

Collectif Mon vélo dans le train



**L'accessibilité des vélos
dans les transports collectifs
nécessite un choc d'offre et
un choc de simplification**





Bon voyage en train et à vélo !

L'évidente complémentarité entre vélo et transports collectifs



La complémentarité entre vélo et transports collectifs permet en effet de remplacer des trajets en voiture par l'intermodalité entre le vélo (non démonté évidemment), bien adapté à la desserte des premiers ou derniers kilomètres, et les transports publics, plus rapides mais qui ne sauraient aller partout. Selon une étude allemande, la complémentarité transport public + vélo permet une alternative possible à la voiture de bout en bout, ce qui peut réduire d'un quart les émissions de gaz à effet de serre du transport personnel⁽¹⁾. Transports collectifs et vélos : une évidence ! Cette intermodalité doit être la colonne vertébrale de la mobilité alternative.

L'intermodalité ne doit pas opposer les voyageurs aux cyclistes alors que le vrai problème est l'insuffisance de l'offre en France. On doit pouvoir mettre son vélo dans les transports collectifs si besoin, en complément d'autres solutions.

Les investissements pour le ferroviaire doivent intégrer un volet « intermodalité vélo » et les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), dont la loi de cadrage intègre le vélo en gare et autour des gares, doivent également intégrer un emport largement dimensionné des vélos non démontés.

Ces dernières années, les possibilités de voyager avec son vélo ne se sont pas améliorées aussi vite que les besoins grandissants des cyclistes, créant beaucoup de mécontentements.

1 - <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451-0.pdf>

Vélos et transports collectifs en France ? La situation a tendance à se compliquer !



L'idée communément admise et souvent répétée en France par les décideurs est que les transports sont faits pour transporter des voyageurs et moins des vélos. Or le vélo est considéré comme un bagage et a sa place dans les trains depuis la fin du 19^e siècle⁽²⁾. À la suite de la disparition du service universel des bagages accompagnés en 1998 les vélos ont dû trouver une nouvelle place et les associations cyclistes se sont battues pour qu'ils disposent d'emplacements spécifiques. C'est ainsi qu'il a fallu attendre les années 1990 pour embarquer les vélos dans les trains régionaux, à l'initiative des Régions, devenues autorités organisatrices. C'est aussi la raison pour laquelle les trains à longue distance prévoient peu ou pas du tout l'emport des vélos, et c'est encore pire pour les trains internationaux, ce qui est une lacune inconcevable.

Pourtant, ces dernières années, des progrès ont été réalisés : Les associations de cyclistes ont obtenu des avancées au Parlement européen et dans la loi française. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée fin 2019 et ses décrets d'application imposent 8 vélos minimum dans tous les trains neufs et rénovés (5 pour les autocars), avec des dérogations possibles pour certains TER. Grâce à cette loi, les nouveaux TGV commandés disposeront de huit places pour les vélos ; les logos vélos sur les trains ont été agrandis et sous ce

logo le nombre de places disponibles est désormais précisé sur de nombreux TER ; les places vélos dans les TGV sont mieux signalées et défendues contre les bagages y compris par les contrôleurs, etc.

Mais depuis un an ce frémissement marque le pas : quasiment aucun train grande ligne international depuis la France y compris de nuit ne prévoit un accès aux vélos (en 2025, des Intercités Paris - Bruxelles et les trains de nuit Paris - Berlin / Wien devraient enfin le permettre), la SNCF suspend à sa guise les ventes de places vélos dans les TGV (voire demain dans les TER ?) les jours de pointe, plusieurs liaisons TGV n'acceptent toujours pas les vélos, les nouvelles règles d'acceptation des bagages réduisent le nombre de sacs possible.

Les places prévues par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) sont bien un minimum, défini dans le contexte du passé.

