

**AMÉLIORER LE TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS :
ANALYSES ET PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT**



Marc DEBRINCAT, Gilles DURAND, Gilles LAURENT,
Erick MARCHANDISE, Anne-Sophie TRCERA et Nina SOTO.

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION.....	3
Contexte	3
Objectifs de l'étude	5
Plan de l'étude.....	5
1. ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS	6
1.1 Le transport de vélos dans les Trains d'Équilibre et du Territoire (TET).....	9
1.1.1 Règles spécifiques aux Intercités de jour à réservation obligatoire pour les voyageurs.....	9
1.1.2 Règles spécifiques aux Intercités de nuit à réservation obligatoire pour les voyageurs.....	9
1.1.3 Règles spécifiques aux Intercités de jour sans réservation obligatoire pour les voyageurs.....	10
1.2 Le transport de vélos dans les Trains à Grande Vitesse (TGV)	10
1.2.1 Règles relatives au transport de vélos dans les TGV Inoui	10
1.2.2 Règles relatives au transport de vélos dans les OUIGO	10
1.2.3 Règles relatives au transport de vélos dans les lignes internationales.....	11
1.3 Le transport de vélos dans les Trains Express Régionaux (TER).....	12
1.3.1 Règles générales du transport de vélos dans les TER.....	12
1.3.2 Spécificités régionales du transport de vélos dans les TER.....	12
1.4 Conseils de la FNAUT	13
1.5 Conclusion de l'état des lieux.....	13
2. PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS.....	14
2.1 Contact via le site internet de la FNAUT.....	14
2.2 Contact via le service juridique de la FNAUT	18
2.3 Conclusion des problématiques	19
3. SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES ET 10 PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT RELATIVES AU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS.....	20
CONCLUSION.....	25

Contexte

Le déplacement multimodal est aujourd'hui un mode de déplacement privilégié dans un contexte où la mobilité douce est au cœur des préoccupations. En l'occurrence, l'intermodalité active train-vélo apparaît comme essentielle suite à la pandémie de Covid-19 où les déplacements à vélo se sont globalement multipliés sur tout le territoire métropolitain (cf. questionnaire lancé par la FNAUT « *Les conséquences de la crise sanitaire sur vos déplacements¹* »).

- Dispositions juridiques relatives au transport des vélos dans les trains

Avant la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, il n'y avait pas de dispositions législatives relatives à l'emport des vélos dans les trains. Toutefois depuis le début des années 1990 la possibilité de transport des vélos dans les TER s'est généralisée sous l'impulsion des régions.

Dans le cadre des débats parlementaires relatifs à la LOM, la FNAUT avait élaboré une proposition d'amendement relative à l'amélioration du transport des vélos dans les trains :

La proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Il est proposé que la France adopte une posture volontariste et en avance de phase sur le droit européen pour soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond au besoin quotidien de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Il est inséré un article L. 2151-4 au code des transports :

« Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi qu'aux réseaux d'Ile-de-France et de Corse, à l'exception des services urbains, prévoient au minimum huit emplacements destinés au transport des vélos non démontés ».

¹ <https://tinyurl.com/2p97pacj>

L'article 53 de la loi d'orientation des mobilités a créé l'article L. 1272-5 du code des transports qui prévoit :

« Section 2

« Transport de vélos dans les trains

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics ainsi que ceux affectés aux réseaux d'Ile-de-France, de Corse et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Ces emplacements ne peuvent restreindre l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un décret définit le nombre minimal d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

En application de cet article, le décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs fixe notamment le nombre minimal d'emplacements destinés au transport des vélos non démontés.

La règle générale est que ce nombre est fixé à huit emplacements pour les services librement organisés (TGV), les services d'intérêt national (Trains d'Équilibre du Territoire « Intercités ») et un nombre correspondant à 2 % du nombre total de places assises pour les TER.

Par ailleurs, le règlement 2021/782 du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui sera applicable à partir du 7 juin 2023 prévoit le principe de l'emport des vélos dans les trains à l'article 6 Bicyclettes, le nombre minimum de principe étant que « chaque composition de train comporte au moins quatre emplacements pour bicyclettes ». Cette règle est assortie de nombreuses exceptions.

Sur l'emport des vélos non démontés dans les trains, les dispositions du code de transport relatives au nombre d'emplacements permettant l'emport des vélos non démontés dans les trains, même assorties d'un certain nombre de limitations, sont plus favorables que celles du règlement européen.

- Dispositions juridiques relatives aux emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos dans les gares

L'article 53 de la loi d'orientation des mobilités a créé les articles L. 1272-1 à L. 1272-4 du code des transports relatifs aux stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares qui prévoient :

« CHAPITRE II

« INTERMODALITÉ

« Section 1

« Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

« Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. A défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

« Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations au sein de ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver des emplacements de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

« Les modalités de mise en œuvre des équipements de stationnement sécurisés pour les vélos prévus au présent article peuvent être définies dans le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2.

En application de cet article, le décret no 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare dresse une liste des gares soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos et nombre minimal de stationnements sécurisés.

1 133 gares sont concernées par cette obligation, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Il s'agit des gares SNCF et RATP dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an (soit 275 voyageurs par jour). Le décret précise, en outre, en annexe, quel est le nombre minimal de places de stationnement que chacune de ces gares devra proposer d'ici au 1^{er} janvier 2024.

Objectif de l'étude

La direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) qui élabore et met en œuvre les orientations de la politique multimodale des transports terrestres et maritimes dans le respect des principes du développement durable a donc proposé à la FNAUT **d'analyser le transport de vélos sur les lignes TET**.

Afin de parfaire cette étude, **la FNAUT a ajouté au champ d'application de l'étude le transport des vélos à bord des TER et des TGV**. L'étude vise donc à dresser un état des lieux du transport de vélos dans les trains en France métropolitaine afin d'établir **dix propositions concrètes** pour améliorer l'intermodalité train + vélo et rendre cette mobilité plus attrayante.

