



## REGION CENTRE VAL DE LOIRE

Mobilité et intermodalité touristique :  
Analyse, optimisation et développement de l'accessibilité  
multimodale du réseau cyclotouristique régional par autocar et  
train



REDACTEURS



Guillaume LUCAS  
Consultant  
g.lucas@inddigo.com



# Sommaire

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
1.1 Contexte .....	5
1.2 Eléments de sémantique .....	6
<b>2. VENIR DANS LA REGION .....</b>	<b>7</b>
2.1 Préambule, l'opportunité d'un séjour vélo/train en Région Centre-Val de Loire depuis Paris .....	7
2.2 L'offre ferroviaire .....	9
2.2.1 L'OFFRE TGV.....	9
2.2.2 L'OFFRE INTERCITE ET TER.....	11
2.3 L'offre en cars « Macron » (Services Librement Organisés) .....	14
2.4 L'offre privée étrangère.....	17
2.5 Eléments de stratégie pour renforcer l'accessibilité de la Région depuis Paris.....	18
<b>3. DEPLACEMENTS DANS LA REGION.....</b>	<b>21</b>
3.1 Méthode d'analyse.....	21
3.2 Benchmark sur le matériel pour les autocars.....	23
3.3 Exemple étranger .....	24
3.4 Retour d'expériences nationaux .....	25
3.5 Eléments de stratégie pour renforcer les déplacements dans la région .....	27
3.6 Déclinaison par axes.....	31
3.6.1 Axe 1 - Tours-Orléans.....	31
3.6.2 Axe 2 – Orléans –Gien - Nevers.....	32
3.6.3 Axe 3 – Montargis – Nevers .....	33
3.6.4 Axe 4 –Tours - Vierzon .....	33
3.6.5 Axe 5– Vierzon – Bourges – Montluçon .....	34
3.6.6 Axe 6 – Tours Chateauroux .....	35
3.6.7 Axe 7 - Tours Chartres.....	36
3.6.8 Axe 8 – 9 Montluçon – Argenton – Le Blanc - Châtellerault .....	38

3.6.9	Axe 10 – Nevers - Montluçon .....	38
3.6.10	En Synthèse .....	38

# 1. PREAMBULE

## 1.1 Contexte

Dans le cadre de sa nouvelle stratégie touristique 2016-2021, la Région souhaite changer de braquet et ambitionne de **devenir une région leader du tourisme expérientiel à vélo au niveau européen** en mixant des projets d'envergure et des initiatives de proximité.

Dans son nouveau plan d'action en faveur du vélotourisme, la Région s'est fixée deux objectifs prioritaires :

- 1°) l'aménagement de 2 000 km d'itinéraires cyclables supplémentaires,
- 2°) l'amélioration de l'accessibilité du réseau cyclable.

L'accès à l'itinéraire cyclable fait totalement partie de l'expérience Vélo en Région Centre et doit faire l'objet d'une attention particulière. Depuis 2012, le train Vélo Loire est une première réponse à cet enjeu.

La loi NOTRe en étendant la compétence « Transports » de la Région, le développement du réseau Rémi, les réflexions autour du SRADDET et de sa déclinaison en matière de mobilité justifie de s'intéresser à l'analyse d'une opportunité de renforcement de l'intermodalité vélo/ train/car.

Ce point est encore renforcé par les résultats d'enquête montrant l'importance des transports collectifs pour accéder et durant le séjour des cyclotouristes et randonneurs sur la Loire à Vélo.

L'objet de ce document est d'apporter un état de l'art et de constituer un point d'étape sur les éléments suivants :

- Evaluer le potentiel de combinaison d'une offre de transport collectif par autocar et train pour se connecter au réseau cyclo touristique et au maillage des sentiers de GR et GRP.
- Cartographier et chiffrer les potentiels de développement et les axes d'amélioration pour le transport des vélos et des touristes à vélo
- Proposer plusieurs scénarios de développement combinés des transports en commun pour faciliter l'aide à la décision.
- S'articuler avec le diagnostic du « Schéma régional de desserte » piloté par la Direction des transports

Il s'agit notamment d'être particulièrement vigilant à :

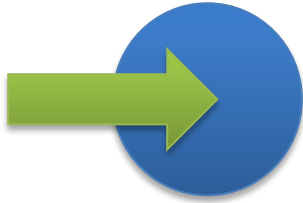
- Rechercher une complémentarité et une amélioration mutuelle des politiques régionales transports et tourisme ;
- Proposer grâce au réseau Rémi et au réseau TER, une multiplication des expériences cyclables et pédestres sur la Région pour capter et fidéliser de nouvelles clientèles : les touristes ;
- Diversifier les usages du réseau Rémi notamment en période creuse pour conforter une offre de service en heure creuse et en week-end sur les lignes périurbaines et rurales.

## 1.2 Éléments de sémantique

Ce document est composé de deux parties correspondant à deux besoins bien distincts des cyclistes et randonneurs.

### L'ACHEMINEMENT : arrivée (ou départ) sur la Région depuis Paris

Sur un périmètre national (voir international), il permet l'entrée des cyclistes et des pédestres sur les itinéraires de la Région.



En 2015, 18% des accès sur La Loire à Vélo sont réalisés en transports collectifs.

CIBLE PRINCIPALE : cyclotouristes ou randonneurs itinérants

### DEPLACEMENTS INTRAREGIONNAUX

Une fois dans le périmètre régional, il s'agit d'analyser les besoins, les conditions et les opportunités d'articuler transports collectifs et pratique du vélo ou de la marche.

Plusieurs solutions sont envisageables :

#### Le saut d'étape

Il permet d'éviter une section perçue comme peu intéressante pour des cyclistes ou des randonneurs ou pour rattraper un éventuel retard. Il s'agit de rester sur l'itinéraire mais de profiter d'une offre en transports collectifs pour accélérer le trajet.

CIBLE PRINCIPALE : cyclotouristes ou randonneurs itinérants

#### Les allers-retours et les circuits

De nombreux touristes viennent en région durant leur séjour pour pratiquer leurs activités de randonnées depuis un lieu d'hébergement unique. Le développement d'une offre de transports collectifs permet de démultiplier l'offre et les solutions de circuit :

- Un parcours identifié entre 2 gares permet un aller à vélo et un retour en transport collectif ;
- Une gare centrale très bien desservie par les transports collectifs adaptés aux vélos permet de nouveaux circuits en marguerite ;
- Plutôt qu'un aller-retour, il est possible de parcourir une plus longue distance dans un seul sens jusqu'à un arrêt en transports collectifs.

CIBLE PRINCIPALE: excursionnistes locaux ou touristes



## 2. VENIR DANS LA REGION

### 2.1 Préambule, l'opportunité d'un séjour vélo/train en Région Centre-Val de Loire depuis Paris

Les enquêtes successives sur La Loire à Vélo de 2010 et 2015 montrent l'importance du potentiel de développement de l'intermodalité vélo/train depuis Paris.

Le volume annuel des cyclistes franciliens qui parcourent La Loire à Vélo est de l'ordre de 45 000 chaque année (source étude Loire à vélo 2015). Parmi eux, 25% de ces cyclistes franciliens sont venus en train (avec ou sans un vélo).

Compte tenu du niveau de dépenses de l'ordre de 80 € par jour pour les cyclotouristes français, les franciliens constituent une cible intéressante à développer.

Ce développement peut être porté par différents éléments :

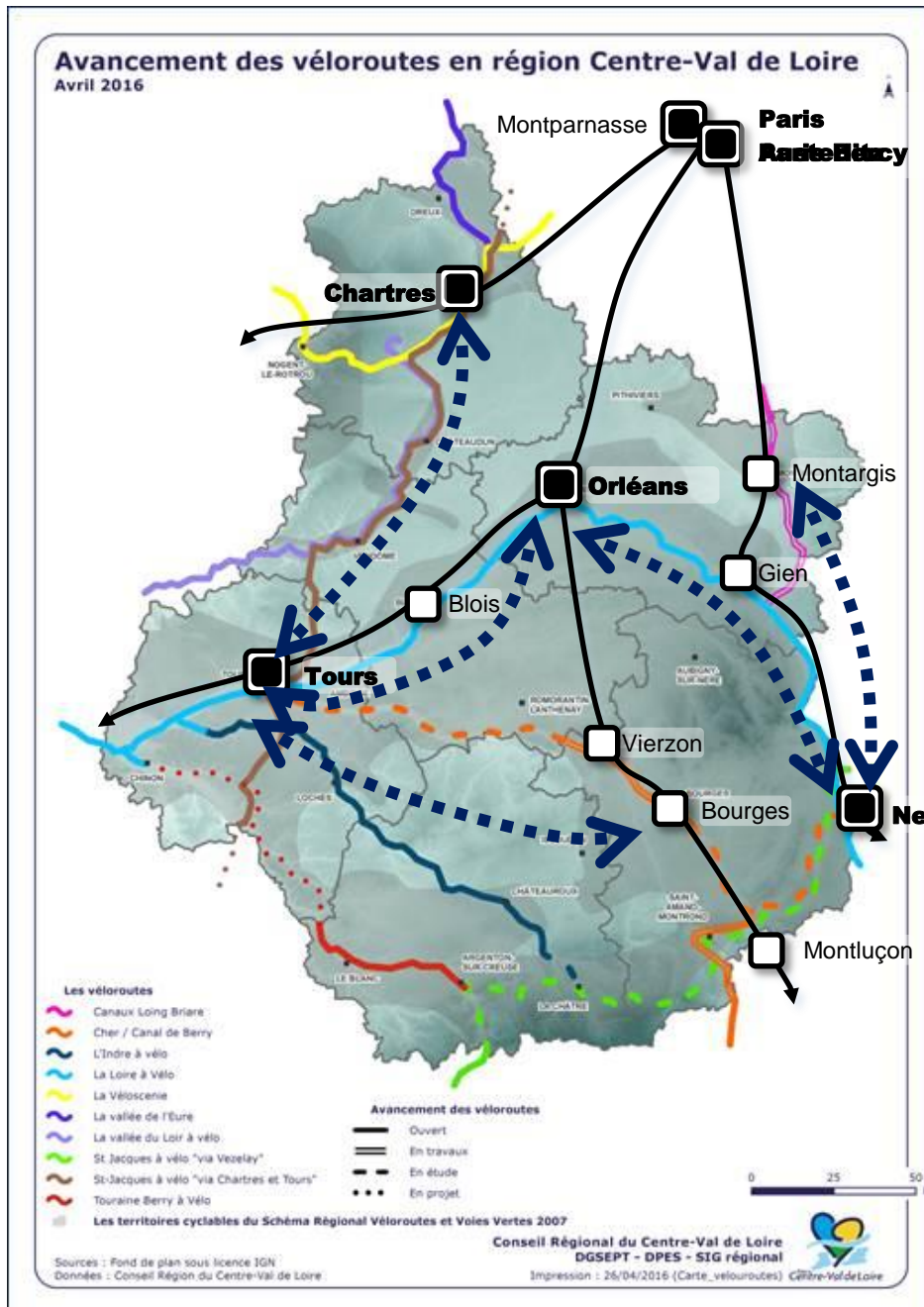
- La part des cyclotouristes franciliens (19 %) sur « La Loire à Vélo » est bien inférieure à la clientèle française originaire de la région Ile de France venant en séjours touristiques traditionnels. Il y a 9 points d'écart entre les franciliens cyclistes venant séjourner en région Centre Val de Loire et les touristes franciliens en général. Rapporté à un niveau de dépense moyen, cela représenterait des retombées supplémentaires de l'ordre de 5 millions d'euros par an<sup>1</sup>.
- Les problèmes d'accessibilité, le faible taux de motorisation, les difficultés pour embarquer son vélo depuis Paris sont les principales raisons du renoncement des franciliens à un séjour à vélo en Région Centre Val de Loire (*enquête La Loire à Vélo 2015*).