Or depuis lors les besoins vont croissants. Et en même temps le matériel neuf est construit pour 40 ans et la moitié du parc TER va être massivement rénovée pour 20 ans. De plus, le lancement des Systèmes Express Régionaux Métropolitains, destinés à desservir les grandes métropoles, va augmenter les dessertes et les

2 - https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_du_transport_des_vélos_en_train_en_France



Espace payant pour 2 vélos dans quelques TGV.



← Seul cas français, en vallée de la Loire, de voitures largement dimensionnée.

→ Deux places vélos dans un Intercité, mais les hautes marches et la porte étroite compliquent l'accès.



besoins en matériel de zones périurbaines densément peuplées. Une prise en compte suffisante du besoin d'export des vélos est indispensable. Les lignes du Grand Paris Express, imaginé comme un « super-métro », n'acceptent pas les vélos : c'est une erreur majeure de conception !

Concernant les TER, l'initiative discutable de la Région Bretagne à l'été 2021, consistant à imposer une réservation vélo obligatoire (sauf pour les abonnés) sur tous ses TER en été pour « faciliter le transport des vélos en train » se généralise. **Les aléas de trajet à vélo sont alors interdits puisque l'horaire du train est imposé.** De plus, une solide compétence « géo-ferroviaire » est indispensable pour savoir quelles Régions vont être traversées sur le trajet, puis une recherche internet s'impose sur le site de chaque Région concernée pour savoir s'il y a des restrictions ou des réservations imposées !

Il est devenu faux de dire qu'on peut sereinement prendre son vélo avec soi gratuitement à bord des TER !

Trouver le précieux sésame relève du parcours du combattant, aussi bien pour deviner sur quels trajets une réservation est requise, que pour se la procurer train par train à travers des applications ou sites internet disparates, et presque toujours distincts de ceux où l'on achète son billet. **De plus, cette « facilité » dissuasive est réservée à ceux qui sont connectés : ni les guichets, ni les contrôleurs ne la fournissent !** Il est au final devenu plus compliqué et contraignant de faire un trajet en TER avec son vélo que de réserver une place en TGV.

Dernière innovation en date, une région demande d'imprimer une étiquette à coller sur le guidon du vélo, comme si les cyclotouristes se déplaçaient avec une imprimante dans leur sacoche !



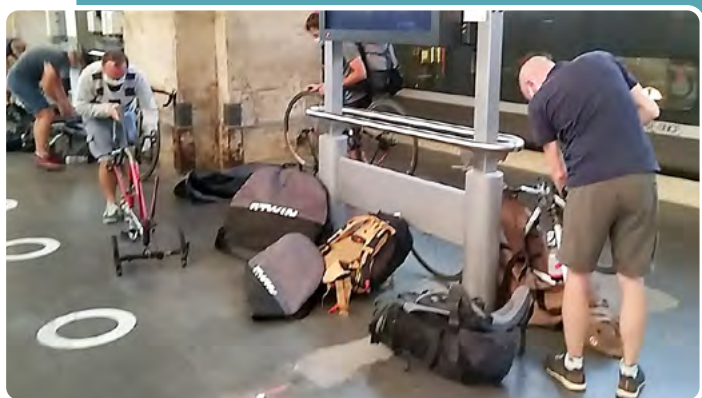
Les cyclotouristes étrangers sont aux prises avec ce système qui est déjà incompréhensible pour le touriste français. La réservation obligatoire des places vélo dans les trains régionaux n'existe nulle part ailleurs en Europe !

Toutes ces usines à gaz pour prendre un simple train régional sont dues à un seul problème, le manque de capacité de nos trains pour l'export des vélos. Un peu de tourisme dans les pays voisins, notamment en Europe centrale, met en évidence notre colossal retard dans ce domaine.

Le changement de paradigme viendra peut-être des nouveaux exploitants ferroviaires : la société « Le Train » annonce 40 places vélos à bord de ses futures rames qui desserviront l'arc atlantique.



