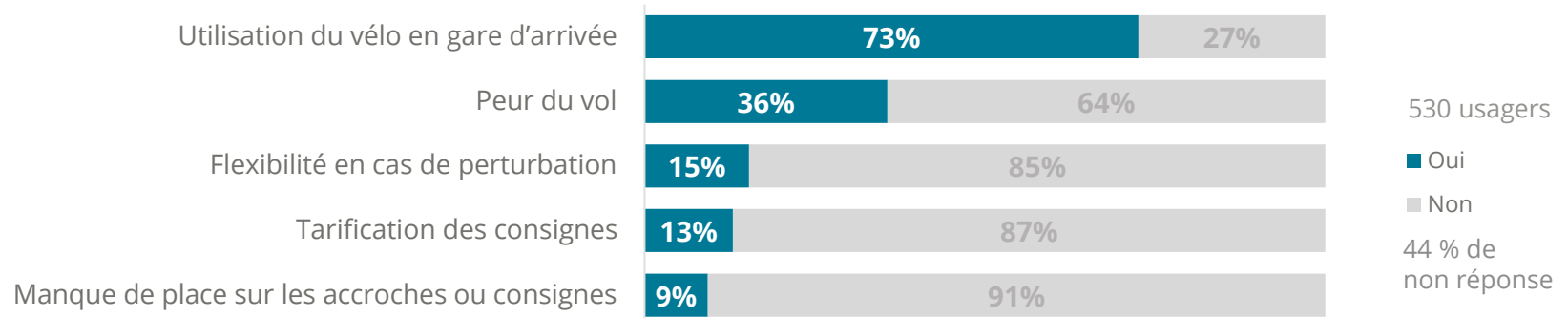


LES FREINS AU STATIONNEMENT EN GARE



- > La première raison pour ne pas stationner est pratique : l'utilisation du vélo en gare d'arrivée intéresse 70 % des usagers cyclistes
- > La peur du vol concerne 36 % des usagers cyclistes
- > La tarification est aussi une source d'insatisfaction significative (pour 21 % des cyclistes stationnés)

Pour quelle raison ne laissez vous pas votre vélo en gare ?
(usagers ayant embarqué leur vélo dans le train)

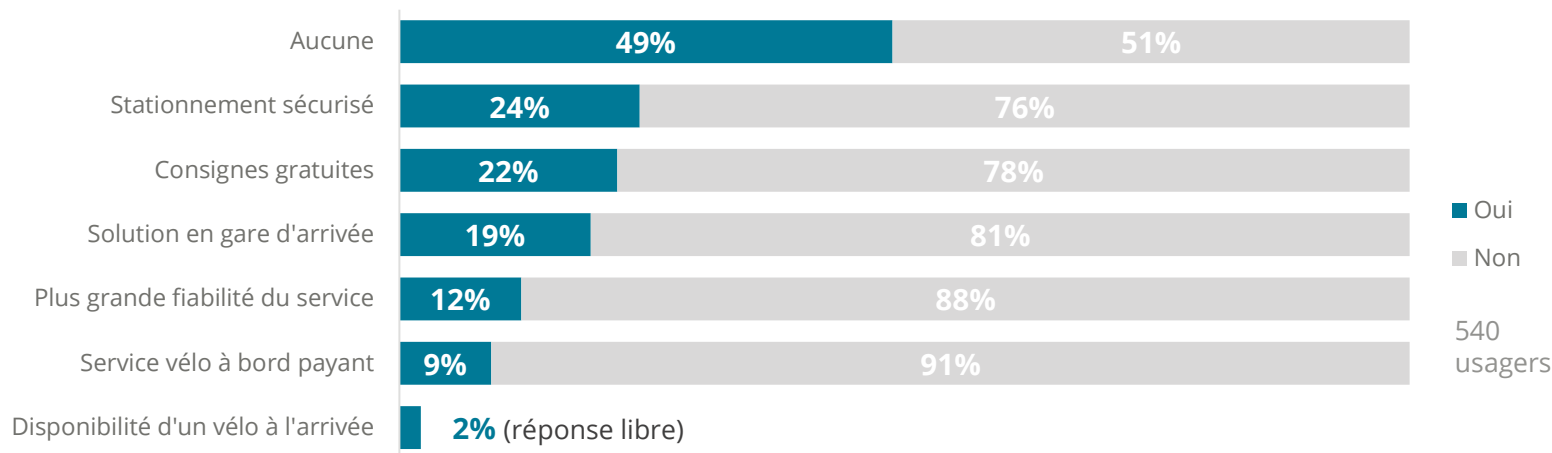


- > Parmi les usagers ayant stationné leur vélo en gare, les 2/3 déclarent avoir besoin d'un vélo de l'autre côté de leur voyage