En complément de la Loire à Vélo, il faut constater que la Région propose un théâtre vraiment intéressant pour des pratiques de court et moyen séjour sur le territoire. La finalisation des autres véloroutes de la Région permettront de démultiplier les opportunités de séjours :

- La « **Scandibérique** », cet itinéraire en site propre sur les **canaux du Loing et de Briare**, reliera en site propre le Bassin parisien et le nord de l'Europe à « La Loire à Vélo » à Briare. (**ouverture en 2020**)
- La véloroute du « **Cher canal de Berry à vélo** », permettra un bouclage avec « La Loire à Vélo » et une opportunité de séjour d'une dizaine de jours entre Val de Loire et Berry, tout en s'ouvrant vers l'Auvergne. (**ouverture Tours<> Bourges et St Amand <> Montluçon 2021**)
- La véloroute de « **Saint-Jacques à vélo via Vézelay** »; d'une longueur de 150 km environ, elle sera interconnectée au canal de Berry à vélo, aux véloroutes de l'Indre à vélo et Touraine Berry à vélo, puis se prolongera sur le département de la Creuse, sur des itinéraires déjà opérationnels. (**ouverture 2018/2019**).

---

<sup>1</sup> Les cyclistes franciliens représentent 76000 des 400 000 cyclotouristes annuels sur La Loire à Vélo, 9 points supplémentaires permettrait une hausse de la fréquentation de 36000 cyclotouristes supplémentaires, soit une base de 2,8 millions euros de retombées (80€ par jour de retombées), avec des durées moyennes de séjour proche de 2 jours, les retombées pourraient être de 5 millions d'euros par an.



## BOUCLES ET LIAISONS AU DEPART DE GARES CONNECTEES A PARIS

## Une multitude de circuits sur 3 à 5 jours

TRAIN	Velo	TRAIN
Paris – ORLEANS	Orléans- Tours (2/3 j) <i>La Loire à Vélo</i>	TOURS - Paris
Paris – BOURGES	Bourges – Tours (4j) <i>Canal du Berry</i>	TOURS - Paris
Paris – NEVERS	Nevers – Orléans (3 j) <i>La Loire à Vélo</i>	ORLEANS - Paris
Paris – MONTARGIS	Montargis – Nevers (2j) <i>Scanibérique</i>	NEVERS – Paris
Paris – CHARTRES	Chartres – Tours (2/3j) <i>St Jacques à vélo</i>	TOURS - Paris

## 2.2 L'offre ferroviaire

### 2.2.1 L'OFFRE TGV

L'offre TGV pour les vélos est assez limitée, mais il faut noter un effort récent pour faciliter l'accès et la compréhension des offres de services.

Le site Voyage-SNCF rappelle très simplement les règles et permet dès la page de recherche de réserver une place pour son vélo.



## VOYAGEZ AVEC VOTRE VÉLO

**NOUVEAU** sur Voyages-sncf.com !

Qu'il soit démonté, plié ou non, **voyagez avec votre vélo** à bord de votre train !

 J'aime 123

*Vous pouvez désormais réserver votre espace vélo en même temps que votre billet de train.*

### Si votre vélo est démonté et rangé dans une housse :

Un vélo démonté et rangé dans une housse spécifique aux dimensions maximum de 120 x 90 cm est considéré comme un bagage à main et ne nécessite pas de réservation.

### Si votre vélo n'est pas démonté et/ou plié :

- **Gratuit** sous limite de disponibilité et sans réservation obligatoire dans les TER.
- **0€<sup>(1)</sup>, 5€<sup>(1)</sup> ou 10€<sup>(1)</sup>** : le coût de la réservation varie en fonction des trains INTERCITÉS.
- **10€<sup>(1)</sup>** la réservation à bord de TGV. Le prix est directement ajouté à votre billet de train.

### Comment réserver ?

- Accédez à la page "[Réservez un billet de train](#)".
- Indiquez votre trajet
- Sélectionner la rubrique : "**NOUVEAU ! : Voyagez avec votre vélo**" puis cochez la case "je voyage avec mon vélo".

*Extrait site voyages-Sncf.*

Si d'une manière générale, l'embarquement des vélos est possible dans la majorité des TGV, le service est soumis à la réservation et le nombre de places vélos par rame reste très limité.

Pour les trains OuiGo et IDTGV, l'embarquement et la réservation ne sont possibles que pour des vélos pliés, démontés et mis dans une housse.

# CARTE DES TGV ACCESSIBLES AUX VÉLOS



Extrait carte SnCF – TGV accessible aux vélos

L'offre de train est en revanche particulièrement bien développée vers les gares de Tours, Vendôme et surtout St Pierre des Corps (plus de 16 Aller-retour par jour).

## 2.2.2 L'OFFRE INTERCITE ET TER

L'offre Intercité et TER présente une solution intéressante pour l'embarquement des vélos dans les trains et pour plusieurs raisons :

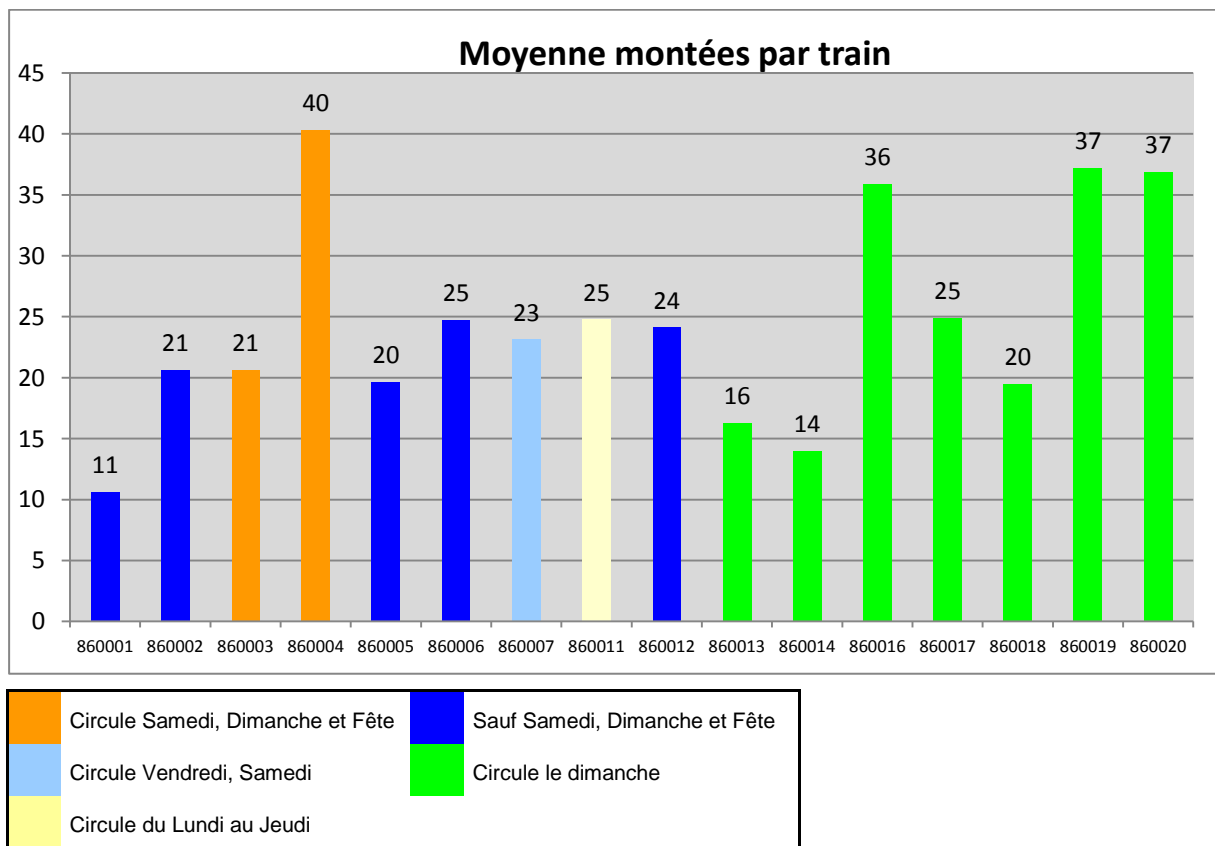
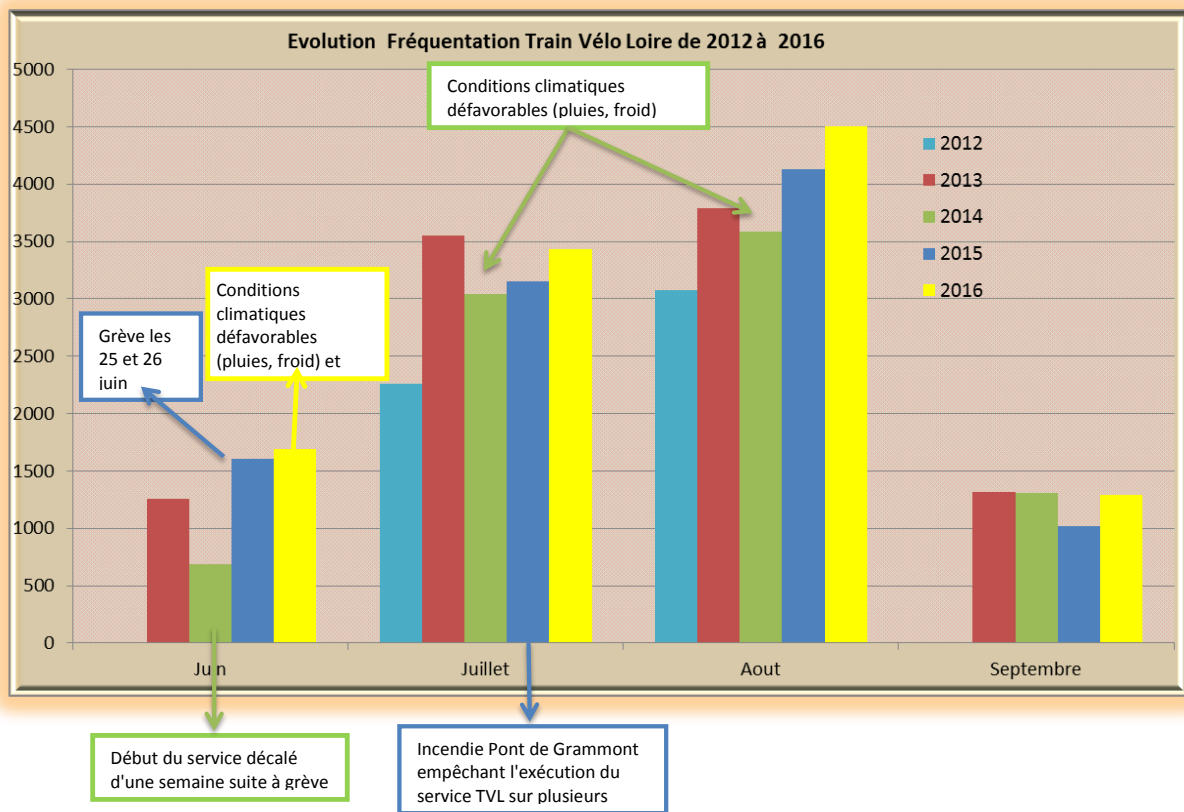
- La Région Centre -Val de Loire possède une expérience et de bons retours d'expériences avec les solutions développées autour du service Train Vélo Loire (TER « Interloire »)
- En janvier 2018, la Région Centre -Val de Loire récupère l'exploitation des 3 lignes intercités Paris –Montargis – Nevers, Paris – Orléans – Vierzon, Paris – Orléans – Montluçon, autant de portes d'entrée de la Région et d'axes desservant le territoire.
- Un renouvellement du matériel roulant est prévu sur ces différents axes.
- La gare d'Austerlitz et dans une moindre mesure les gares de Bercy et de Montparnasse deviennent de ce fait les portes d'entrée, les antichambres de la Région Centre Val de Loire.

### ● Le service Train Vélo Loire

En liaison vers Nantes et la côté atlantique, le TERinter-régional « Interloire » Orléans – Le Croisic longe l'ensemble de la véloroute La Loire à Vélo.

Ce train permet à la fois des solutions de cabotage le long de l'itinéraire et un acheminement de cyclistes venant de l'ouest de la Région.

Lancé en 2011, le service d'embarquement de vélo dans un fourgon dédié, connaît une hausse régulière de fréquentation. Un service attractif, apprécié et toujours en accroissement : 10 922 vélos. On constate une évolution de +10% entre 2015 et 2016.



Le fourgon vélo propose 35 places (la taille du vélo est limitée à celle d'un tandem).

On notera les niveaux moyens de fréquentation importants en week-end. Il est important de noter que le train a été saturé à 30 reprises durant l'été.