Le vélo démonté et les sacs, c'est plus de 30 kg à porter jusqu'à la voiture



En France de nombreux transporteurs imposent que les vélos soient démontés et dans une housse de taille réduite (90 x 130). Si c'est faisable mais peu pratique pour un vélo de course, c'est rédhibitoire pour les cyclotouristes et les navetteurs.



Les trains régionaux français régulièrement sous-dimensionnés sur certains axes. Il est urgent d'adapter l'offre à la demande !



← Bricolages d'été : les sièges recouverts de housses permettent d'embarquer quelques vélos en plus.





Exemple de signalisation bien visible sur le «SERM» de Copenhague.

Ailleurs en Europe : quand on veut on peut !



De nombreux pays européens ont une tout autre idée de l'intermodalité : tout en prévoyant beaucoup de places de stationnement en gares, comme aux Pays-Bas, l'emport des vélos à bord des transports publics est lui aussi prévu dans la quasi-totalité des pays européens. À l'exception des trains de longue distance, les espaces sont largement dimensionnés, et d'autant plus que l'on se trouve en zones urbaines.

Là où la loi française prévoit royalement 8 emplacements vélos par train, on trouve plus souvent en Allemagne 6 à 12 emplacements par voiture sur les trains régionaux récemment commandés !

En Autriche, les nouvelles rames régionales pourront embarquer 60 vélos, en Tchéquie des trains régionaux récents (financés par l'UE) comportent un fourgon polyvalent (vélos et skis) en plus de places vélos dans chaque voiture, les trains Intercités Prague - Brno sont équipés d'un fourgon « bagages et vélos ». La preuve existe que c'est parfaitement faisable, c'est une question de choix et de volonté.

Les transports urbains ne sont pas en reste puisque, contrairement à la France où il est assez rare qu'on puisse embarquer son vélo (exceptions : funiculaires Ficelles et métro C à Lyon, métro 1 à Paris uniquement les dimanche et jours fériés, jusqu'à 16h30), certains réseaux de tramways, etc.), les métros de Bruxelles, Copenhague, Berlin ou Madrid acceptent les vélos.

Les autocars interurbains et internationaux sont eux aussi souvent équipés pour l'emport des vélos : Flixbus en Allemagne et certains BlaBlaBus en France, par exemple. Certains réseaux d'autocars mettent même cette mission au centre de leur service comme le réseau RadBus dans les régions de l'Eifel et de la Moselle (DE), également les Courriers de Saône et Loire.

Si la carte Interrail informe sur les possibilités d'emport de vélos dans les trains, elle ne donne pas de renseignements sur la tarification supplémentaire qui peut être complexe selon le pays, le type de train, et même la région !⁽³⁾

3 - <https://eurovelo3.fr/pass-interrail-pour-le-voyage-en-train/>

*En Europe, les trains régionaux disposent de compartiments vélos largement dimensionnés.
En Italie à droite, en Allemagne ci-dessous et au Danemark en bas à droite.*



*→ Dans de nombreuses capitales européennes les métros urbains et les tramways acceptent l'import des vélos contrairement aux métros français.
En Allemagne à gauche, Madrid à droite.*



Le transport en autocar

Des racks permettent d'accrocher 4 à 6 vélos.



Comment faciliter l'intermodalité vélo / transports en commun

Les demandes du Collectif « Mon vélo dans le train »



1 Informations et achat de billets

Les cyclistes recherchent des informations fiables, simplifiées et complètes sur les possibilités et modalités de transport du vélo non démonté avant d'acheter leur billet :

- **L'embarquement des vélos dans tous les types de trains** (TER, Transiliens, Intercités, TGV) SNCF et autres transporteurs, doit être clairement indiqué quelque soit le support (différents sites SNCF et des autres agences de voyages en ligne comme Trainline, les applis, fiches horaires).
- **Les moteurs de recherche sur les sites et les applis** doivent disposer de modalités permettant de connaître quels trajets sont possibles en train avec un vélo y compris avec plus que deux correspondances, ainsi que d'un paramétrage possible des temps de correspondance.