Plan de l'étude

Introduction

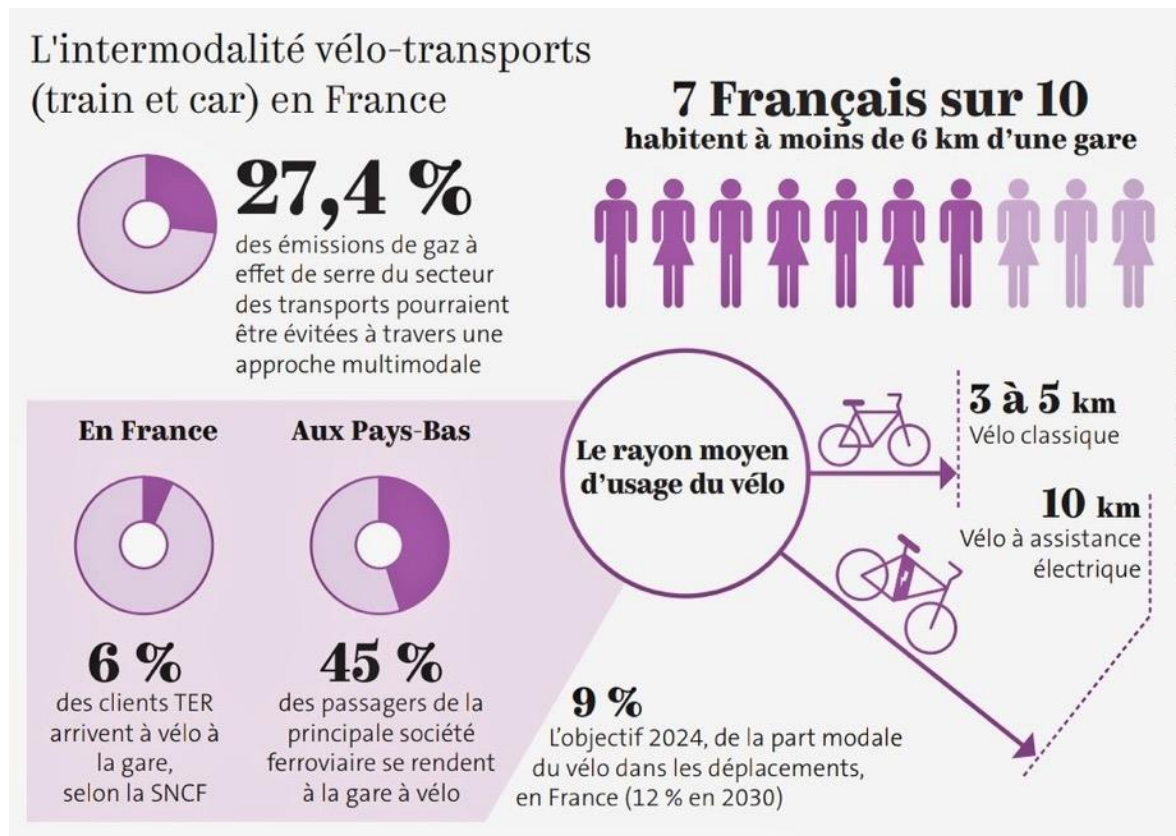
1. État des lieux du transport de vélos dans les trains
2. Problématiques du transport de vélos dans les trains
3. Synthèse des problématiques et 10 préconisations de la FNAUT pour améliorer le transport de vélos dans les trains

Conclusion.

1. ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS

Le transport de vélos dans les trains est un enjeu actuel pour améliorer l'intermodalité train-vélo. Comme l'indique le schéma ci-dessous publié dans *Le Télégramme* le 17 octobre 2021² et tiré d'une étude réalisée par l'association Vélo & Territoire le 2 septembre 2021³, l'usage du vélo est voué à croître pour permettre une mobilité douce et durable.

Schéma réalisé par l'association Vélo & Territoires



L'objectif est donc de dresser un état des lieux de l'état actuel du transport de vélos dans les trains, comme la SNCF le fait sur son site internet⁴. Néanmoins, compte-tenu de la complexité de l'information, d'autres associations ont tenté de simplifier les démarches pour les voyageurs. Ainsi, l'association CyclotransEurope⁵ a créé un guide de voyage synthétique et pédagogique pour informer les usagers quant à leurs droits et démarches nécessaires pour transporter un vélo dans un train :

² <https://www.letelegramme.fr/a-velo-tous-les-jours/velo-train-ou-car-comment-faciliter-ce-transport-17-10-2021-12847950.php>

³ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/intermodalite/>

⁴ <https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/voyager-en-toute-situation/velo-a-bord>

⁵ <https://eurovelo3.fr/>

S'INFORMER RESERVER

SNCF :

- aux guichets des gares - par téléphone 3635 - par Internet [OUI.sncf](https://oui.sncf) - sur smartphone appli OUI.sncf.

Trainline (ex CapitaineTrain) :

- par Internet : trainline.fr

Pour avoir des informations plus complètes sur les horaires en France sncf.com et en Europe [Deutsche Bahn](https://DeutscheBahn.com)



LE TRAIN ET LE VELO SONT BONS POUR LE CLIMAT

La combinaison train et vélo est aussi bonne pour le climat et l'environnement. C'est le bon choix pour économiser l'énergie, réduire les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre, limiter le gaspillage d'espace naturel.

QUELQUES CONSEILS

- arrivez en avance pour éviter toute précipitation dans les emprises ferroviaires
- dans le train, préparez-vous avant votre arrêt, placez votre vélo vers la porte
- la cohabitation avec les autres voyageurs se passera bien si vous restez cordial et souriant
- enlevez vos sacs pour ne pas gêner, ne placez pas votre vélo contre les toilettes ou devant une porte d'accès
- si vous attachez votre vélo, ne bloquez pas les autres
- si l'espace vélo est envahi par les voyageurs ou les bagages, défendez courtoisement mais fermement vos droits
- dans les escaliers mécaniques, bloquez bien vos freins et anticipez le recul de votre vélo un peu après le début. S'il est chargé et lourd pour vous, enlevez les sacs.
- quand l'ascenseur est trop petit, mettez-le sur sa roue arrière
- sur le quai, quand le train arrive, faites un signe amical au conducteur pour signaler votre présence
- soyez attentifs aux autres sur les quais et dans les gares
- si le vélo est trop lourd pour le placer aux crochets, ou dans les escaliers, demandez de l'aide aux autres voyageurs
- en cas de litige, contactez-nous : eurovelo3@free.fr

CYCLOTRANSEUROPE agit pour la réalisation de la Scandibérique, section de l'Eurovélo 3 en France, le développement du tourisme à vélo et pour des transports écologiques.

VOYAGER EN TRAIN AVEC SON VELO



Juillet 2021



GUIDE PRATIQUE

eurovelo3.fr

VELO DEMONTE

Vous pouvez emprunter presque tous les trains en France et en Europe en démontant au moins la roue avant et sous une housse (dimensions maxi 120 x 90 cm). On en trouve des légères pour moins de 20 €. Les vélos pliants sont aussi autorisés et, en principe, sous housse. Dans certains trains où le nombre de bagages est limité, les vélos démontés/pliants sont comptés dans le quota et sont parfois payants (Ouigo 5 €).

VELO NON DEMONTE DANS LES TGV



Certains TGV-Est embarquent 4 vélos par rame (sauf sur Luxembourg). Les TGV sur l'Atlantique et la Bretagne emportent 2 vélos par rame. Les jours de pointe, les réservations vélos sont suspendues. Il n'y a plus de TGV ouvert aux vélos sur le nord, le sud-est. Pour savoir sur Internet si un TGV accepte les vélos, il faut cliquer sur l'onglet *ajouter un vélo* pour voir s'il a un picto vélo.

La réservation d'une place vélo est obligatoire à bord des TGV. Elle coûte 10 €. Les réservations des billets de train et des vélos doivent se faire en même temps. Les conditions d'échange/remboursement sont les mêmes. Les Izy/Ouigo ne prennent pas les vélos non-démontés.