Par train, il y a toujours en moyenne plus de 10 vélos par service. **En conséquence, le dimensionnement actuel de 9 places vélo par rame se révélera rapidement insuffisant en période estivale.**

La situation est cependant tendue sur l'ensemble de l'axe, la fréquence des trains vélo Loire reste faible (3 AR par jour). Un bon nombre de cyclistes se tourne donc vers les autres services ferroviaires de l'axe (TER, Intercités).

La SnCF est amenée à gérer des campagnes de communication spécifique pour éviter les saturations et devoir gérer la frustration de ses usagers.



## Les Intercités depuis Paris

Au 1 janvier 2018, la Région Centre Val de Loire va récupérer l'exploitation des lignes Intercités Paris – Orléans - Tours, Paris – Bourges – Montluçon et Paris – Montargis – Nevers.

Compte-tenu de sa vétusté, l'ensemble du parc de matériel roulant dédié à ces 3 axes va être renouvelé : le matériel « CORAIL » va être remplacé par du matériel « Regio2N ». Le nouveau matériel de type Regio2N présente, de base, des aménagements vélos mieux adaptés en termes d'accessibilité et de quantité. **Le nouveau matériel dispose d'un plancher bas et de 9 emplacements vélos répartis dans la rame (3\* 3 emplacements) portant ainsi la capacité d'emport à 18 vélos en cas de circulation en unité double.**

En complément, l'option « jumbo-vélo » a été conçue par le constructeur Bombardier et la Région Pays de la Loire. Elle permet de porter le nombre d'emplacements vélos à 50 par rame (dont 17 en accès sécurisé nécessitant la présence d'agent SnCF). La configuration Jumbo Vélo sera installée sur la desserte Interloire (Orléans-Nantes-Le Croisic) à compter de l'été 2018. Son coût est de 500 k€ par rame (investissement), avec des charges d'exploitation à prévoir (financement de l'agent SnCF, montage et démontage des kits « Jumbo Vélo »).

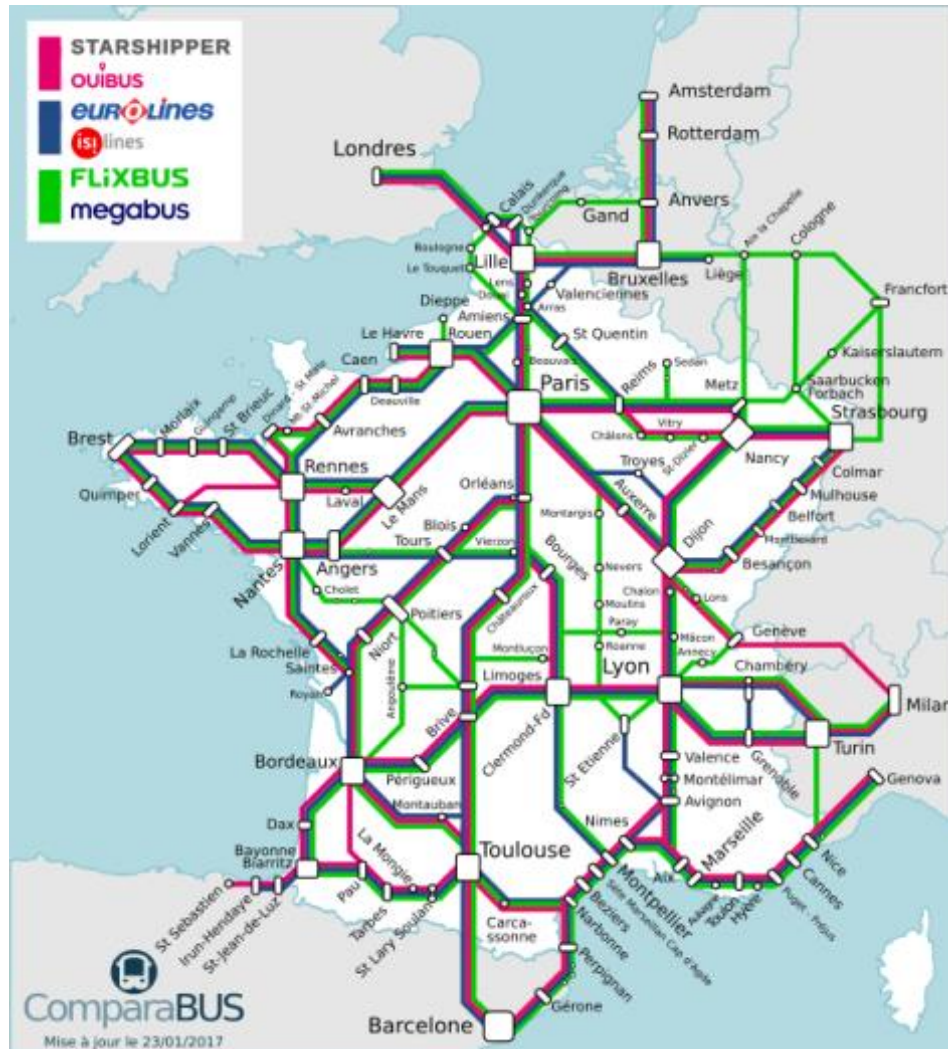
La reprise des 3 lignes Intercités parisiennes par la Région et la valorisation des gares stratégiques : Austerlitz, Bercy, Montargis, Giens, Vierzon, Bourges, Montluçon, Orléans et Tours permettront une desserte directe et facilitée pour les cyclotouristes (avec ou sans vélo) du sud de la région et de la Loire à Vélo.

## 2.3 L'offre en cars « Macron » (Services Librement Organisés)

L'essor important des liaisons en car offre aujourd'hui un élément intéressant. La Région est particulièrement bien desservie depuis l'ensemble de la France et même de l'Europe.





Il est donc indispensable de valoriser cette nouvelle cartographie des transports à bas coût et d'explorer les conditions d'embarquement des vélos et les pistes d'amélioration.

Offres de transports



## ● Politiques d'embarquement des vélos

L'embarquement des vélos, même démontés, était historiquement interdit dans les cars Eurolines. Mais l'ouverture à la concurrence au niveau national ouvre des perspectives importantes à prendre en compte :

	<p>Leader européen historique des voyages en bus. 1500 destinations, 3.5 M de voyageurs par an</p>	<p><b>Interdiction des vélos</b> même emballés</p>
	<p>Service de voyage en bus longue distance de la SNCF. 40 villes françaises.</p>	<p>Dimension totale des bagages (long+larg+prof) max 2m donc <b>impossible pour un vélo</b></p>
	<p>Nouvelle filiale de Transdev, propose des trajets tout confort entre 50 villes en France.</p>	<p>Dimension totale des bagages (long+larg+prof) max 1.7m donc <b>impossible pour un vélo</b></p>
	<p>Compagnie Allemande propose des trajets en bus quotidiens et bus de nuit sur 900 villes européennes, 100 villes françaises.</p>	<p><b>Possibilité d'embarquer un vélo</b> (long+2xlarg+2xprof max 2.9) (9€) En Allemagne, la plupart des bus sont équipés de portes vélos permettant de les transporter sans démonter. Ce service est encore peu développé en France.</p>

**Flixbus** propose des dessertes directes vers la région Centre-Val de Loire depuis de nombreux pays européens : Espagne, Italie, Croatie, Suisse, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg à des tarifs très attractifs. Elle rend théoriquement possible l'embarquement des vélos en housse (démontage limité à la roue avant et guidon) sur réservation avec un maximum de 3 vélos par car. Cette réservation est possible en appelant le service client. Un surcoût de 9 € est alors à régler directement au chauffeur.

En France, l'offre Flixbus d'embarquement des vélos mise en avant sur le site internet de la compagnie est à nuancer : contrairement aux informations annoncées sur le site internet, la réservation d'une place pour le vélo n'est pas possible si le car est plein. Or la connaissance du remplissage du car n'est estimée qu'au dernier moment par la compagnie, un cyclotouriste peut alors se voir refuser la réservation pour son vélo. Cette offre d'embarquement des vélos dans le car n'est donc pas entièrement fiable.

Des tests sur le site Internet permettent notamment de constater que si la case vélo est cochée, cela conduit souvent à n'avoir aucune solution de trajet.

## ● Retour d'expériences étrangères

En Allemagne, la quasi-totalité des cars Flixbus sont équipés de portes vélos permettant de les transporter sans les démonter. Cette offre n'est pas encore disponible en France et il serait intéressant de discuter avec l'entreprise pour étendre ce service. Cette différence est imputable aux compagnies locales propriétaires des bus affrétés par Flixbus.

La Région Centre-Val de Loire, avec son offre de 2 000 km d'itinéraires cyclables pouvant représenter un lieu d'expérimentation idéal.



### *Chargement d'un vélo sur un bus Flixbus en Allemagne*

Par ailleurs, Flixbus a pris les devants vers la clientèle cycliste potentielle en créant une page réservée à l'embarquement des vélos dans les bus ainsi qu'une page dédiée au cyclotourisme. Elle recense des idées de voyages à vélo ainsi que quelques conseils pratiques.

Actuellement, les itinéraires de la Véloscénie et de Véلودysée sont mis en avant. Les itinéraires régionaux doivent aussi apparaître. Une action spécifique en lien avec le CRT pourrait être engagée pour promouvoir les véloroutes fonctionnelles : Saint Jacques, Indre à Vélo, Loire à Vélo ...



Page d'accueil | Idées de voyages | Vélo | **Cyclotourisme**

## **Vacances en vélo : Faites du cyclotourisme**



*Extrait du site internet Flixbus*

## 2.4 L'offre privée étrangère

La présentation n'est pas exhaustive et l'identification d'exemple reste difficile est au regard d'une offre dispersée et peu référencée.

Exemples d'offres:

---

<b>Bike Express (GB), compagnie de transport spécialisée</b>	2 routes passant par Tours et Orléans venant de Grande Bretagne et allant à Bayonne et Narbonne. Les usagers peuvent emprunter une partie ou la totalité de l'itinéraire.	40 liaisons de mai à octobre	Remorque 54 vélos non démontés 220 € Aller simple
<b>Fietsvakanieminkel (NL), boutique en ligne de TO vélos</b>	Proposition de séjour entre Orléans et Saumur durant l'ensemble de la saison.	Les cyclistes sont déposés à Orléans et récupérés à Saumur.	Remorque 54 vélos non démontés 160 € Aller simple, 240 € AR

---

Premier point, il est indiscutable qu'une offre d'autocariste privée s'est développée. Elle permet à des cyclistes de rejoindre la Région Centre, notamment depuis les Pays-Bas, la Belgique et la Grande-Bretagne.

Second point, pour respecter la loi Loti, ces offres de cars sont vendues comme des prestations de voyage et non comme des trajets:

- Il n'y a pas d'offres régulières, les passagers doivent passer par l'exploitant pour réserver leur billet,
- Il n'est pas possible d'acheter une portion de trajet (par exemple un Tours-Orléans, il faut acheter l'itinéraire au complet.

L'analyse de l'offre de service du service britannique est une illustration intéressante des prestations étrangères souvent méconnues qui se développent sur le territoire national. Ce type d'offre de transport pourrait être relayé spécifiquement par le CRT auprès des clientèles anglaise et hollandaise.

## 2.5 Eléments de stratégie pour renforcer l'accessibilité de la Région depuis Paris

Suite à ces analyses, plusieurs solutions apparaissent pour valoriser l'accessibilité de la Région depuis Paris :

- Valoriser des produits touristiques combinant circuit vélo et accès train (avec ou sans vélo) depuis Paris pour valoriser l'offre régionale importante sur 3 à 5 jours Travailler et renforcer le travail de mise en relation avec les loueurs pour permettre la location d'un vélo en gare et la restitution dans une autre. Ces solutions sont généralement soutenues par la SnCF.
- Prévoir des campagnes de push à l'occasion des week-ends et ponts du printemps suivant la météo, la **gare Austerlitz étant la porte d'entrée de la Région Centre-Centre val de Loire.**
- Valoriser et porter à connaissance les véloroutes fonctionnelles auprès des opérateurs privés internationaux spécialisés dans le transport des cyclistes et les retombées actuelles. Notamment en faisant la promotion des véloroutes fonctionnelles : St Jacques, Indre à vélo, La Loire à Vélo
- Faire du lobbying auprès des opérateurs privés pour expérimenter des liaisons.

## **ETUDIER LA QUESTION DE LA CAPACITE D'EMBARQUEMENT DES VELOS DANS LES FUTURS TRAINS INTERCITES AUX DEPARTS DE PARIS**

Rappel du contexte au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la région Centre Val de Loire récupère l'exploitation des axes Intercités.