Le fait de cocher l'option « ajouter un vélo » conduit SNCF Connect à répondre dans certaines régions « aucun train avec un espace vélo disponible » alors que tous les trains régionaux le permettent !

Nous ne trouvons aucun train avec un espace vélo disponible. Nous vous conseillons d'effectuer une nouvelle recherche en choisissant la solution « vélo plié ou démonté sous-housse ».

Ok, j'ai compris

- **L'achat du billet doit être global**, vélo inclus, et possible sur tous supports y compris en gare. Le vélo doit être inscrit sur le billet de manière visible.
- **En cas de changement de matériel réaffectant les places réservées**, il appartient à l'exploitant d'affecter des places pour les vélos.
- **Le cycliste et son vélo doivent être considérés comme une entité unique**. En cas de rupture de correspondances ou de suppressions de trains, il appartient aux exploitants d'assurer la continuité du voyage du cycliste et de son vélo jusqu'à sa destination finale en le remplaçant dans les trains suivants, si besoin incluant l'hébergement.

2 Accueil et accessibilité des cyclistes dans les gares

Une bonne accessibilité jusqu'au train est par ailleurs l'un des points majeurs pour les cyclistes usagers du train.

Le collectif insiste tout particulièrement sur la situation des voyageurs porteurs de handicaps qui sont assignés à résidence faute de pouvoir voyager avec leurs vélos adaptés.

Il est important de :

- **Concevoir des installations à quai et à bord** autorisant tous types de vélos et vélos à assistance électrique ainsi que les vélos couchés, tandems, handi-cycles, tricycles, remorques (enfants).
- **Faciliter l'accès aux quais via des rampes**, des ascenseurs aux dimensions adaptées (permettant l'accueil de deux fauteuils roulants), ou à défaut en attendant, des goulottes le long des escaliers ; une assistance à la traversée des voies en l'absence de ces éléments ; préférer les gares accessibles par la voirie de part et d'autre de la voie ferrée (gares bifaces).
- **Rendre très visible le marquage vélo par pictogramme** indiquant les espaces vélos sur les voitures (voire au sol sur le quai), relayés par une information sur les autres rames, les quais, les panneaux d'affichage de composition des trains et les applis informatiques.
- En descendant du train, la gare devenant porte d'accès vers la ville doit **indiquer le fléchage et/ou une cartographie vers les principaux itinéraires vélos** disponibles.
- Enfin la gare doit **s'équiper avec des « services vélos »** incluant réparation et vente d'accessoires, location de vélos, consignes, sur le modèle des « vélostations ».



3 Mise en œuvre des emplacements vélos dans les trains

Les trains régionaux sont surtout utilisés par des navetteurs ou par des randonneurs cyclistes pour commencer ou boucler un trajet. **L'usage doit donc être simple et fluide. Il est donc indispensable de « voir large »** (y compris avec des espaces modulables), comme c'est par exemple le cas en Allemagne, où on est plus proches des 8 vélos par voiture que des 8 vélos par train (72 places vélos par rame de cinq voitures à deux niveaux récemment commandées pour des liaisons entre Berlin et la mer Baltique !).

Ces places doivent pouvoir être horizontales (vélo trop lourd pour être accroché) ou verticales (adapté pour des vélos légers de navetteurs). Les remorques pliées, souvent utilisées par les familles avec enfants, doivent aussi être autorisées, comme c'est déjà le cas sur plusieurs régions. Une attention particulière est à porter aux personnes à mobilité réduite pour leur permettre d'emporter leur vélo. En outre, les opérateurs doivent chercher la possibilité d'emport de vélos plus encombrants de type tricycle adapté aux seniors, tandem, vélo couché, et doivent le proposer chaque fois que possible.