DANS LES TRAINS REGIONAUX



Certains trains régionaux ont de longs parcours et embarquent les vélos sans supplément :

- Paris-Dijon-Lyon
- Paris-Nancy-Strasbourg
- Clermont-Ferrand-Nîmes

- Saint-Nazaire-Nantes- St-Pierre-des-Corps-Orléans
- Paris-Troyes-Belfort

En Ile-de-France, le transport des vélos est autorisé dans tous les trains (SNCF et RATP), y compris les RER dans Paris, sauf du lundi au vendredi de 6h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h.

En Alsace, les TER200 sont interdits aux vélos du lundi au vendredi de 6h30 à 8h30 et 16h à 18h30.

En juin-juillet-août, les Interloires Orléans-Nantes-St-Nazaire disposent de plus de 50 places vélos.

Les TER prennent les vélos sans supplément, même quand le logo est absent sauf en Bretagne en été (6 juin - 30 septembre) où ils sont à réservation obligatoire (3€). Entre Lyon et Avignon les week-ends 2 TER sont à réservation obligatoire (3€).

DANS LES INTERCITES

La plupart des Intercités sont à réservation obligatoire pour les voyageurs et les vélos aux mêmes conditions que les TGV 10 € (Paris-Clermont-Ferrand ; Bordeaux-Marseille ; Paris-Limoges-Toulouse).

Sur certains Intercités (Bordeaux-La Rochelle-Nantes ; Nantes-Tours-Lyon), le transport des vélos coûte 5 €.

Les trains Intercités de nuit nationaux (Paris-Briançon, Paris-Nice, Paris-Toulouse-Port-Bou) ont un compartiment vélos (4 ou 6 places) sauf le train de nuit Paris-Rodez. La réservation des places vélos est obligatoire (10 €).

eurovelo3.fr

DANS LES TRAINS INTERNATIONAUX



Vers la Grande-Bretagne, le transport des vélos est suspendu. Vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, les [Thalys](#) sont interdits aux vélos non démontés.

Les trains Lille-Tournai/Lille-Courtrai et Namur-Maubeuge/Mons-Aulnoye embarquent les vélos. Prendre un billet dans le train ou sur le site de la [SNCB](#) (4 €).

Vers l'Allemagne et le Luxembourg, les TGV et ICE sont interdits aux vélos non démontés. Idem du train Paris-Berlin-Moscou (circulation suspendue). Les TER frontaliers avec l'Allemagne et le Luxembourg acceptent les vélos.

Vers l'Italie, les TGV sont interdits aux vélos non démontés. Idem du train Nice-Vienne-Moscou (circulation suspendue).

En direction de la Suisse, les TGV-Lyria Paris-Genève et Paris-Zurich n'ont plus d'espace vélos. Les trains Léman Express embarquent les vélos.

En direction de l'Espagne (Barcelone, Madrid), les TGV n'acceptent pas les vélos non démontés. Idem du train de nuit Hendaye-Burgos-Lisbonne.



BON VOYAGE

1.1 Transport de vélos dans les Trains d'Équilibre et du Territoire (TET)

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) exploités par Intercités et organisés par l'État, relient les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse.

Concernant le transport des vélos, **la réservation est obligatoire et payante au coût de 5 à 10 € selon les lignes pour un vélo entier**. Si l'on voyage avec **un vélo plié ou démonté et rangé dans une housse dont les dimensions maximales sont de 90 par 120 cm, il est alors considéré comme un bagage à ranger dans l'espace bagages et la réservation n'est pas obligatoire**.

Toutefois, les règles concernant l'emport des vélos sont hétérogènes selon les lignes : **il est donc nécessaire pour les voyageurs de se reporter aux sites internet des lignes de voyage concernées avant de s'assurer des conditions de transport de vélos**.

1.1.1 Règles spécifiques aux Intercités de jour à réservation obligatoire pour les voyageurs

Lorsque vous voyagez avec un vélo entier, **la réservation de l'espace vélo est obligatoire et coûte 10 €**.

Lorsque vous voyagez avec un vélo plié ou démonté et rangé dans une housse aux dimensions maximales de 90 par 120 cm, **la réservation de l'espace vélo n'est pas obligatoire et le transport du vélo est gratuit**.

Ces règles sont communes aux trois lignes d'Intercités de jour :

- Paris – Orléans – Limoges – Toulouse ;
- Paris – Clermont-Ferrand ;
- Bordeaux – Toulouse – Marseille.

1.1.2 Règles spécifiques aux Intercités de nuit à réservation obligatoire pour les voyageurs

Dans les trains Intercités de nuit, il existe un espace pour transporter son vélo qu'il faut payer et réserver au moment de l'achat du billet.

Lignes	Vélo entier	Vélo plié ou démonté et rangé dans une housse
Paris – Gap – Briançon	10 € - réservation obligatoire – compartiment vélos (4 ou 6 places)	Gratuit – pas de réservation obligatoire – espace bagages
Paris - Nice	10 € - réservation obligatoire	
Paris – Rodez – Albi	Pas de compartiment vélo	
Paris – Cerbère - Portbou	10 € - réservation obligatoire – compartiment vélos (4 ou 6 places)	
Paris Austerlitz – Toulouse	10 € - réservation obligatoire	
Paris – Latour-de-Carol	Pas de compartiment vélo	
Paris – Tarbes – Lourdes	Pas de compartiment vélo	
Paris – Wien (Nightjet, service librement organisé)	Pas de compartiment vélo	

1.1.3 Règles spécifiques aux Intercités de jour sans réservation obligatoire pour les voyageurs

Le principe est que vous pouvez voyager librement avec votre vélo, **sans réservation obligatoire et gratuitement, qu'il s'agisse d'un vélo entier ou plié, démonté et rangé dans une housse adéquate.**

Il existe toutefois quelques exceptions :

Lignes	Vélo entier	Vélo plié ou démonté et rangé dans une housse
Nantes – Lyon	5 €	Gratuit – pas de réservation obligatoire – espace bagages
Nantes – Bordeaux	5 €	
Clermont-Ferrand – Béziers (Aubrac)	Un espace de transport gratuit est indiqué mais il est impossible de trouver un emplacement au moment de l'achat d'un billet	
Toulouse – Hendaye	5 €	

1.2 Transport de vélos dans les Trains à Grande Vitesse (TGV)

1.2.1 Règles relatives au transport de vélos dans les TGV Inoui

À bord des TGV Inoui, il est possible de voyager **gratuitement et sans réservation** avec **vélo plié ou démonté et rangé dans une housse adéquate (90 par 120 cm maximum), dans la limite des places disponibles.** Il s'agit alors d'un bagage qu'il convient d'étiqueter. Notez que le démontage du vélo doit se faire **avant les portes embarquement.**

Lorsque vous voyagez avec un **vélo entier, il est obligatoire de réserver un espace vélo au moment de l'achat des billets, au prix de 10 €.** À défaut, l'espace vélo n'est pas garanti et vous êtes en infraction : vous pourrez alors être verbalisé d'une amende de 20 €. Dans le cas de la réservation d'un espace vélo, vous ne pouvez pas voyager à côté d'un proche, il est nécessaire qu'il prenne son billet en parallèle.

Enfin, notez que les vélos couchés, tricycles, tandems et remorques ne sont pas acceptés à bord des TGV Inoui.