- La fréquence des trains sur ces axes est la suivante :
  - Paris – Orléans – Tours (+20 AR par jour),
  - Paris – Bourges – Montluçon (5 AR par jour)
  - Paris – Montargis - Nevers (13 AR par jour)
- Les possibilités d'embarquer actuellement son vélo sont faibles : 0 à 6 places par train.
- **Renouvellement programmé** des rames historiques CORAIL par des trains Regio2N (32 rames pouvant être affectées indistinctement sur les 3 axes), dans leur configuration de base : **9 places vélos (18 en cas de double rame)**

### **Estimation de la fréquentation de cycliste en 2025** (source enquête La Loire à Vélo 2015)

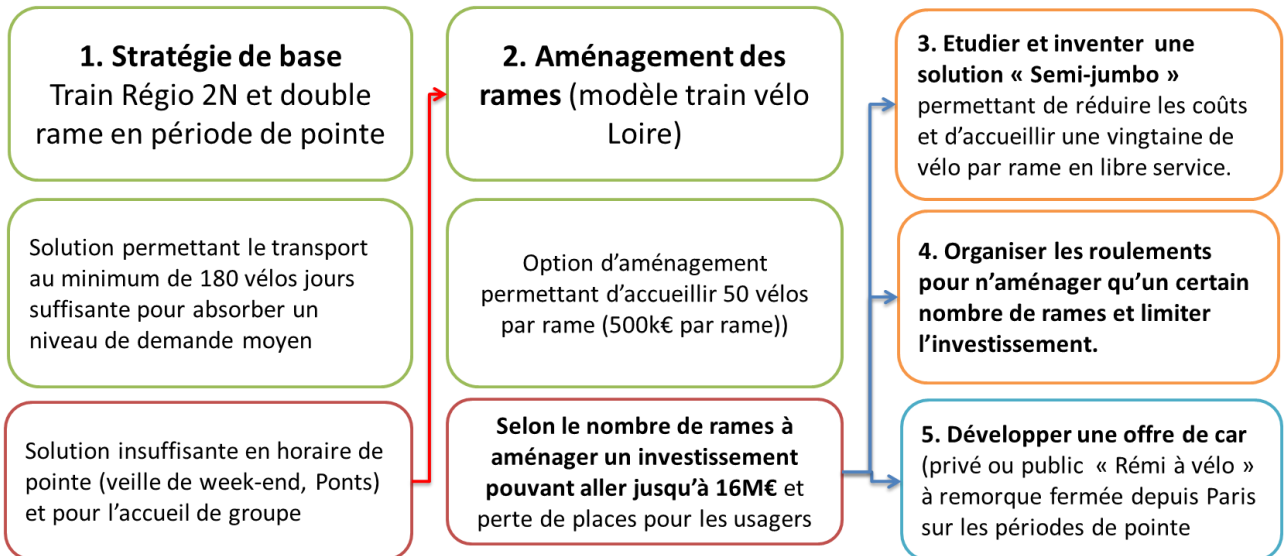
- En 2025, le potentiel de cyclotouristes en train depuis Paris est d'environ 25 000 cyclotouristes venant en train (environ 6 millions d'euros de retombées annuelle). Cette estimation s'appuie sur une évolution de la fréquentation de la pratique francilienne aujourd'hui sous-représentée sur la thématique du vélo par rapport à la part de marché moyenne des franciliens dans le tourisme de Centre-Val de Loire.
- 70% de la demande durant les mois d'été (mi-juin / mi sept), soit 194 cyclistes jours ;
- L'offre minimale proposée par les trains Regio2N est de 9 vélos par rame, soit 180 vélos par jour pour l'axe Paris-Orléans. En valeur absolue, l'offre paraît satisfaisante avec le doublement de certains trains.

Cependant, si l'offre est satisfaisante pour des petits groupes avec un système de réservation, les risques de saturation sont importants sur les week-ends, les heures de pointe ou en présence d'un groupe même limité.



## ACHEMINEMENT

### Scénarii de dimensionnement de l'offre transports collectifs depuis Paris



La solution étant tendue, il est possible d'étudier 4 scénarios :

- Imaginer une solution jumbo adaptée à l'offre Intercité vers Paris. La solution Jumbo est la solution développée pour InterLoire, mais elle peut représenter un investissement peu réaliste de l'ordre de 16 millions d'euros.
- Organiser des roulements et optimiser l'exploitation des rames Regio2N pour ne pas avoir à équiper l'ensemble des trains
- **Développer une offre de car (privé ou public) avec une remorque fermée depuis Paris sur des périodes de pointe.** Cette solution offre une souplesse intéressante par rapport à une demande fluctuante. Elle peut bénéficier d'une bonne visibilité dans l'espace public.

Envisager un transport parallèle par camion des vélos depuis la gare d'Austerlitz (voir retour d'expériences Bordeaux-Arcachon). Attention sur ce point au décalage de trajets entre Paris et Orléans entre le parcours en voiture et le parcours en train.

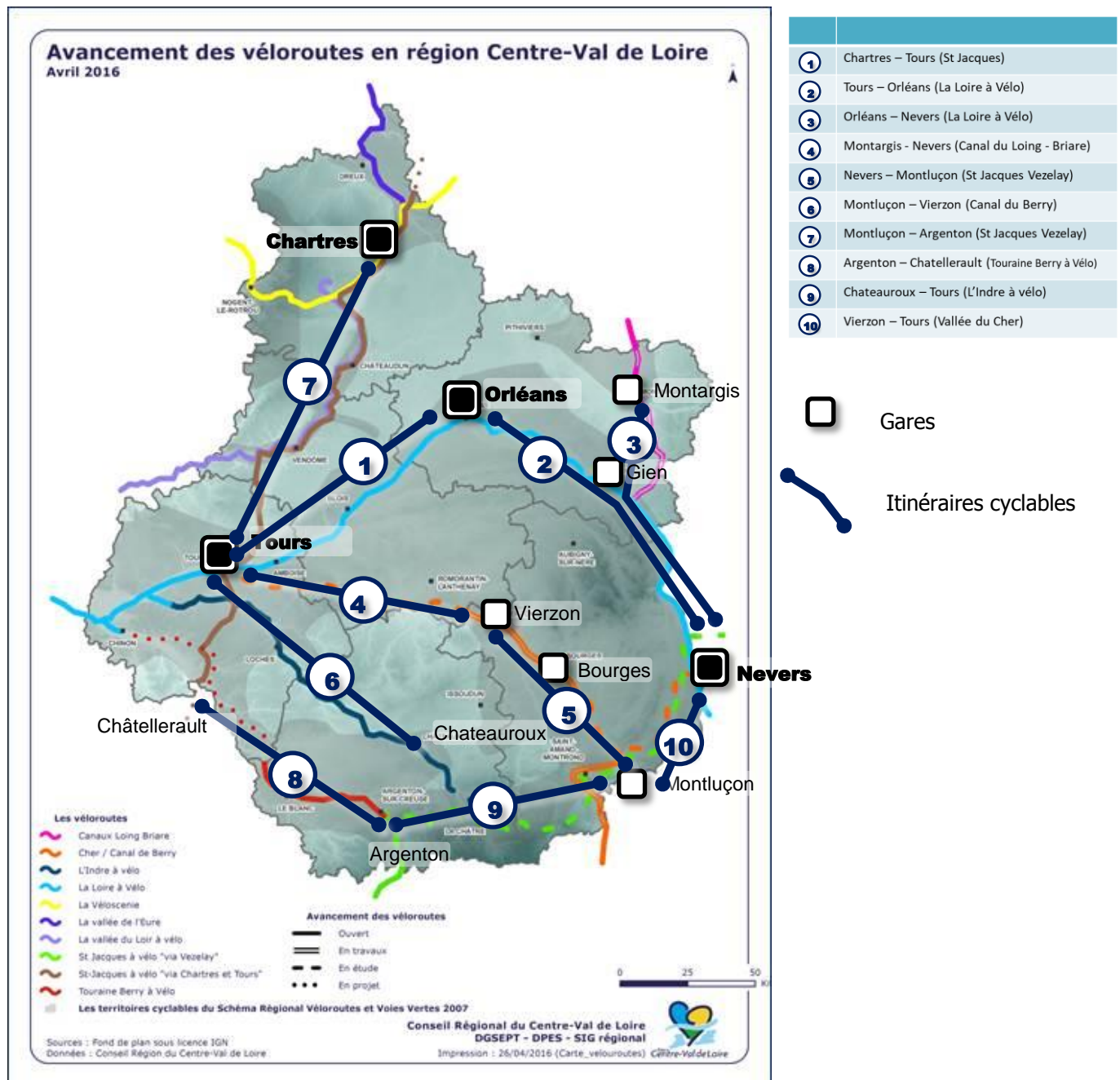
# 3. DEPLACEMENTS DANS LA REGION

## 3.1 Méthode d'analyse

Pour réaliser l'analyse du potentiel de développement de l'embarquement des vélos dans les transports collectifs, nous avons sélectionné dix axes majeurs présentant un potentiel en terme de fréquentation et de pratique de loisirs.

Ces axes reprennent la quasi-totalité des itinéraires structurant programmés dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes de la région.

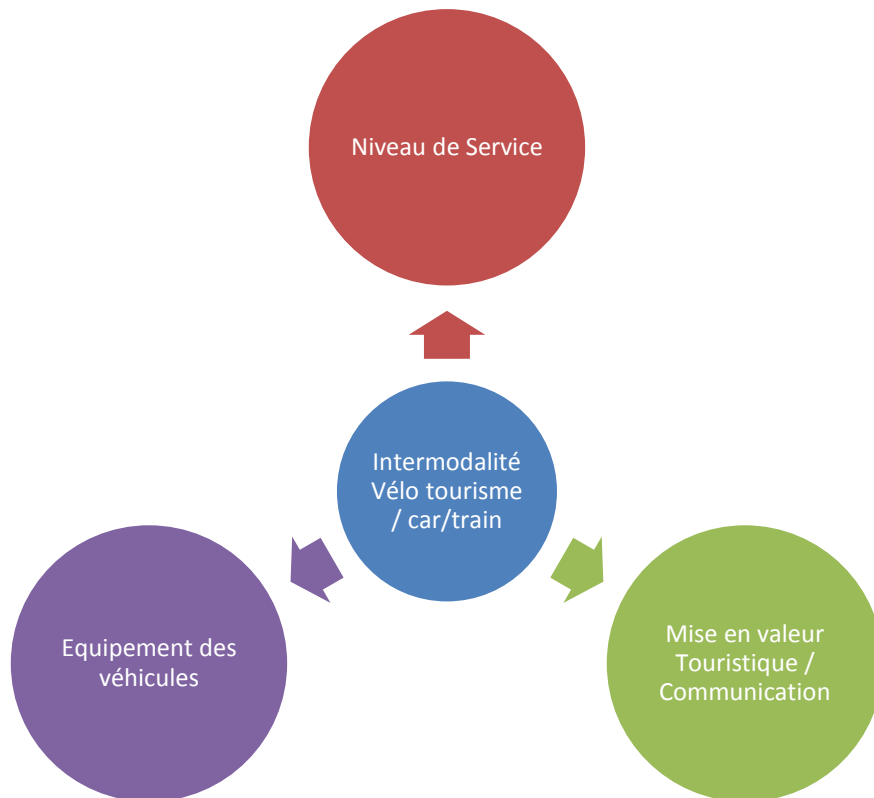
### IDENTIFICATION D'AXES MAJEURS D'ITINERAIRES CYCLABLES ET INTERMODAUX



L'analyse s'appuie ensuite sur une identification des manques et des faiblesses de chaque axe par rapport à 3 catégories de besoin des cyclistes et randonneurs, identifiés grâce à un benchmark national et européen.

## AXES DE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE VELO / TRANSPORTS COLLECTIFS

Ces trois piliers sont :



**Niveaux de service**, deux types de comportement sont à distinguer.

La logique de saut d'une étape pour des itinérants voulant gagner du temps, éviter une section, ou pallier aux intempéries annoncées. **Sur la base d'une bonne communication, une fréquence de 3 allers-retours par jour peut être suffisante** (matin, autour de midi et le soir).