La problématique des trajets en trains régionaux (trajets courts, souplesse d'utilisation), est différente de celle des trains à long parcours (réservable à l'avance sur un train fixé comme le billet du passager). Encore faut-il que cette réservation soit aisée : trop souvent les systèmes de réservation ne permettent pas facilement une recherche « voyageur + vélo ». La SNCF augmente le nombre des TGV acceptant les vélos, par contre il est rare que des trains internationaux le permettent (Eurostar...) et cette lacune reste à combler.

En attendant les matériels « neufs et renouvelés », il est nécessaire de disposer :

- D'emplacements vélos dans tous les types de trains (TGV, Intercités, TER, Transiliens), y compris de manière provisoire .
- D'un minimum de 5 places vélo dans tous les cars TER et dans les cars de substitution d'un train supprimé, programmés à l'avance (hors situation d'urgence).
- D'une offre augmentée sur les lignes desservant des itinéraires vélo, ou très fréquentées par les cyclistes, sur le modèle de la « Loire à vélo ».

Par ailleurs il est nécessaire de :

- **Faciliter l'accès du quai jusqu'aux places vélo dans les rames** (condition pour réduire les pertes de temps en gare) : prévoir des ouvertures suffisamment larges, placer les emplacements vélos au plus près des portes avec un marquage dédié bien visible, dans la mesure du possible indiquer sur le quai l'emplacement des voitures avec places vélos en généralisant, par exemple, à quai les écrans de composition des trains où apparaîtraient un logo vélo sur les voitures concernées.
- **Prévoir un espace intérieur permettant la manipulation d'un vélo avec bagages**. Dans l'intérêt de tous les voyageurs, il est souhaitable que le vélo, avec les bagages, puisse être entré ou sorti du train en une seule fois, le montage ou le démontage des bagages s'opérant dans un espace intérieur ayant des dimensions suffisantes. D'autant plus qu'un vélo de randonnée (long cours), c'est le plus souvent au minimum quatre sacoches, deux à l'avant et deux à l'arrière.
- **Informez du côté de descente avant les arrêts ;**
- **Assurer des emplacements vélos bien identifiés et distincts des autres emplacements bagages**.



La rampe idéale aussi pour les autres usagers. Une goulotte assez large évite de coincer guidon et sacoches dans la main courante.



Exemple d'une vélostation à Maastricht, on peut y stationner et y faire réparer son vélo.

- Mettre en place des actions à bord de la part des contrôleurs, afin de garantir les places vélos trop souvent inaccessibles (encombrées de bagages, de strapontins occupés, etc.).
- **Homogénéiser le service TER au niveau national**, avec obligation d'avoir des offres équivalentes d'une région à l'autre.

Face à l'inadaptation de l'offre à la demande, des mesures provisoires et exceptionnelles peuvent être mises en place.

L'offre ferroviaire doit accompagner la demande, de nouvelles capacités doivent être mises en place pour accueillir confortablement toutes les clientèles. Le collectif Mon vélo dans le train prend acte que les insuffisances d'investissements dans le matériel roulant et les infrastructures et qu'une sous-utilisation des capacités existantes conduisent à des situations de saturation qui peuvent imposer des mesures de régulation dont la réservation obligatoire des vélos dans certains trains. Mais celle-ci doit être :

- **Provisoire** : des mesures doivent être prises pour remédier dans les meilleurs délais à ces situations de suroccupation, notamment en augmentant les circulations des matériels existants.
- **Exceptionnelle** : elle doit être limitée aux trains dont il est avéré qu'ils sont en suroccupation régulière, en concertation avec les associations d'usagers et des associations de cyclistes.

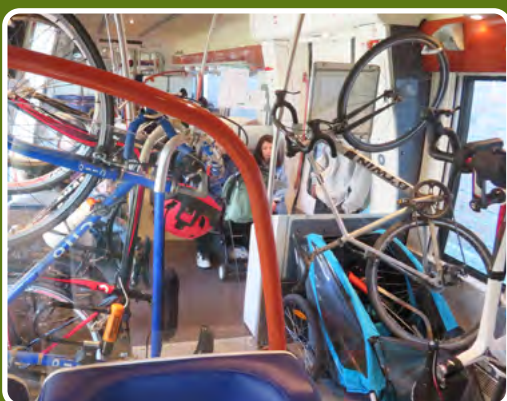
Le collectif demande donc aux Régions ainsi qu'aux opérateurs de se mobiliser pour mettre fin à ces freins inacceptables aux voyages à vélo en train.