1.2.2 Règles relatives au transport de vélos dans les OUIGO

À bord des trains OUIGO, il est possible de voyager avec un vélo **à condition qu'il soit plié ou démonté et rangé dans une housse adéquate (90 par 120 cm maximum) et que le poids total n'excède pas 30 kg.**

La réservation est obligatoire et coûte 5 €, comme pour un bagage supplémentaire. À défaut, l'espace bagage pour y mettre votre vélo n'est pas garanti et vous devrez payer sur place la somme de 20 € (ce n'est pas une amende).

Enfin, notez que les vélos couchés, tricycles, tandems et remorques ne sont pas acceptés à bord des trains OUIGO.

1.2.3 Règles relatives au transport de vélos dans les lignes internationales

- Eurostar

À bord d'un train Eurostar, vous pouvez voyager **gratuitement et sans réservation** avec un vélo **plié ou démonté et rangé dans une housse qui le couvre complètement et qui ne dépasse pas 90 par 120 cm, et à condition qu'il ne mesure pas plus de 85 cm de long.**

En revanche, en raison des circonstances actuelles, il est impossible de voyager avec un vélo entier⁶ :



Important : En raison des restrictions de voyage actuelles, nous ne pouvons pas fournir notre service de bagages EuroDespatch habituel et notre service de transport de vélo à bord. [En savoir plus.](#)

- Thalys (France – Belgique, Pays-Bas, Allemagne)

À bord d'un Thalys, vous pouvez voyager avec un **vélo démonté et rangé dans une housse non rigide n'excédant pas 135 x 85 p 30 cm, gratuitement et sans réservation.** Dans ce cas, vous pouvez voyager au maximum avec un bagage à main et un bagage n'excédant pas 75 x 53 x 30 cm.

Vous pouvez également voyager avec un **vélo plié gratuitement et sans réservation à condition qu'il n'excède pas 75 x 53 x 30 cm.** À défaut, la réservation devient obligatoire et payante.

En revanche, il est impossible de voyager avec un vélo entier.

- TGV Lyria (France – Suisse), Renfe-SNCF (France – Espagne) et TGV France Italie

À bord des TGV Lyria, Renfe et Italie, vous pouvez voyager avec un **vélo plié ou démonté et rangé dans une housse de 90 par 120 cm maximum, gratuitement et sans réservation** : il s'agit alors d'un bagage à étiqueter.

En revanche, vous ne pouvez pas voyager avec un vélo entier.

- Trenitalia (Paris – Lyon – Milan)

À bord des TGV Trenitalia, vous pouvez voyager **gratuitement et sans réservation avec un vélo plié ou démonté et rangé dans une housse dont les dimensions maximales sont de 80 x 110 x 45 cm** : il s'agit alors d'un bagage à étiqueter.

En revanche, vous ne pouvez pas voyager avec un vélo entier. Ils sont acceptés à bord de certains trains régionaux et internationaux, avec un billet supplémentaire à acheter au guichet. Il est conseillé de vérifier auprès d'un guichet Trenitalia la possibilité de transporter le vélo avant d'acheter le billet.

⁶ <https://www.eurostar.com/fr-fr/voyage/preparez-votre-voyage/bagages/velos>

1.3 Transport de vélos dans les Trains Express Régionaux (TER)

1.3.1 Règles générales du transport de vélos dans les TER

Dans tous les trains TER, votre vélo voyage en principe **gratuitement et sans réservation obligatoire préalable**, avec un vélo **plié ou démonté et rangé dans une housse adéquate (90 par 120 cm maximum) qui sera considéré comme un bagage à étiqueter, ou avec un vélo entier qui sera entreposé dans les espaces prévus, dans la limite des places disponibles.**

En revanche, le transport des tandems, tricycles, vélos triporteurs, vélos couchés 3 roues et des remorques (une exception est possible pour les remorques pliées) attachées à l'arrière d'une bicyclette n'est généralement pas autorisé dans les TER.

Nb : s'agissant de l'intermodalité train-vélo, chaque région organise dans certaines gares un système de stationnement sécurisé, tantôt gratuit, tantôt payant. Référez-vous aux pages des régions de Oui SNCF pour en connaître les modalités précises.

1.3.2 Spécificités régionales du transport de vélos dans les TER

Les règles concernant l'emport des vélos sont hétérogènes selon les régions : **il est donc nécessaire pour les voyageurs de se reporter aux sites internet des lignes de voyage concernées avant de s'assurer des conditions de transport de vélos.**

Les principales spécificités sont les suivantes :

- **Auvergne-Rhône-Alpes**⁷ : les week-ends et jours fériés, réservez votre place vélo à bord des TER Cyclo sur la ligne Avignon > Lyon. 2 trains / jour à accès vélos garanti sur réservation, disponibles les week-ends et jours fériés du 3 juillet au 19 septembre 2021 ;
- **Bretagne**⁸ : du 6 juin au 30 septembre 2021, les TER sont à réservation obligatoire (3 €) ;
- **Corse**⁹ : ce service vous sera facturé 15,00 € au moment de l'achat de votre titre de transport ;
- **Grand Est**¹⁰ :
 - o **en Alsace** : les TER 200 entre Strasbourg, Mulhouse et Bâle ne sont pas accessibles aux vélos ;
 - o **en Lorraine** : le transport des vélos dans les cars est soumis à une réservation obligatoire au plus tard la veille avant 17h en semaine ;
- **Hauts-de-France**¹¹ : à bord d'un TER GV, vous ne pouvez pas voyager avec un vélo entier, seuls les vélos pliés ou démontés et rangés dans une housse sont autorisés ;
- **Ile-de-France** : dans les **RER et les Transilien**, les vélos ne sont pas admis du lundi au vendredi (hors jours fériés) entre 6h30 et 9h et entre 16h30 et 19h ;

⁷ <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/gares/voyage-velo>

⁸ <https://www.ter.sncf.com/bretagne/loisirs/velo-train>

⁹ <https://cf-corse.corsica/>

¹⁰ <https://www.ter.sncf.com/grand-est/gares/trajets-porte-a-porte>

¹¹ [https://www.ter.sncf.com/hauts-de-france/gares/ter-intermodalite/combinez-vos-deplacements/train-et-velo/\[tab\]stationnersonvelo](https://www.ter.sncf.com/hauts-de-france/gares/ter-intermodalite/combinez-vos-deplacements/train-et-velo/[tab]stationnersonvelo)

- **Pays de la Loire** : pour les TER vers ou depuis la Bretagne, il faut être muni d'une réservation vélo payante et obligatoire pour la partie du trajet effectuée sur le territoire de la région Bretagne (à partir de Redon ou Vitré) : il faudrait que le voyageur puisse anticiper cette spécificité de manière plus concrète (ex : carte) ;
- **Provence-Alpes-Côte d'Azur** : les vélos ne sont pas acceptés dans les bus de substitution.