Pour une valorisation touristique de l'itinéraire, en imaginant des familles ou de petits groupes d'individus parcourant l'itinéraire et souhaitant utiliser ensuite les transports collectifs pour un trajet de retour, la fréquence doit être plus importante (environ un véhicule toutes les deux heures) pour permettre de programmer une excursion à la journée. Par ailleurs, un horaire de sécurité à 19h/ 20h peut-être le bienvenu.

Ce type de service doit être proposé durant la saison de pratique du vélo loisirs et du cyclotourisme, soit de mai à fin septembre.

### Mise en valeur

L'offre de service de transports collectifs proposée autour des itinéraires touristiques s'adresse à la fois à des habitants de la Région et à des touristes. Trop souvent, il apparaît que les communications de ce type de service se limitent au niveau local.

Ce niveau de communication est inadapté, il faut absolument que la communication et la promotion du service soient organisées à l'échelle régionale et développées au niveau national, voire

international et relayées par l'ensemble des outils web permettant de préparer son excursion ou son séjour.

### Equipement des véhicules




La question de l'équipement des véhicules est primordiale, deux facteurs doivent être pris en compte :

- **La facilité d'embarquement du vélo et la sécurisation du transport.** Si le cycliste est responsable de son vélo et d'éventuelles dégradations durant le trajet, le chauffeur est lui responsable du chargement de son véhicule et doit de ce fait, s'assurer que les vélos sont bien arrimés avant de reprendre la route.

**Cette vérification nécessite certainement de réinterroger les contrats d'exploitation des délégataires de transports des différents réseaux de la Région,** pour valider le fait que des conducteurs puissent descendre de leur véhicule pour contrôler la remorque sur un certain nombre de point d'arrêt à aménager.

- Le dimensionnement de l'équipement vélo : différents systèmes proposent des solutions pour 2 à 4 vélos par véhicule. Ce volume peut être vite insuffisant, sachant que 17% des cyclistes sur La Loire à Vélo pratiquent le vélo dans des groupes supérieurs à 5 personnes.

## 3.2 Benchmark sur le matériel pour les autocars

Type	Investissement	Entretien	Inconvénient	Avantages	Profil
<b>Rack Vélos (crochet)</b>  <p>Systeme par crochets</p>	4000€/ 8 vélos	1000€	Temps (dé)charge long Risque longueur réglementaire. Un car ne peut pas faire plus de 15m de long (vélo inclus)	Bonne capacité	Touristique
<b>Porte-vélo</b>  <p>« porte vélos »</p>	1500€ p/ 2 à 3 vélos	100€	Temps (décharge) Faible capacité	Faible cout	Demande ponctuelle
<b>Remorque ouverte</b> 	3000€ (10 à 20 vélos)	Nr	Surconsommation de carburant ?  Forte empreise sur les arrêts (véhicules longs)	Bonne capacité  Système assez pratique d'accroche des vélos	Demande touristique

<b>Remorque fermée</b>	30000€ / 40 vélos	200€	Surconsommation de carburant, forte Forte emprise sur les arrêts Temps de charge	très bonne capacité, sécurisation des vélos	Evènement et transport longue distance
------------------------	-------------------	------	----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	----------------------------------------

### 3.3 Exemple étranger

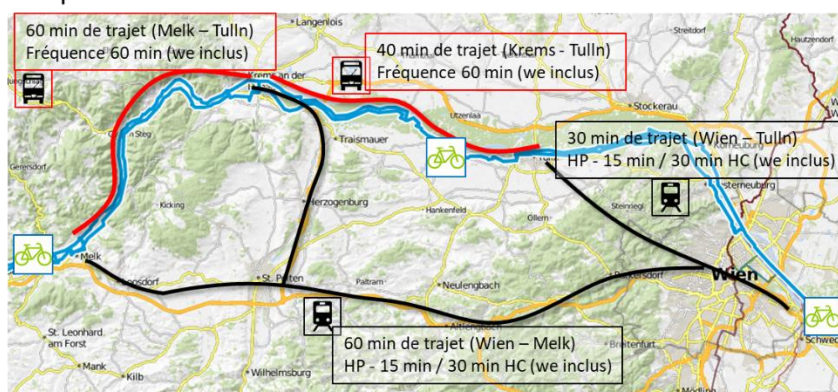
L'analyse présentée s'intéresse à une section d'environ 100 km entre Wien et Melk sur le Danube à vélo.

## DEPLACEMENTS INTRAREGIONAUX

### Exemples autrichiens – Danube à vélo, un système combinant car et train.



Etape Melk . Wien– 104 km



L'ensemble des véhicules sont accessibles et gratuits pour le transport de vélo.

Suggestion de réservation

Le vélo est fixé par le cycliste et contrôlé par le conducteur



Ligne de car



Train classique



Rad Trampler  
25000 cyclistes par an

Sur cet itinéraire, l'ensemble des véhicules et services proposés sont accessibles aux vélos. Certains cars proposent des remorques ouvertes pour transporter un maximum de vélos.

L'offre de service répond à tous les besoins des cyclistes.

En logique d'acheminement et de cabotage par grande étape, le « Rad Trampler » permet le transport d'un grand nombre de vélos et parcourt l'ensemble de l'itinéraire de mai à septembre.

Tous les types de vélos sont acceptés dans le train (y compris les remorques), il est fortement suggéré de réserver en amont.

Le Rad Trampler transporte plus de 25 000 cyclistes chaque année. (16 000 pour le train Vélo Loire)

En desserte locale, les autres trains permettent l'embarquement des vélos avec une section réservée (photo du milieu).

Il est ainsi possible d'accéder à des points d'étapes intermédiaires tous les 30 km environs. La fréquence et l'amplitude des trains est largement suffisante : jusqu'à 15 min en heure de pointe et 30 en heure creuse (week-end inclus).

Cette offre de train est enfin complétée par des lignes de cars équipés de remorques ou de porte-vélos ou embarqués dans les soutes le long de l'itinéraire. Les remorques vélos sont utilisées sur les sections où il n'y pas d'offres ferroviaires et durant la saison.

Là encore, un système de réservation gratuit est proposé.

Il y a une vraie logique d'intermodalité vélo/transports collectifs le long de l'itinéraire complétée encore par des navettes fluviales. La valorisation touristique de cette offre de service reste assez limitée.

Les principaux sites et documents d'informations qui valorisent cette offre sont surtout proposés pour mettre en valeur une antenne ou un itinéraire alternatif à l'itinéraire du Danube à vélo.

A noter, qu'en dehors du Rad Tramper, l'offre de service développée sur l'itinéraire est valable aussi en hiver. L'accueil des cyclistes n'a donc pas dimensionné l'offre de service, cette clientèle permet simplement d'augmenter l'usage et la fréquentation de lignes déjà bien utilisées.

### 3.4 Retour d'expériences nationaux

Plusieurs Départements et dernièrement Régions, ont mis en œuvre des solutions de transports des vélos par des lignes de cars.

4 expériences nous semblent intéressantes à présenter :

- **Le département du Finistère** a développé sur plusieurs lignes du département et en lien avec les véloroutes majeures de la Région : Canal de Nantes à Brest et La Véloodyssée,) des solutions de transports par cars.

Le système permet d'embarquer les vélos sur réservation sur un certains nombres de points d'arrêt de la ligne (les principaux en cœur de bourg et les terminus).

Le service reste peu connu et ne bénéficie d'une communication que sur le site institutionnel du Département.

Le transport du vélo est gratuit.

La fréquentation reste assez faible, 200 cyclistes par an environ.

- **Le département de la Loire-Atlantique** a développé un certain nombre de lignes permettant le transport des vélos vers le littoral et une ligne spécifique permettant le franchissement du pont de St Nazaire à l'extrémité de l'itinéraire de la Loire à Vélo entre St Brévin et St Nazaire.

Ce service est limité au terminus des lignes, il est gratuit.

Là encore, le niveau de communication reste assez confidentiel.

- **La Région Centre-Val de Loire** propose sur les lignes REMI 45 (ex-lignes ULYS) reliant Orléans à Gien une offre de transports pour des vélos avec un porte vélo (possibilité d'embarquer 2 vélos).

Cet axe correspond à la section de La Loire à Vélo qui ne bénéficie pas d'une offre ferroviaire en parallèle.

Des efforts de valorisation de l'intérêt touristique de la ligne ont été faits. Mais la communication est restée à une échelle départementale.



*Velotourisme.bretagne.com*

Si la ligne peut répondre à des usagers de loisirs et d'excursion sur une journée, sa fréquence reste faible et il faut par ailleurs réserver le service. Cela rend assez contraignant l'usage du service pour une balade à la journée.

Les lignes ne correspondent pas en revanche à des logiques de cabotage ou de saut d'étape car les trajets sont souvent assez partiels, et assez sinueux.



Extrait Flyer Ulys à Vélo

**La navette proposée en saison entre Blois – Chambord – Villesavin – Cheverny – Beaugard** permet l'embarquement de 2 vélos en soute d'avril à novembre.

Il faut toutefois noter que cette proposition n'est pas visible et communiquée sur les différents supports commerciaux de la ligne.

- **Expérimentation Bordeaux-Arcachon**

La SNCF rapporte enfin une expérimentation qui a eu lieu en 2017 sur l'axe TER Bordeaux-Arcachon. Pour répondre à la saturation en vélo des trains entre Bordeaux et Arcachon, la Région Nouvelle Aquitaine a proposé un système de transports des vélos par camion en complément du trajet par train des usagers.

Le système a bien fonctionné durant l'été et permis de transporter plus de 500 vélos.



## Services Camionnette vélos

DU 8 JUILLET AU 27 AOUT

TER Nouvelle Aquitaine vous propose son service de Camionnette Vélo pour acheminer votre vélo ou carriole démontée entre Bordeaux et le Bassin d'Arcachon !

### Horaires et points de chargement



#### Depuis la gare de Bordeaux Saint-Jean :

##### Week-ends et jours fériés :

La camionnette vélo chargera uniquement les vélos en gare de Bordeaux-Saint-Jean, sur le parvis Charles Domercq en face de la vélo-station TBM (au niveau de la signalétique orange représentant un vélo), puis effectuera des déchargements à la demande entre Biganos-Facture et Arcachon son terminus.

Le chargement débutera 30 min avant le départ des trains concernés par l'interdiction vélos à savoir :

##### *Horaires au départ de Bordeaux-Saint-Jean :*

- TER n°866 323 à 11h35 (chargement des vélos dans la camionnette à 11h05)
- TER n° 866 331 à 13h35 (chargement des vélos dans la camionnette à 13h05)

## 3.5 Eléments de stratégie pour renforcer les déplacements dans la région

L'analyse du réseau régional permet de tirer les conclusions suivantes et définir une stratégie en conséquence.

Le réseau Remi (Cars et TER) présente de nombreux atouts et opportunités pour le développement de l'embarquement des vélos dans les cars et la pratique de la randonnée :

- Les itinéraires cyclables comme l'offre de transports collectifs longent les mêmes axes géographiques et historiques (vallées) ;
- Le développement d'une intermodalité vélo/cars ou d'une pratique de randonnée intermodale pourrait renforcer la fréquentation du réseau en période creuse ;
- Le développement de cette offre de service et son relais au niveau national permettrait de développer et de renforcer l'attractivité du territoire en vantant la facilité d'accès à la région;

A noter également, l'amélioration de l'intermodalité vélo-car-train, peut ponctuellement répondre à des besoins de mobilité quotidienne (domicile-travail ou domicile-étude), même si cette pratique doit rester encadrée pour éviter les conflits usagers-vélos notamment en heure de pointe.