Comment réguler la demande ?

La question se pose d'un besoin de régulation sur certaines lignes de trains ou d'autocars connaissant une forte demande afin que l'emport du vélo non démonté soit une possibilité mais pas le premier choix, sous peine d'arriver à saturation : le développement du stationnement en gare figure parmi les solutions privilégiées. Concernant l'emport des vélos dans les trains, faciliter les vélos pliants est un moyen d'accès direct à tous les trains sans avoir à les porter, etc.).

Sous réserve des conditions posées plus haut, deux solutions apparaissent possibles :

- **Soit un ticket vélo payant aux heures de pointe (plutôt qu'une interdiction)** laissant libre le choix du train (système en place dans la plupart des pays) avec des abonnements mensuels ou annuels possibles ; cela concernerait notamment les zones denses (Île-de-France, futurs Services Express Régionaux Métropolitains ou SERM)
- **Soit une réservation obligatoire sur un train imposé, sur certains trains et/ou à certaines périodes de l'année**, à condition qu'un emport supplémentaire y soit prévu, après consultation des associations d'usagers des transports, dont les associations cyclistes : cela concernerait notamment les secteurs touristiques. Cette réservation est contraignante, avec l'obligation de reporter une réservation sur un autre train en cas d'imprévu durant son voyage à vélo. Elle entraîne des effets pervers (réservations sur plusieurs trains par précaution), ou à l'inverse fermeture à la réservation vélo de trains déclarés « complet » alors que de nombreux témoignages de voyageurs décrivent les voitures ou les emplacements vélos vides. Cette réservation vélo doit impérativement être achetable de manière simple par tous les canaux de vente, et couplée au billet du voyageur.



← Contrairement à une idée répandue, la remorque pour enfants, nécessaire pour les jeunes parents cyclistes, peut se ranger sans prendre de place (ci-contre, la remorque bleue est rangée sous les vélos suspendus). Il n'y a pas de raison de les interdire à bord des TER.

→ Un grand classique : l'espace vélo, parfois payant, encombré de bagages... gratuits !



En conclusion



Le vélo constitue un moyen très efficace de parcourir les petits trajets et d'assurer « le dernier kilomètre » en intermodalité avec les transports publics. C'est une « brique de base » fondamentale de l'écomobilité.

Le développement d'un « système vélo » complet, venant en complément du transport public et incluant la possibilité d'y transporter son vélo, est nécessaire pour permettre la complémentarité des deux systèmes, permettant un report modal efficace pour diminuer significativement l'usage de l'automobile.

Ce ne sont pas les vélos qui sont trop nombreux mais les transports publics qui sont insuffisants. Les décideurs commettent une erreur en considérant que le stationnement des vélos en gares, ou la disponibilité de Vélos en Libre Service (loin d'être suffisants par ailleurs), ou encore le choix de vélos pliants, résoudront tout. En particulier pour les usages touristiques, mais pas seulement, **le transport des vélos dans les transports collectifs répond à d'autres besoins, c'est un enjeu majeur de l'intermodalité.** Le système ferroviaire devrait y avoir un rôle central qu'il ne veut pas jouer, et sans cela il n'y aura ni abandon massif de l'automobile pour les déplacements ni « France première destination touristique cyclable en 2030 » (Olivia Grégoire, Ministre chargée du Tourisme).



Le train meilleur allié du vélo et réciproquement !

Janvier 2025 - monvelodansletrain.fr



Le Collectif Mon vélo dans le train



Le Collectif Mon vélo dans le train réunit douze fédérations et associations de promotion du vélo, de transports collectifs et de défense de l'environnement qui militent pour que les cyclistes puissent emprunter facilement les trains avec leurs vélos.