1.4 Conseils de la FNAUT

- Évitez les heures de pointes (de 6h à 9h et de 17h à 19h) ;
- N'entravez pas les circulations, l'accès aux issues ou aux locaux de service avec votre vélo ;
- Arrivez tôt sur le quai pour repérer les emplacements réservés, grâce aux pictogrammes proposés près des portes d'accès au train ;
- Préparez votre descente afin de ne pas gêner celle des autres voyageurs ;
- Votre vélo est sous votre responsabilité : attachez-le toujours, même dans les espaces fermés et pour une courte durée ;
- N'oubliez pas que votre vélo entier doit être tenu à la main dans toutes les gares SNCF ;
- Lorsque votre vélo est considéré comme un bagage (vélo démonté ou plié et rangé dans une housse adéquate), étiquetez toujours votre vélo (article R. 2241-20 du code des transports).

1.5 Conclusion de l'état des lieux

La fédération European Cyclists' Federation (ECF) a publié en juillet 2021 une analyse du niveau d'adaptation à la bicyclette des opérateurs ferroviaires européens¹². L'évaluation de ces opérateurs se fait sur la base d'indicateurs pondérés selon la répartition suivante :

- 60 % du point de vue « matériel » : il s'agit des facteurs physiques ou matériels du transport de vélos à bord des trains ;
- 40 % au « software » : il s'agit des processus de réservation et aux coûts liés au transport des vélos à bord des trains.

D'après ce classement, la SNCF se situe 20^{ème} sur les 68 opérateurs ferroviaires européens étudiés.

Si l'on a pu constater dans ce premier chapitre, une hétérogénéité indéniable des conditions de transport de vélos, d'autres problématiques existent.

¹² <https://tinyurl.com/2jp79r2k>

2. PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS

Le transport de vélos soulève de nombreuses problématiques qu'il convient de présenter afin de mettre en avant des propositions de solutions.

2.1 Contact via le site internet de la FNAUT¹³

Usager de Bretagne (juin 2021) :

« La région Bretagne oblige depuis le 7 juin 2021 les usagers des trains TER à une réservation payante et obligatoire que par internet pour mettre son vélo dans le train. Cette mesure discriminatoire pour les gens sans internet est aussi une entrave à l'association train-vélo, moyen de déplacement défavorable au dérèglement climatique. C'est aussi, une façon déguisée d'augmenter le prix des trains. Cette mesure, qui ne gère que des choix de matériel roulant calqués sur ceux de l'avion, risque d'être pérennisée et de s'étendre ailleurs. Je pense que vous vous opposerez à cette politique. ».

Ce témoignage révèle certains points négatifs pour le transport de vélos :

- une **réservation exclusivement numérique** de l'espace vélo ;
- un **accès exclusivement train par train en cas de correspondance**.

Couple d'usagers de Paris (septembre 2021) :

« Lassés du temps maussade de Paris, mon conjoint et moi avons décidé sur un coup de tête de partir en week-end à Tours pour faire la Loire à vélo. Nous nous y sommes pris le mercredi pour le vendredi, et l'application Oui SNCF ne proposait aucun billet avec 2 vélos non démontés et non rangés dans une housse. Nous avons donc décidé de prendre deux billets malgré cela, dans l'espoir d'arriver tôt à la Gare Montparnasse pour expliquer notre problème à un agent.

Après avoir passé les portiques de validation des billets 30 minutes avant le départ, nous nous sommes dirigés vers deux agents sur le quai qui nous ont demandé de faire demi-tour car l'emplacement vélo était complet. Avec insistance et supplication, l'un des agents nous a conduit à la dernière voiture en nous proposant de coller nos deux vélos à celui qui était déjà présent. Nos vélos ne gênaient personne car les trois vélos s'emboîtaient sans encombre mais, l'agent nous a tout de même averti que, sans indulgence de sa part, nous aurions dû être verbalisés (20 € par vélo au lieu de 10 € par vélo au moment de l'achat des billets).

¹³ <https://www.fnaut.fr/nous-contacter/>



Nos deux vélos accrochés au seul vélo déjà présent dans l'espace vélo

À la fin du week-end, nous avons décidé le samedi soir de trouver des billets pour le lendemain soir, mais le même problème qu'à l'aller s'est posé : aucune possibilité de monter à bord avec 2 vélos non démontés ou non transportés dans une housse. Nous avons donc pris le risque de tenter la même chose qu'à l'aller : nous avons nos billets pour le dimanche, 21h48, sans vélo inclus. Or à notre arrivée à 21h à la gare d'Angers, nous nous sommes vite aperçus que, contrairement à l'aller, le train effectuait un arrêt de 3 minutes en gare. Ainsi il est compliqué de pouvoir dialoguer avec un contrôleur dans le train lorsque le temps est compté et lorsque nous sommes face au risque que 2 vélos occupent déjà l'unique emplacement vélo non démontés du train.

Nous interpellons donc un agent en gare pour lui demander s'il connaît la voiture qui possède l'emplacement vélos mais face à notre situation, celui-ci nous conseille de profiter de l'annulation sans frais 30 minutes avant le départ qui était en vigueur jusqu'au 12 septembre 2021 grâce à la pandémie, pour annuler nos billets, prendre une nuit d'hôtel et rentrer le lendemain matin. C'était effectivement financièrement à peu près le même coût et par chance, nos deux travaux nous ont permis une certaine flexibilité. Il m'a tout de même fallu poser une matinée auprès de mon employeur, et nous nous sommes retrouvés à 22h à Angers sans la certitude de trouver un hôtel où passer la nuit.

Nous avons finalement trouvé un train pour le lundi matin avec deux emplacements vélo, mais une fois arrivés à bord du train, l'emplacement était totalement envahi par les bagages des voyageurs. Il a donc fallu qu'un contrôleur vienne et demande aux voyageurs de déplacer leurs bagages. Cela a été chronophage et gênant pour commencer notre voyage ».



Nos deux vélos accrochés après avoir désencombré l'espace vélos

Ce témoignage révèle certains points négatifs pour le transport de vélos :

- le **peu de place accordée aux vélos dans les TGV Inoui**, notamment à des jours et horaires de pointe ;
- **impossibilité d'anticiper la voiture** renfermant l'espace vélos ;
- **à bord du train, l'emplacement dédié aux vélos est peu clair** (une toute petite étiquette seulement) : si l'emplacement n'est pas occupé dès la première gare du trajet, les voyageurs ont tendance à y mettre leurs bagages, voire même à empiler leurs bagages par-dessus d'éventuels vélos.