Il faut cependant être vigilant sur plusieurs faiblesses et menaces identifiées :

- L'offre de transport collectif n'est pas homogène, par exemple sur La Loire à Vélo la section entre Gien et Orléans est particulièrement faible ;

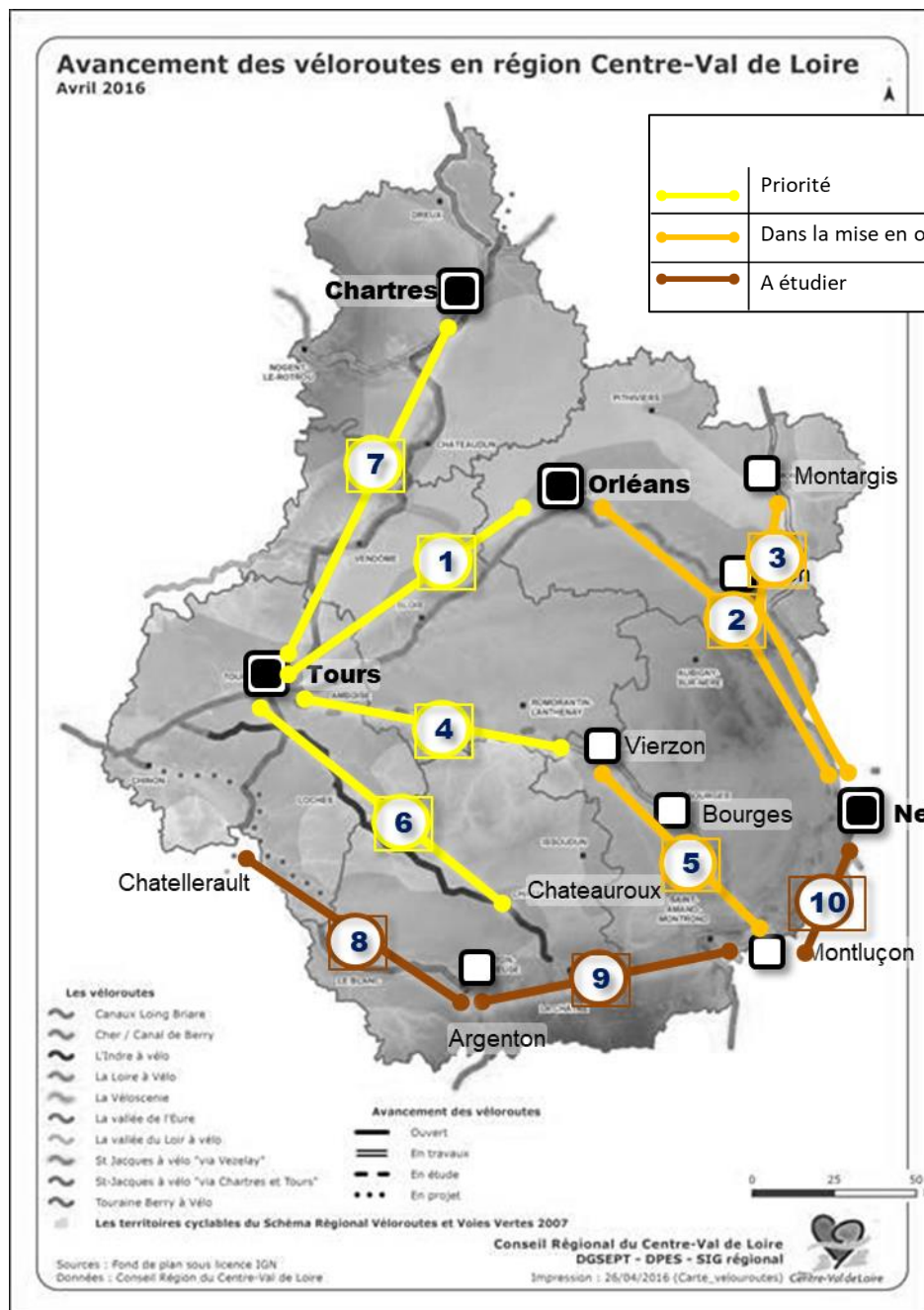
- Aujourd’hui les lignes de transports collectifs « départementales » sont centrées autour des préfectures, créant des coupures arbitraires sur les itinéraires. En cars par exemple, pour aller de Tours à Orléans, il faut prendre au minimum 4 lignes de bus ;
- Sur de nombreux axes, il serait pertinent de travailler en collaboration avec d’autres autorités régionales notamment Bourgogne Franche Comté, Auvergne Rhône Alpes Auvergne, Pays de Loire ; Nouvelle Aquitaine
- Si en période estivale, il est possible d’envisager des perturbations et des adaptations des horaires pour permettre l’embarquement des vélos, cette situation peut vite devenir conflictuelle en période scolaire. Hors la saison touristique de la randonnée et du vélo se déroule de mai à septembre ;
- Il faut éviter de multiplier les types de solution, pour simplifier la communication autour d’une offre de service vélo facile et compréhensible pour les clientèles françaises et internationales.

**En conclusion de ces différents benchmarks, la stratégie proposée pour les itinéraires de la région Centre-Val de Loire est la suivante. Il s’agit de travailler suivant 3 niveaux d’intervention :**

- **RENFORCER**, l’offre de service sur l’axe de La Loire à Vélo en proposant une solution combinée d’embarquement des vélos sur les trains et sur les cars
- **COMMUNIQUER ET VALORISER** l’offre de transports existante pour renforcer les pratiques de loisirs et de tourisme sans intervention spécifique sur l’offre de transports collectifs autour des axes majeurs de la Région ;
- **EXPERIMENTER** et développer sur certains axes clés, le développement d’une solution de transports des vélos : 1) par car, avec une remorque ouverte. 2) pour donner une visibilité et favoriser le développement d’une véloroute (Indre à vélo, saint Jacques à Vélo) ou d’antennes autour de la Loire à Vélo, soit pour répondre à une saturation des vélos sur l’offre ferroviaire (axe Vierzon-Tours).
- **ETUDIER ET S’APPUYER** sur la restructuration du réseau de transports collectifs et d’éventuels renforcement de l’offre de service avant d’envisager le développement d’une intermodalité vélo-car ou vélo-train.

Les deux cartes suivantes résument l'orientation générale avant la déclinaison axe par axe.

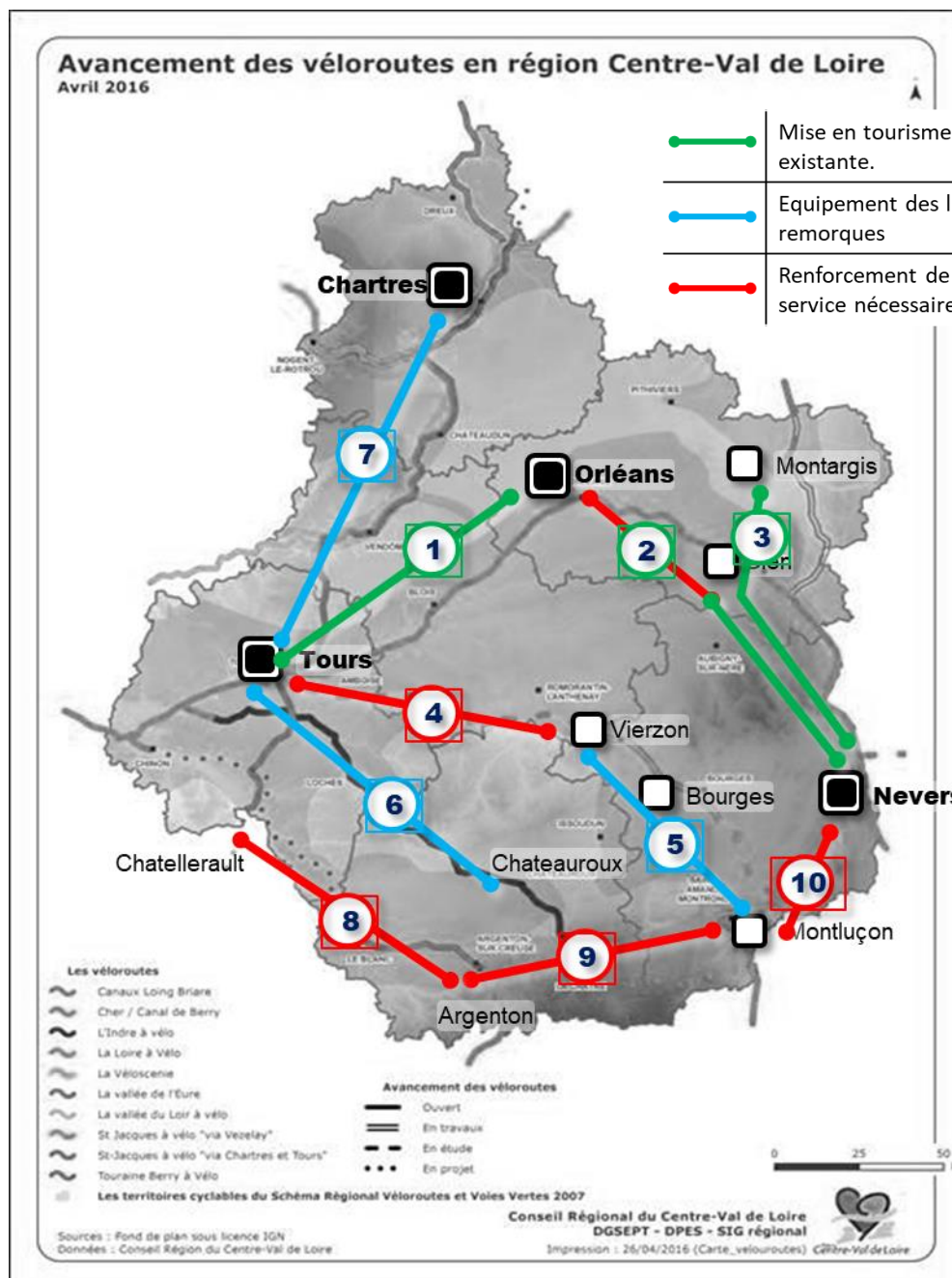
## PRIORITE DE TRAITEMENT DE L'INTERMODALITE CYCLABLE PAR AXE



- **4 axes à expérimenter à court terme : notamment en raison de la saturation des offres TER**
  - ◆ Tours Vierzon, problème de saturation autour de Chenonceau et de la gare de St-Aignan-Noyers
  - ◆ Tours Orléans, portes d'entrée de La Loire à Vélo et de St Jacques à vélo
  - ◆ Tours Chartres, en liaison avec l'itinéraire Jacquaire, piéton et cyclable.
  - ◆ Tours Châteauroux, pour renforcer la fréquentation et l'attractivité de l'indre à vélo
- **Etudier des questions de renforcements à moyen terme dans la mise en œuvre du schéma de transport :**

- ◆ Liaison Orléans – Gien et axe Tours – Vierzon
- ◆ Et traiter les **Portes d'entrée** de la Région (Montargis, Bourges, Gien, « Nevers »)
- **Travailler de concert sur les liaisons interrégionales (Bourgogne Franche Comté, Nouvelle Aquitaine, Pays de Loire)**
- **A plus long terme, traiter les axes sud.**

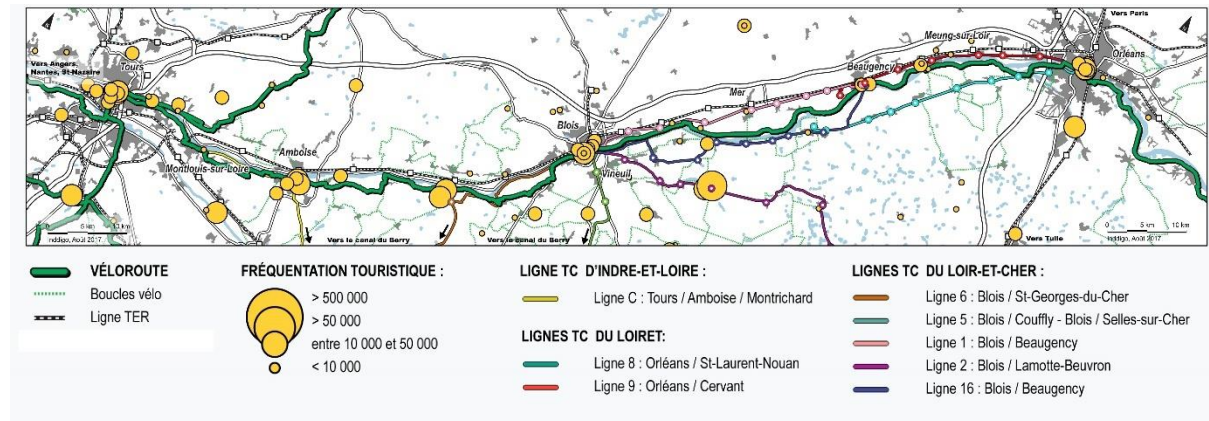
## STRATEGIE DE RENFORCEMENT DE L'INTERMODALITE PAR AXE



## 3.6 Déclinaison par axes

Nous avons décliné l'analyse pour chacun des axes et proposé des solutions sur les axes prioritaires.

### 3.6.1 AXE 1 - TOURS-ORLÉANS



- Niveaux de services

L'axe Tours-Orléans est l'itinéraire majeur de la Région, cette section de 100km pourrait bénéficier du même niveau de service que la section du Danube à Vélo présentée précédemment.