LES INCITATIONS AU STATIONNEMENT DU VÉLO EN GARE

- > La moitié des usagers ne voit pas d'alternative à l'embarquement du vélo
- > Le stationnement sécurisé et gratuit est la principale incitation plébiscitée
- > La présence d'une « solution » en gare d'arrivée serait intéressante pour près de 20 % des cyclistes, qu'ils aient embarqué leur vélo ou non

Quelles raisons vous inciteraient à laisser votre vélo dans votre gare de départ ?
(usagers ayant embarqué leur vélo dans le train)



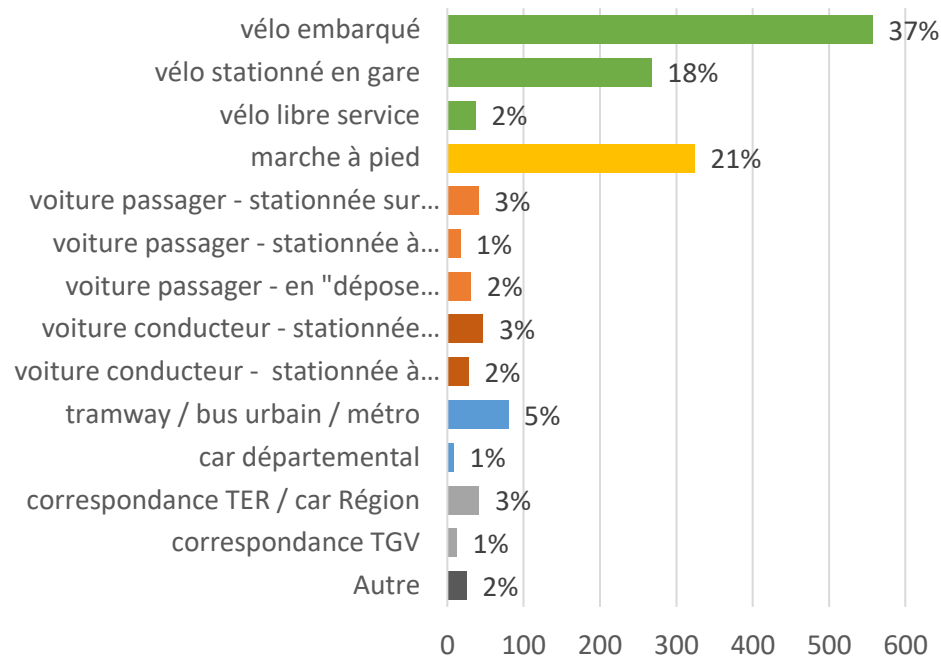
- > 18 personnes souhaiteraient disposer d'un vélo en gare d'arrivée
(cette réponse n'était pas proposée dans le questionnaire, elle est potentiellement comprise dans « solution en gare d'arrivée, ce qui minimise le poids).

QU'APPORTERAIT LA DISPONIBILITÉ D'UN VÉLO EN GARE D'ARRIVÉE ?

axe Chambéry -
Grenoble - Valence
uniquement

- > Lorsque les usagers déclarent avoir besoin d'un vélo en gare d'arrivée, cela semble être essentiellement pour :
- Éviter d'embarquer leur vélo dans le train
 - Gagner du temps entre la gare et leur destination finale par rapport à la marche ou aux transports collectifs
 - Éviter d'utiliser une voiture
 - Et peut-être éviter d'avoir un 2^e vélo personnel en gare d'arrivée

Mode de diffusion des usagers déclarant avoir besoin de leur vélo à l'arrivée (nb et %)





Pour aller plus loin :

Étude intermodalité vélo-transports terrestres, Vélo & Territoires, 2021
<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/intermodalite/>

Le cahier « stationnement intermodal sécurisé » dans l'étude d'évaluation sur les services vélos, Ademe, 2016
https://librairie.ademe.fr/cadic/2338/cahier_stationnement_intermodal-services_velos_ademe.pdf

Le programme Alvéole porté par la FUB et ROZO : Programme Alvéole - Financez vos abris vélos
<programme-alveole.com>

Contact : Elsa LIEGEOIS

Pour citer l'étude : Agence d'urbanisme de la région grenobloise - 2022. Enquêtes auprès des voyageurs TER, 2017, 2018, 2019 - Région Auvergne Rhône-Alpes

21 rue Lesdiguières
38000 Grenoble
04 76 28 86 00
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org