Famille usagère d'IDF (2 adultes et 2 enfants – juillet 2021) :

TER Paris – Caen : ils ont voyagé à bord d'un TER tout neuf mais pour lequel la place pour les vélos était très réduite, ce qui les a conduits à stationner d'une manière gênante. L'emplacement vélo était payant et sur réservation, par un autre canal de réservation que les billets passagers (2 applications différentes dans le smartphone : très peu pratique)

Caen – Dol de Bretagne : l'emplacement vélo disposait d'un système d'accompagnement et de surveillance très qualitatif (vélo mis sur des places bâchées, étiquetés pour l'organisation, installés par le personnel et sortis lors de l'arrivée en gare)

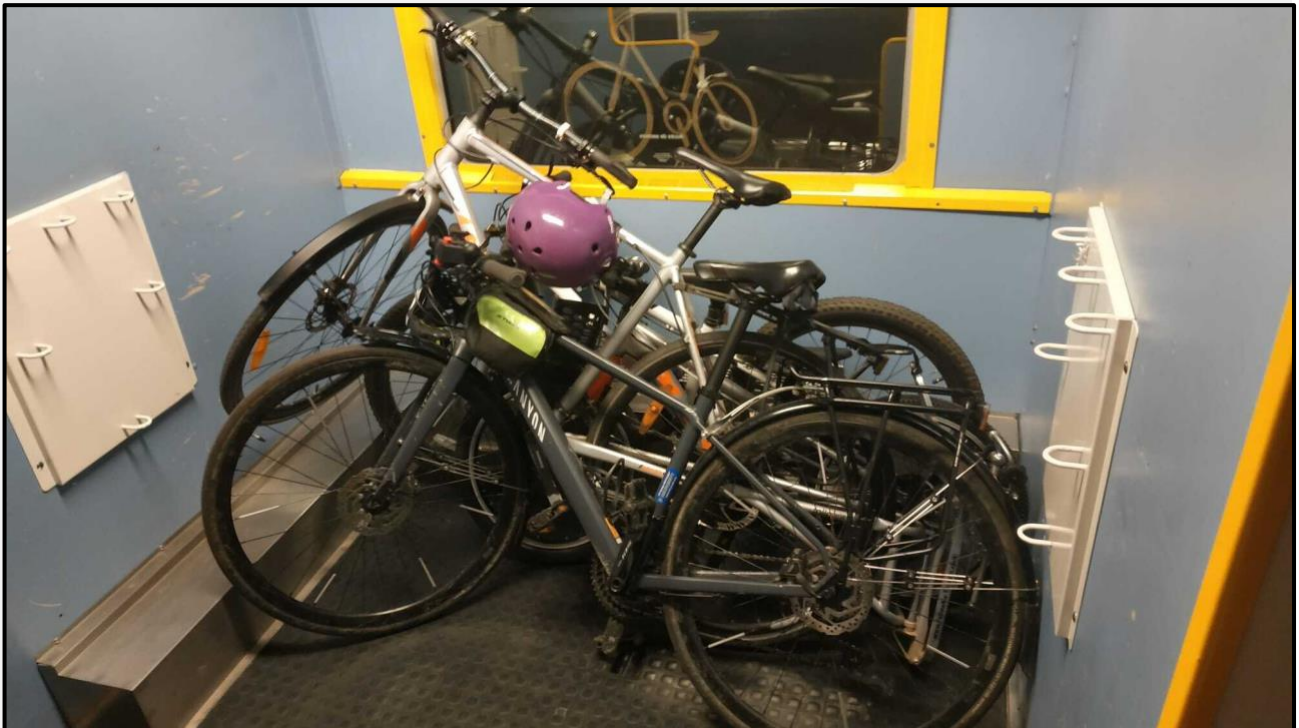
Bémol : il faut avoir réservé donc avoir été informé, alors qu'on ne peut pas acheter l'emplacement vélo sur le quai.

En général : l'accès aux trains des vélos est difficile par les marches hautes pour accéder aux trains, et certains trains ont des couloirs très étroits qui ne permet pas au guidon de passer de face. L'espace des vélos dans les trains est parfois limité à un nombre peu élevé alors qu'il semble possible d'en mettre plus, et d'autres fois la place n'est pas suffisante. Des solutions concrètes et pratiques d'accroche des vélos et de mises en sécurité sont nécessaires.

Ce témoignage révèle certains points négatifs pour le transport de vélos dans le TER :

- **Place réduite** pour les vélos ;
- **Autre canal de réservation** que celui pour les billets passagers ;
- **Impossibilité d'acheter l'emplacement vélo en gare**, nécessité d'anticiper qui suppose une information préalable exhaustive, accessible et claire.

Nous avons pu constater que les cyclistes sont obligés de voyager dans une voiture avec leurs vélos, dans une cabine à côté des places vélos. Ils doivent donc nécessairement être ensemble et dans une rame 2nde classe (ces voyageurs voulaient initialement voyager en 1^{ère} classe). Le fait de voyager avec les vélos, non démontés, est payant et donne accès à un emplacement spécifique. Il y a théoriquement 6 places mais il y aurait sans doute davantage de places.



Emplacement des vélos dans l'Intercités de nuit Paris-Nice

Il n'y a aucune garde des vélos mais pas de possibilité de mise en sécurité non plus : aucun moyen de mettre un antivol (eux avaient accroché leurs vélos entre eux), pas de crochet, mis les uns contre les autres. Des crochets permettraient de mettre davantage de vélos et seraient beaucoup plus confortables d'utilisation. Durant le voyage, aucune facilitation pour transporter les vélos : marches hautes à franchir par exemple.

En gare, nous avons été confrontés à un ascenseur « interdit aux vélos ». Mais les ascenseurs ne peuvent être utilisés pour les vélos avec follow-me (attelage pour pouvoir accrocher un vélo enfant derrière un vélo adulte), nous avons donc dû le porter dans les escaliers (avec les sacoches qui constituent leurs valises).

Ce témoignage révèle certains points négatifs pour le transport de vélos dans l'Intercités de nuit Paris – Nice :

- obligation de **voyager près de l'espace vélo réservé** ;
- **impossibilité de bénéficier de la 1^{ère} classe** en réservant un espace vélos ;
- **manque de sécurité des vélos à bord du train** (ex : pas de crochet, impossibilité de fixer un antivol...) ;
- **accessibilité dans la gare défectueuse** (ex : marches hautes à franchir, ascenseurs inaccessibles...).

2.2 Contact via le service juridique de la FNAUT

Le service juridique de la FNAUT traite quotidiennement les litiges des voyageurs qui le contactent lorsqu'ils rencontrent des difficultés lors d'un voyage dans un transport collectif.

Nous renseignons les voyageurs sur leurs droits et les moyens de les faire appliquer. Nous leur indiquons les procédures de réclamation qu'ils peuvent mettre en œuvre, notamment la médiation lorsqu'elle existe, en leur précisant les coordonnées du Médiateur compétent pour leur dossier. Sur le site internet de la FNAUT (www.fnaut.fr), nous mettons à la disposition des voyageurs des fiches d'information juridique dans différents domaines du droit des transports.

En 2020, notre fédération a traité 844 sollicitations de voyageurs : mails, courriers, appels téléphoniques de consommateurs à la recherche d'informations sur leurs droits. Cette année-là, la très grande majorité des réclamations que nous avons reçues concernaient le domaine du transport aérien, du fait de l'impact de la crise sanitaire sur ce domaine.