Les enjeux en matière d'intermodalité vélos/cars et vélos/trains sont complets.

Ils couvrent à la fois la question de l'itinérance pour lequel le train Vélo Loire apporte une réponse appropriée, mais aussi des logiques de loisirs, de cabotage depuis les agglomérations de Tours, Blois et Orléans.

L'offre ferroviaire est bien présente et la fréquence des trains est largement suffisante, les interconnexions entre l'itinéraire et les gares sont souvent jalonnées et aménagées. Au point que la fréquentation des vélos sur certains TER est proche de la saturation et que la SNCF rapporte des conflits entre usagers et cyclistes.

Les offres de cars sont aussi nombreuses et permettent de longer les deux rives du fleuve. En revanche, ces lignes développées dans une logique départementale, ne permettent pas de relier les principales étapes de l'axe et ne constituent pas une solution de substitution au train. Il n'est ainsi pas possible de faire le trajet Tours-Blois en car, les deux lignes s'arrêtent au limite des départements.

Par ailleurs, ces lignes à vocation principalement scolaire, n'ont pas des fréquences suffisantes hors périodes scolaires et elles ne circulent généralement pas le week-end.

- Valorisation

La valorisation portée par la région est essentiellement centrée sur le train vélo Loire. Ce produit d'appel n'a cependant que 3 horaires par jour. Il constitue un produit d'appel mais les offres horaires TER correspondent parfois plus aux besoins des usagers.

Actuellement, il n'y pas de valorisation des boucles qui pourraient être réalisées en vélo au départ des agglomérations avec un retour en train.

- Scénarii de développement

L'aménagement et la livraison des trains Jumbo pour les Interloire va permettre de dégager une plus importante capacité d'embarquement des vélos.

Il apparait cependant que les usagers risquent de vouloir bénéficier de la desserte plus fine de l'offre TER.

Il importe alors de valoriser par la communication des créneaux horaires, où il n'y a pas de risque de saturation.

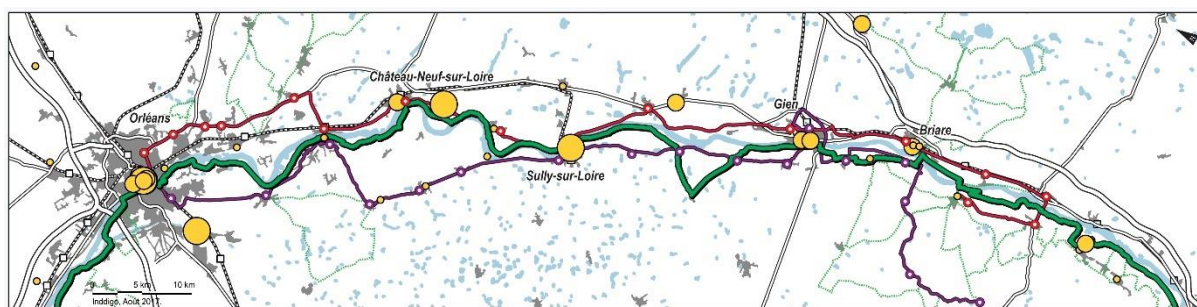
L'offre de cars actuelle ne permet pas en revanche de proposer une solution alternative. Il faut à minima :

- Créer des lignes de cars entre les agglomérations (ex Tours- Blois et Orléans – Blois) en capacité d'absorber les saturations de vélos constatées par la SNCF sur le val de Loire et à moyen terme sur le val de Cher entre Tours et Bourges
- S'assurer dans le schéma régional de transport que ces lignes ont une raison d'être au-delà de la pratique de loisirs et offrent un service complémentaire au TER
- Développer des services le week-end.

Une valorisation de l'offre intermodale à faire en ciblant les périodes creuses de fréquentation pour éviter la saturation des TER

Une restructuration des lignes de cars à mener avant d'envisager un développement de l'embarquement des vélos dans les cars.

### 3.6.2 AXE 2 – ORLEANS – GIEN - NEVERS



#### • Offre de service

L'offre de service est particulièrement hétérogène sur la liaison Nevers –Orléans. Entre Nevers et Gien, l'axe bénéficie de la desserte de l'Intercité Nevers-Gien-Montargis-Paris qui bénéficie d'une bonne fréquence et d'un renouvellement à venir en train Regio2N permettant d'accueillir minima 9 vélos par rame.

Passé Gien et jusqu'à Orléans, il n'y a pas de desserte ferroviaire et les lignes de cars proposées sont principalement des lignes de desserte locale (longues et avec des faibles fréquences).

Cette section est la seule section de La Loire à Vélo qui ne permet une solution minimale entre vélo et transports collectifs. C'est une des raisons qui fait que l'expérimentation car-vélo dans le Loiret a justement porté sur ces lignes.

#### • Valorisation

Il apparaît indispensable de trouver une solution intermodale complète sur l'ensemble de la Loire à Vélo et donc de proposer une solution servicielle sur cette section. Il apparaît par ailleurs assez important de valoriser cette ligne Intercité (Gien-Nevers) comme une porte d'entrée de la Région pour parcourir La Loire à Vélo et maximiser les séjours dans le périmètre régional.

Il s'agit ainsi de valoriser des boucles au départ de Nevers ou Gien vers l'ouest de la Région avec des retours possibles arrivés à Orléans ou même à Tours.

- Scénarios de développement

Le développement d'une ligne de car entre Gien et Orléans doit être étudiée dans le cadre de l'étude du réseau régional de transports.

Avec le déploiement des nouvelles rames Regio2N sur la ligne Intercité Paris-Nevers, il sera intéressant de valoriser l'axe comme porte d'entrée de la région.

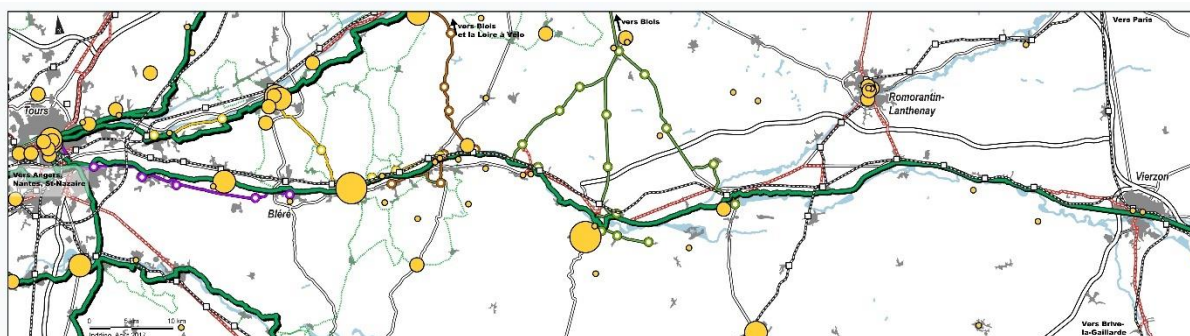
Réfléchir à la création d'une desserte de cars entre Gien et Orléans permettant d'assurer une continuité de transports le long de la Loire à Vélo de niveau Intercité et y associer des solutions d'embarquement des vélos.

Communiquer et valoriser la capacité d'embarquer près de 9 vélos dans les futures rames Regio2N, tout en rappelant les règles d'utilisation en cas d'atteinte des limites de capacité d'embarquement.

### 3.6.3 AXE 3 – MONTARGIS – NEVERS

A l'instar de l'axe précédent, l'axe Montargis – Gien – Nevers est desservi par l'Intercité Paris-Nevers. Dès la mise en service des rames Regio2N, il est indispensable de lancer une campagne de communication pour valoriser cette porte d'entrée de la Région.

### 3.6.4 AXE 4 –TOURS - VIERZON



- Offre de service

L'axe Vierzon-Tours et notamment Chenonceau –Tours fait partie des axes identifiés par la Sncf comme des axes connaissant des périodes de saturation et de conflit usagers/cyclistes. La fréquence des TER est tout à fait satisfaisante.

Cet axe permet notamment de réaliser des boucles de découverte La Loire à Vélo, Vallée du Cher, Château de Chenonceau.

L'offre TER est déjà utilisée pour la pratique du vélo, l'enjeu est ici de trouver une solution alternative pour éviter une saturation récurrente de l'axe. D'autant plus si comme vu précédemment, Vierzon devient un point modal majeur dans la région pour distribuer les cyclotouristes sur les différents itinéraires.

Il s'agit alors d'essayer de proposer une solution de substitution essentiellement pour les personnes faisant le trajet Chenonceau – Tours.

Le département de l'Indre-et-Loire a développé deux lignes de cars vers Chenonceau et vers Bléré.

Il pourrait être envisageable de développer des solutions de transports continues par car des vélos entre Tours et Vierzon, voir Bourges. Aujourd'hui, les temps de trajet sont beaucoup plus longs et risquent de décourager les usagers.

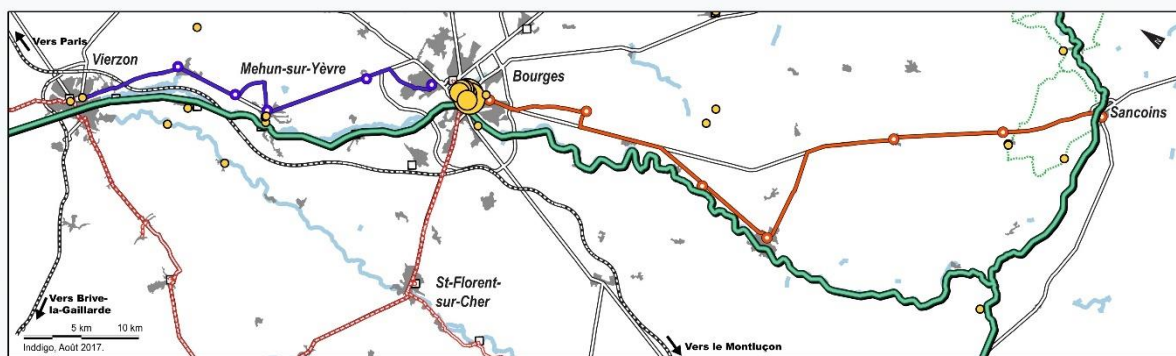
- Valorisation

Sur l'axe Vierzon-Tours, il est préférable de privilégier un embarquement des vélos sur la connexion de ces deux villes et d'identifier des solutions alternatives pour les trajets plus courts notamment aux abords de Tours.

Ce développement de solutions alternatives par car doit être accompagné d'une plus-value pour l'utilisateur qui reste à trouver, places garanties, horaires plus lisibles, temps de trajet plus courts ou lieux de desserte plus attractifs que la gare de Tours, sans quoi les utilisateurs continueront de « tenter leur chance » et prendront le train.

Travailler sur le développement d'une offre de service intermodalité vélo par car sur l'axe Chenonceau – Tours et valoriser la connexion ferroviaire Vierzon-Tours. L'offre de train étant saturée.

### 3.6.5 AXE 5– VIERZON – BOURGES – MONTLUÇON



- Offre de service

Entre Vierzon, Bourges et Montluçon, plusieurs liaisons par train et par car sont proposées, notamment en Intercité. Ils permettent ou permettront (Interdite) l'embarquement des vélos.

On en dénombre au moins 4 par jour, sans compter les solutions en cars.

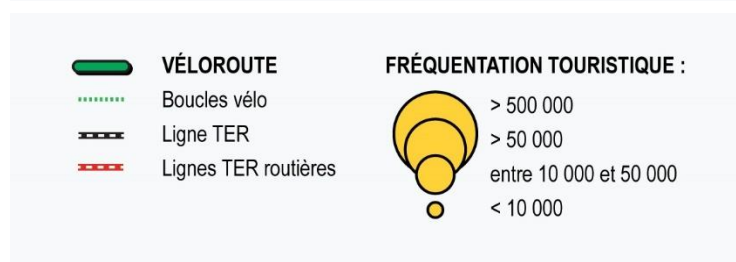
- Valorisation

Il serait vraiment intéressant de tester sur cet axe, la valorisation d'une communication associant complètement itinéraire cyclable, randonnée et horaires de train pour permettre un aller et/ou un retour en train.

Il serait par exemple possible de proposer des fiches de randonnée, d'itinérance, reprenant les horaires de train et une estimation du parcours.