Il a été actif en France pour sensibiliser avec succès les députés européens afin que le transport des vélos soit inclus dans le règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires (au moins 4 vélos par train). Il s'est mobilisé auprès des députés et sénateurs pour inclure ce nouveau droit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (cible 8 vélos par train, 5 par car).

Il a participé à une concertation avec la SNCF qui aboutit à des résultats pratiques : les nouveaux TGV en commande disposeront de 6 à 8 places pour les vélos les logos vélos sur les trains ont été agrandis ; les places vélos dans les TGV sont mieux signalées et défendues contre les bagages, etc. Des ateliers avaient été mis en place (information/réservation, vélos dans les gares, dans les trains) pour confronter les points de vue et trouver des solutions même si cette concertation a été interrompue par la SNCF.

Avec ce Livre blanc, le collectif continue son combat pour un choc d'offre et un choc de simplification qui renforce l'alliance du vélo et du train.

Les organisations membres du Collectif Mon vélo dans le train



Les Amis de la Nature France est un mouvement associatif de tourisme social et de loisirs populaires, né en 1895 à Vienne (Autriche). Il s'étend sur plus de 45 pays dans le monde.
<https://amis-nature.org/>



L'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes

Vertes œuvre à la création d'un réseau ambitieux et cohérent d'aménagements sécurisés, accessibles et de qualité pour les déplacements en modes actifs sur l'ensemble du territoire français.
<https://www.af3v.org/>



Le Club Inter-sports et de Haute Montagne (CIHM)

organise dans un esprit de plaisir et convivialité des activités sportives de pleine nature, en montagne, en plaine et en mer en France et à l'étranger. Sa section de cyclotourisme a fêté ses 50 ans en 2024.
<https://www.cihm.info/>



Cyclo Camping International

regroupe et informe ceux qui voyagent à vélo en autonomie et réunit tous les passionnés du voyage à vélo.
<https://www.cyclo-camping.international/fr>



Cyclo TransEurope agit pour la réalisation de la Scandibérique (l'Eurovélo 3 en France), le développement du tourisme à vélo et des transports écologiques.
<https://eurovelo3.fr/>



La Fédération Française de Cyclotourisme

gère la pratique du loisir et du tourisme à vélo ou à VTT en France propose un large éventail d'activités alliant tourisme, sport-santé et culture à l'exception de la compétition. Forte de plus de 120 000 adhérents et de 3 000 clubs, elle est reconnue d'utilité publique depuis 1978.
<https://ffvelo.fr/>



La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, La voix des usagers

conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Mène également des études et des réflexions sur les mobilités et l'aménagement du territoire.
<https://www.fnaut.fr/>



France Nature Environnement

est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, elle est la porte-parole d'un mouvement de 6 206 associations présentes sur tout le territoire français.
<https://fne.asso.fr/>



Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)

est la première association cycliste francilienne et défend le vélo en tant que solution pour se déplacer dans toute l'Île-de-France pour aller au travail, faire ses courses, rouler avec ses enfants ou encore pour se balader.
<https://mdb-idf.org/>



Oui au train de nuit

est un collectif citoyen qui défend le développement des trains de nuit.
<https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>



Le Réseau européen #enTrain

Train a pour missions de favoriser la mise en réseau des acteurs associatifs latins (francophonie et Espagne) en matière de défense du rail, de soutenir et amplifier leurs actions et renforcer la place du train dans les politiques de mobilité nationales et internationales.
<https://reseauentrain.eu>



STAARP

STAARP Tandem Section tandem des auxiliaires des aveugles de la région parisienne est une délégation de l'association « Les Auxiliaires des Aveugles » qui associe copilotes déficients visuels et pilotes voyants, lors d'activités de cyclotourisme en tandem.
<http://handivelo.fr/>

11730 personnes ont déjà apporté leur soutien à la campagne Mon vélo dans le train