Nous avons pu relever plusieurs défaillances rencontrées pour le transport de vélos dans les trains, et nous avons répertorié celles qui sont revenues plusieurs fois :

- **La lisibilité et la disponibilité des tarifs pour emporter son vélo non démonté dans le train.** Ce problème peut être important car la sanction du non-respect des tarifs voyageurs peut être une verbalisation ;
- **La disponibilité de l'information des itinéraires permettant d'emporter son vélo non démonté.** Nous avons reçu plusieurs témoignages expliquant que le site ouisncf.com n'indiquait aucun itinéraire existant pour un trajet lorsque le voyageur voulait voyager avec son vélo non démonté, alors que ce trajet existe bien (et a pu être trouvé en séparant les recherches sur les deux trajets en correspondance que constituait la recherche) ;
- **Les difficultés posées par la nécessité de disposer d'une housse adéquate pour les vélos démontés et comptés comme bagage.** C'est l'agent de contrôle qui va apprécier si la housse correspond à l'exigence de la SNCF, sans qu'il soit possible d'être certain d'être en règle, mis à part la question des dimensions de la housse, qui sont bien précisées (cas de jeunes ayant voyagé, par manque de moyens, avec leurs vélos démontés et rangés dans des sacs poubelle). La sanction est alors une verbalisation ;
- **La praticité des contraintes imposées aux cyclistes, par exemple le fait de devoir démonter son vélo avant d'accéder au quai et ainsi le porter dans sa housse** (ce qui est lourd) jusqu'à la voiture du voyageur, au lieu de pouvoir ne le démonter ou le plier que devant la voiture correspondante du train. Même chose parfois avec un vélo pliant !

Cette présentation des problématiques de cyclistes utilisateurs du train ne se veut pas exhaustive, ce n'est que le reflet de ce qui a été signalé à notre service juridique en 2020/21.

2.3 Conclusion des problématiques

De nombreuses problématiques ressortent des témoignages des usagers et soulignent les lacunes du transport de vélos dans les trains. La SNCF Voyageurs en a elle-même conscience, en particulier pour le transport de vélos dans les TER. En témoigne une enquête lancée en décembre 2021 et destinée aux usagers réguliers, occasionnels, voire aux non utilisateurs de vélos dans les TER, pour améliorer l'intermodalité TER-vélo.

La FNAUT comme ses associations adhérentes est sensible à ce type d'enquête, c'est pourquoi à l'instar de l'association Périgord Rail Plus, membre de la FNAUT, elle relaye activement ce questionnaire par des mails destinés aux associations :

« *Bonjour à tous,*

La complémentarité vélo <-> TER est un de nos sujets de préoccupation permanent et un thème fréquent de nos interventions.

En effet, la place prévue, pour les vélos, dans les trains est insuffisante et les obligations de la nouvelle loi bien en deçà des besoins (4 places de vélos obligatoires dans les futurs trains et pas vraiment d'adaptation pour ceux qui sont déjà en service).

La proposition de garages à vélos sécurisés dans les gares est une bonne chose et il faut la développer.

Mais tout le monde ne peut pas avoir un vélo dans la gare de départ et un autre dans la gare d'arrivée. De plus cette offre ne correspond pas aux attentes des déplacements de loisirs ou de tourisme ou chacun fait suivre son vélo personnel.

Nous demandons que les futures rames comportent un fourgon pour les vélos avec une rampe d'accès inclinée pour faciliter les montées / descentes notamment avec les cycles lourds (vélos électriques). A titre d'exemple, la Région Pays de la Loire a acquis de nouvelles rames qui peuvent embarquer jusqu'à 50 vélos.

A la demande de l'association des Régions de France, la SNCF lance une enquête avec pour objectif de recueillir vos habitudes en lien avec le vélo dans les TER.

Votre avis est important !

Pour que le vélo soit au cœur des préoccupations de la SNCF sur les lignes TER et que vous soyez utilisateur régulier, occasionnel ou non utilisateur des TER mais cycliste, n'hésitez pas à répondre à cette enquête.

*Pour répondre au questionnaire, cliquez **ICI**¹⁴.*

Bonne soirée.

J.F. Martinet¹⁵ »

¹⁴ Questionnaire disponible en suivant ce lien : <https://tinyurl.com/4br7p4b6>

¹⁵ Président de l'association Périgord Rail Plus : <http://www.perigordrailplus.fr/>

3. SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES ET 10 PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT RELATIVES AU TRANSPORT DE VÉLOS DANS LES TRAINS

La synthèse de toutes les problématiques relatives au transport de vélos dans les trains **permet à la FNAUT de dégager 10 préconisations destinées à rendre attrayante l'intermodalité train + vélo.**

THÉMATIQUES	PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES	PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT
<p>INFORMATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Avant le voyage : absence de planification possible de son voyage due à une information lacunaire (papier et numérique) sur le transport des vélos dans les trains ; - En gare : impossibilité d'anticiper systématiquement sur le quai la voiture renfermant l'espace vélos ; - À bord du train : l'emplacement dédié aux vélos est peu clair (une toute petite étiquette seulement) : si l'emplacement n'est pas occupé dès la première gare du trajet, les voyageurs ont tendance à y mettre leurs bagages. 	<p style="text-align: center;">UNE INFORMATION PERMETTANT L'ANTICIPATION DU VOYAGE</p> <p>Améliorer l'information sur l'emplacement vélo :</p> <p>*avant le voyage : détailler les services TGV, Intercités et TER sur une carte avec les spécificités d'emport des vélos par lignes ou groupes de lignes, indiquer dès la réservation des billets la silhouette des trains sur l'application et améliorer l'intégration de « l'option vélo non démonté » dans les outils numériques d'information et d'achat des billets.</p> <p>Pour les Intercités de jour comme de nuit : améliorer les informations sur les conditions d'emport des vélos.</p> <p>*en gare : logos et emplacements visibles et identifiés, écrans de composition de trains précisant les emplacements vélos.</p> <p>* à bord des trains : logos et emplacements visibles et identifiés.</p>

THÉMATIQUES	PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES	PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT
TARIFICATION	<p>- La lisibilité et la disponibilité des tarifs pour emporter son vélo non démonté dans le train est lacunaire : les tarifs pour voyager avec un vélo sont hétérogènes. Ex : le système TER BreizhGo 2021 impose à l'été 2021 une réservation au prix de 3 € par train pour les non abonnés.</p> <p>- Au cours d'un même voyage, les voyageurs doivent payer pour chaque correspondance le prix d'un vélo non démonté. Ex : un voyageur empruntant deux TGV pour parvenir à destination va payer deux fois 10 € pour transporter son même vélo. Ex : Pour les TER vers ou depuis la Bretagne, il faut être muni d'une réservation vélo payante et obligatoire pour la partie du trajet effectuée sur le territoire de la région Bretagne (à partir de Redon ou Vitré).</p>	<p>2</p> <p>UNE TARIFICATION UNIFIÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des conditions tarifaires unifiées ; - Une réservation d'un montant forfaitaire unique pour le transport d'un vélo couvrant l'ensemble du trajet.
RÉSERVATION	<p>L'impossibilité de réserver un trajet TGV + TER en une seule fois. Les voyageurs sont toujours obligés de scinder leur trajet TGV + TER en 2 réservations parallèles, alors même que les TER prennent les vélos.</p>	<p>3</p> <p>UN CANAL DE RÉSERVATION UNIQUE</p> <p>Un canal de réservation unique, même en cas de trajet avec des correspondances, et même en cas de correspondances entre les trains Intercités/TGV/TER.</p>
DISTRIBUTION	<p>L'impossibilité d'acheter l'emplacement vélo en gare due à une réservation exclusivement numérique empêche certains usagers de voyager, notamment à cause de la nécessité d'anticiper leur voyage.</p>	<p>4</p> <p>UNE RÉSERVATION NON EXCLUSIVEMENT NUMÉRIQUE</p> <p>Organiser un système combinant la possibilité de réservation en gare et à distance de places pour les vélos et un espace libre d'accès, sans réservation.</p>