Travailler sur une expérimentation d'une stratégie de communication associant Vélo, randonnée et train sur cet axe et accompagner ainsi la montée en puissance du Canal du Berry.

### 3.6.6 AXE 6 – TOURS CHATEAUROUX



- Offre de service

L'itinéraire Tours – Châteauroux bénéficie d'une desserte intéressante par une ligne de car TER directe ou une liaison en train passant par Vierzon.

L'offre de car est conséquente, 6 allers-retours par jour, y compris le dimanche.

Les TER sur l'axe Tours-Vierzon étant parfois déjà saturés, il semble plus intéressant de réfléchir à une valorisation de l'offre en cars.

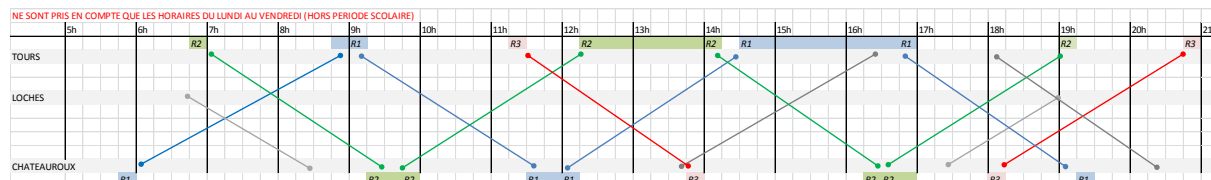
- Valorisation

Comme pour l'axe Chartres-Tours, il pourrait être intéressant d'expérimenter la mise à disposition sur certains cars d'une remorque ouverte pour permettre à des cyclistes d'embarquer leur vélo.

La montée en puissance de la vallée de l'Indre, sa capacité à être pratiquée pour des activités de loisirs pourrait permettre de proposer une valorisation à la fois à destination des itinérants ( ? ) mais aussi des cyclistes de loisirs (logique de boucle, d'aller-retour).

L'analyse par graphichage montre qu'il serait possible de travailler avec un achat de 3 remorques ce qui permettrait de couvrir 80% des services.

Quelques ajustements horaires devraient permettre de couvrir l'ensemble des services ou en limitant certains services entre Tours et Loches.

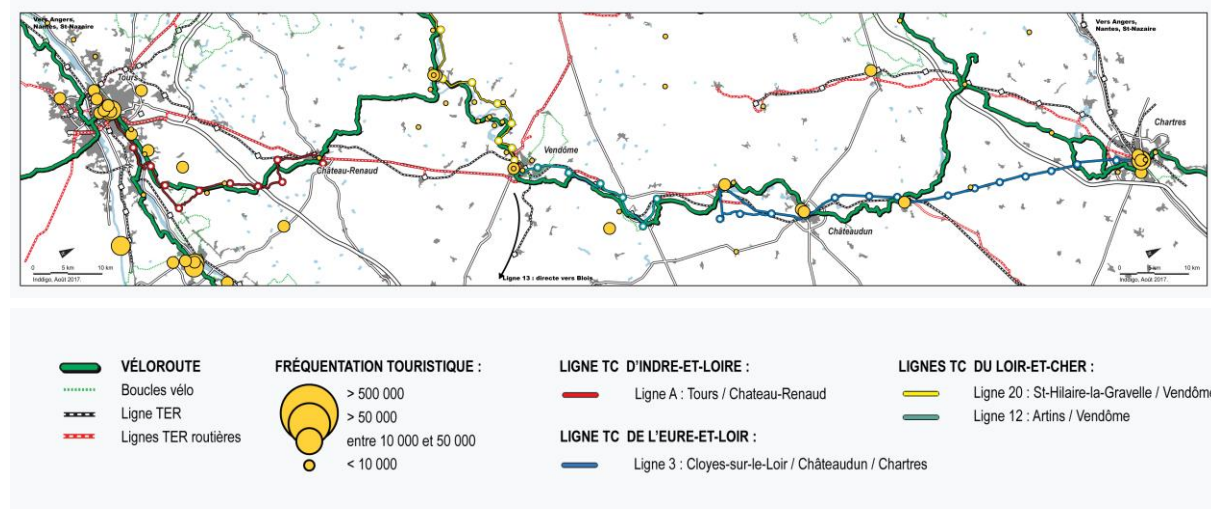


Expérimenter sur l'axe Châteauroux – Loches – Tours, la mise en place de remorques ouvertes pour l'ensemble des services.

Accompagner cet équipement d'une campagne de communication importante et ciblée sur les possibilités de parcours et de boucles vélos / cars.

Point d'attention devra être porté sur la capacité points d'arrêts en gare routière de Tours à accepter une remorque.

### 3.6.7 AXE 7 - TOURS CHARTRES



- Niveaux de service

L'offre de transports collectifs se décompose comme suit :

- Une offre ferroviaire nécessitant une rupture de charge à Voves pour un trajet de 2h45 et avec 2AR par jour en semaine, 1 seul le dimanche
- Une offre de car TER directe entre Tours et Chartres desservant les pôles de Châteaudun, Vendôme, avec 4 AR par jour et 2 le dimanche
- Des offres de cars REMI (ex-lignes départementales) qui ne couvrent pas tout l'itinéraire sur le reste du parcours.

- Valorisation

Une fiche horaire TER compile l'ensemble des liaisons totales ou partielles entre Chartres et Tours et pourrait servir de support pour une communication valorisant les solutions d'embarquement des vélos.

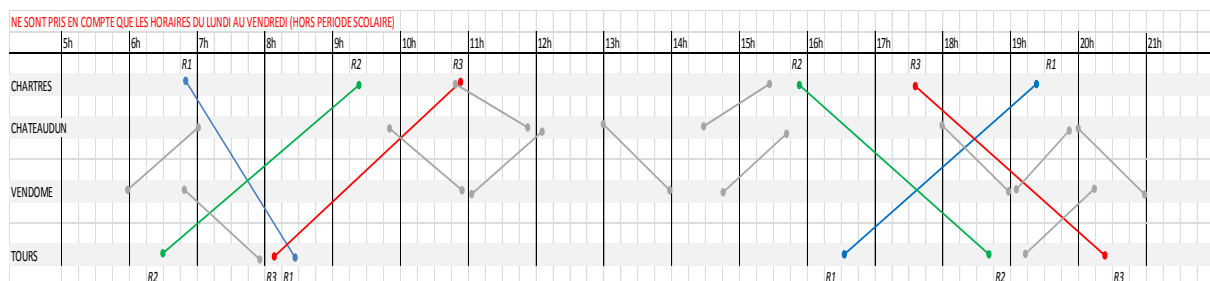
- Scénarii de développement

L'itinéraire Chartres-Tours (St Jacques) présente un potentiel moyen de fréquentation essentiellement sur une pratique itinérante. Les pratiques de loisirs se concentrant potentiellement entre Château-Renault et Tours.

L'intermodalité doit donc se concentrer sur une offre de service permettant aux usagers randonneurs ou cyclistes de raccourcir des étapes. L'offre de service paraît alors suffisante avec 6 AR par jour (train et cars cumulés).

Il apparaît cependant que l'offre de train n'est pas très intéressante, la rupture de charge contraignant les cyclistes à charger et décharger leur vélo. Il semble plus intéressant de se concentrer sur l'offre de cars. A noter toutefois, la modification des infrastructures ferroviaires permettant un trajet Tours-Chartres sans rupture de charge est étudiée.

Sur cet axe, un système de remorques ouvertes pourrait équiper les différents cars qui circulent sur la ligne, le graphicaire suivant permet de montrer que l'acquisition de 3 remorques permettrait de couvrir l'ensemble des besoins.



Au regard de la fréquence, cette solution est préférable au porte-vélo qui ne permet de transporter que 2 vélos. L'arbitrage avec l'équipement de l'ensemble des véhicules d'un rack de 8 vélos est principalement technique et économique. Technique, car il faut s'assurer que les véhicules ne dépassent pas la taille réglementaire, et économique car l'acquisition de 2 remorques représente un budget de 9 000 à 12 000 euros mutables sur d'autres lignes, le système de rack doit équiper l'ensemble des véhicules et ceux de réserves.

Une expérimentation à mener sur l'axe Chartres-Tours en équipant de 3 remorques ouvertes, les cars assurant la desserte directe Chartres-Tours (pour un budget de l'ordre de 9 à 12 k€).

Un point de vigilance à avoir sur le fonctionnement de la gare routière de Tours et plus généralement sur la configuration des points d'arrêt routiers desservis.

Une valorisation touristique à faire sur l'itinéraire de St Jacques.

Une réflexion à mener sur la grille horaire de la ligne pour permettre une éventuelle réutilisation de la remorque en cœur de journée sur des sections partielles.

### 3.6.8 AXE 8 – 9 MONTLUÇON – ARGENTON – LE BLANC - CHATELLERAULT

Ces axes suivent le développement de l'itinéraire du Vézelay.

Il n'existe pas pour l'instant de solutions de transports sur cet itinéraire, les solutions proposées sont partielles et nécessitent souvent de repasser par Vierzon.

Aujourd'hui aucune valorisation n'est possible au regard de la complexité des trajets en transports collectifs.

Le développement de l'embarquement des vélos sur cet axe devra s'appuyer sur une coopération interrégionale et sur les travaux de réorganisation des transports collectifs.

### 3.6.9 AXE 10 – NEVERS - MONTLUÇON

Cette section hors région a été étudiée car elle constitue un maillon intéressant pour permettre de boucler les axes La Loire à Vélo et l'axe Vallée du Cher-Canal de Berry ou encore plus au sud les itinéraires de St Jacques du Vézelay.

Il n'existe pas pour l'instant d'offre de transports collectifs entre ces deux villes. Les trajets les plus courts passant par Vierzon.

Dans le cadre d'une stratégie de développement de l'intermodalité vélo/transports collectifs, il sera donc important dans ce secteur de renforcer le rôle et la visibilité de Vierzon comme nœud d'échanges et points d'entrée des itinéraires cyclables de la région.

### 3.6.10 EN SYNTHÈSE

Axe	Volet ferroviaire	Volet route	Communication
Axe 1 TOURS ORLEANS	Maintien de l'offre de service et communication sur un usage en heure creuse. Proposer éventuellement des systèmes de réservation sur les Interloire et les trains à l'origine de Paris	Restructurer préalablement l'offre de car (liaison Orléans – Tours) avant d'envisager le développement de service vélo	Communication renforcée sur l'utilisation des trains en heure creuse.
Axe 2 ORLEANS NEVERS		Développement d'une offre de cars rapide entre Orléans – Giens – Nevers permettant l'embarquement des vélos	A la création d'une liaison Orléans-Gien, il sera possible de communiquer sur la continuité d'une solution d'embarquement des vélo continue offerte sur l'ensemble de La Loire à Vélo.
Axe 3 MONTARGIS NEVERS	Développement d'une offre de service intéressante avec	Aucun projet	Communiquer sur l'offre de services proposées et proposer un système

	l'équipe des Regio		de réservation.
Axe 4 TOURS VIERZON	Offre de train saturée. Communiquer en donnant la priorité à l'usage en heure creuse	Développer une solution d'embarquement des vélos dans les cars (expérimentation de remorques entre Tours et Chenonceaux)	Communication sur une offre combinée (cars en heure de pointe et en saison touristique, TER en heure creuse)
Axe 5 VIERZON MONTLUCON	TER accessible peu de risque de saturation	Aucun objet	Travailler sur une communication velo, rando et boucle TER pour accompagner la montée en puissance du Canal du Berry
Axe 6 TOURS CHATEAUROUX	Offre ferroviaire trop faible pour être valorisée	Travail sur une expérimentation d'une remorque sur les cars TER entre les principaux arrêts	Communication renforcée autour de l'expérimentation.
Axe 7 TOURS CHARTRES	Offre ferroviaire insuffisante pour être valorisée	Expérimentation d'une offre de remorque pour vélo sur l'axe Tours Chartres et ses principaux arrêts	Communication renforcée autour de l'expérimentation
Axe 8 -9 CHATEAUROUX - MONTLUCON	Aucune offre de train	Développer une offre de transport par car permettant l'embarquement en soute d'un à deux vélos	Communication après la montée en puissance de l'itinéraire
Axe 10 NEVERS MONTLUCON	Aucune offre pertinente en train		Communiquer sur le rôle pivot de la gare de Vierzon en point d'échanges vélos/train.