THÉMATIQUES	PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES	PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT
<p>OFFRE DE VÉLOS À BORD</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de places insuffisant ; - Housse de transport des vélos : pas d'uniformisation entre les différents types de trains et de nombreux types de housses imposés¹⁶ ; - Autocars de substitution doivent aussi prendre en charge les vélos ; - le peu de place accordée aux vélos dans les TGV Inoui, notamment à des jours et horaires de pointe. Pour les Intercités de nuit : obligation de voyager près de l'espace vélo réservé ; - L'impossibilité de bénéficier de la 1^{ère} classe en réservant un espace vélos dans un Intercités de nuit ou dans un TGV INOUI quand la voiture vélo se situe à la voiture 18. 	<p style="text-align: center;">5</p> <p>UN ÉLARGISSEMENT DE L'OFFRE DE VÉLOS À BORD DES TRAINS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans tous les trains : généralisation de l'offre vélo dans tous les trains, sans attendre les délais du décret (minimum 8 vélos non démontés et non pliés, et davantage pour les lignes très fréquentées par les cyclistes, type « train Loire à vélo ») et acceptation des remorques pliées comme c'est le cas pour les poussettes, tandems pour aveugles, et vélos spéciaux pour personnes handicapées (sur les espaces vélos ou handicapés) ; - Dans les TER : équipement de tous les cars TER réguliers ou de substitution d'un train pour accepter un minimum de 5 vélos ; - Dans les Intercités de nuit : rendre possible le transport des vélos (en particulier la ligne Clermont-Ferrand – Béziers, Aubrac) et remédier à l'obligation de voyager près de l'espace vélo réservé, à l'impossibilité de bénéficier de la 1^{ère} classe et au manque de sécurité des vélos à bord des trains.

¹⁶ <https://www.lecyclo.com/outils/voyager-en-train-avec-un-velo.html>

THÉMATIQUES	PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES	PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT
AGENTS	<ul style="list-style-type: none"> - Informer quant au moment de démontage du vélo (avant d'entrer en gare, devant le quai, devant la voiture) Les difficultés posées par la nécessité de disposer d'une housse adéquate pour les vélos démontés et comptés comme bagage ; - Point sur respect/signalétique des places (espace vélo payant trop souvent squatté par bagages gratuits). 	<p style="text-align: center;">À BORD ET DANS LES GARES, DES AGENTS INFORMÉS ET À L'ÉCOUTE DES CYCLISTES</p> <p>6</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des contrôleurs faisant respecter les emplacements, et bien informés des conditions d'accueil des cyclistes (vélos non démontés, démontés et pliants) ; - Connaissance du type de housse de transport de vélos tolérée et refusée.
RANGEMENT DES VÉLOS	<p>Difficulté à l'utilisation des systèmes d'accrochage vertical pour certains voyageurs : les vélos sont parfois trop lourds pour être accrochés verticalement, bien que ce système soit plus compact pour les navetteurs notamment. En effet, un vélo électrique pèse plus lourd qu'un "fixie" et l'utilisation de certains types de crochets reste malaisé pour tous.</p>	<p>7</p> <p style="text-align: center;">UN RANGEMENT HORIZONTAL DES VÉLOS PRIVILÉGIÉ</p> <p>Privilégier le rangement horizontal et pour le vertical, système automatique d'aide.</p>
OFFRE DE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES GARES	<ul style="list-style-type: none"> - Accès facile aux quais (plain-pied ou rampes, éventuellement ascenseur assez grand) ; - Services vélos (« vélo station... »), Vélos en Libre-Service (VLS) « national » en gare (comme SNCB) ; - Stationnements vélos en gare ; - Signalétique vélo de et vers la gare (centre-ville, véloroute voisine...). 	<p>8</p> <p style="text-align: center;">AUX ABORDS IMMÉDIATS DES GARES, UNE OFFRE DE STATIONNEMENT LIBRE ET SÉCURISÉE, ET LA POSSIBILITÉ D'UN RÉSEAU NATIONAL DE VLS</p>

THÉMATIQUES	PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES	PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT
<p>ACCÈS AUX GARES ET TRAINS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La praticité des contraintes imposées aux cyclistes, par exemple le fait de devoir démonter ou plier son vélo avant d'accéder au quai et ainsi devoir le porter dans sa housse ; - En Ile de France, faciliter le franchissement des lignes de contrôle automatique. 	<p>9</p> <p>UNE ACCESSIBILITÉ EN GARE AMÉLIORÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des accès aux quais facilités : rampes d'accès aux gares, ascenseurs aux dimensions adaptées, rampes ou goulottes accessibles le long des escaliers pour accéder aux quais, assistance à la traversée des voies, démonter/plier son vélo sur le quai.
<p>GOVERNANCE</p>	<p>Absence de lieux de débat avec les associations de défense des droits des usagers et des cyclistes.</p>	<p>10</p> <p>UN DIALOGUE OBLIGATOIRE ET RÉGULIER ENTRE LES OPÉRATEURS ET ASSOCIATIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre à l'ordre du jour l'intermodalité train + vélos dans les comités des partenaires des TER, dans les comités de suivi de dessertes ferroviaires (comités par lignes) et dans les comités de concertation des gares ; - Institutionnaliser les relations entre les opérateurs et les associations y compris les futurs opérateurs.

CONCLUSION

La facilitation du transport des vélos dans les trains et, plus largement, l'amélioration de l'intermodalité entre le vélo et le train est un des éléments permettant de contribuer au report modal.

Un des séminaires organisés dans le cadre de la mission « Duron » en vue de l'élaboration du rapport sur le modèle économique des transports collectifs¹⁷, établi en juillet 2021 par Monsieur Philippe Duron, portait sur la question de la réinvention ou de l'adaptation de l'offre. Parmi les enjeux, le développement de l'intermodalité entre le vélo et le train est cité comme une des pistes de solutions :

« De manière plus générale, selon Aurore Fabre-Landry, l'intermodalité peut constituer une piste de réponse pertinente. Il pourrait être possible de favoriser la mobilité combinée (train/TC + vélo notamment) par le biais de 3 stratégies :

- – *B+R (Bike and Ride) - pour garer son vélo à proximité d'un pôle de transport ;*
- – *Embarquement vélo à bord des trains et TC ;*
- – *Location de vélos en gare pour le dernier kilomètre ».*

La FNAUT partagera ses préconisations d'améliorations du transport des vélos dans les trains auprès des entreprises ferroviaires, des Pouvoirs publics et de l'ensemble de ses partenaires.

¹⁷ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RAPPORT%20DURON.pdf>