

Position FNAUT : le vélo dans les mobilités

Après plusieurs décennies de déclin, le vélo est de nouveau valorisé comme mobilité active, pour les déplacements courts aussi bien que pour le tourisme de randonnée sur de plus longues distances. Sans doute s'agit-il d'ailleurs de la machine la plus performante jamais inventée, qui multiplie par quatre les possibilités du piéton sans aucune consommation d'énergie extérieure... l'invention du « piéton augmenté » si l'on peut dire.

Distinguons tout de suite le vélo moyen de transport au quotidien, dont il est question dans cette fiche, du cyclisme, qui est un sport d'endurance nécessitant des efforts : on ne fait pas une course cycliste en allant au travail à vélo.

En France le « tout-automobile » a failli faire disparaître le vélo. Des pays d'Europe du Nord plus clairvoyants ont, dès le choc pétrolier de 1974, inversé la tendance, notamment les Pays Bas, puis l'Allemagne et d'autres, qui ont désormais quelques dizaines d'années d'avance.

L'automobile s'est développée car elle a bénéficié de tout un « système routier » favorable : des véhicules certes, mais aussi des infrastructures, des bonus divers, des lobbys puissants, une signalétique uniforme et performante, des services multiples (guides touristiques, cartes, assurances, dépannages, etc...). Pour se développer le vélo a lui aussi besoin d'un « système vélo » intégré avec des infrastructures, une signalétique, des stationnements, des services (vélostations, dépannages, etc...).

Les avantages du vélo

Le vélo apporte de multiples avantages aussi bien en termes de consommation d'énergie que de pollution, de nuisances sonores, d'accidentologie ou d'encombrement des rues. Il a un potentiel de développement considérable, qui apparaît dès que la circulation motorisée est réduite ou canalisée comme dans la plupart des villes du nord de l'Europe, ou dans les « Zones à Trafic Limité » italiennes, ou dans plusieurs villes espagnoles aussi (Barcelone, Séville,...).

Une bonne partie des trajets réalisés en voiture pour moins de cinq kilomètres sont réalisables à vélo. On constate même que, dans nos grandes villes, un tiers des déplacements de moins de un kilomètre (!) se font en voiture ! Se passer de sa voiture sur des petits trajets permet un triple bénéfice à la fois sur le climat en limitant ses émissions de GES, sur le trafic en décongestionnant les routes de nos villes et sur la qualité de l'air en limitant les émissions de polluants atmosphériques. <https://nosgestesclimat.fr/actions/plus/transport/voiture-5km>

L'usage du vélo a aussi un impact sur la santé des habitants, en limitant le surpoids et les maladies cardiovasculaires par exemple, du fait de l'activité physique qu'il procure. (sur ce plan les trottinettes n'apportent rien puisque étant à propulsion 100 % électrique) <https://www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral>

Le vélo permet des usages variés et en multimodalité

L'usage du vélo augmente fortement pour des trajets réguliers, le terme « vélotaffeur » s'est imposé pour désigner les usagers du vélo pour le domicile-travail. La plupart des grandes villes développent désormais des pistes cyclables séparées du reste de la circulation, certaines même développent des «Réseau Express Vélo» qui permettent enfin des itinéraires continus et rapides. A Paris ces lignes reprennent la structuration du réseau du métro !

Les grands centres urbains ont aussi développé des systèmes maillés de Vélos Libre Service comme élément de leur politique publique de mobilités, un symbole fort qui y a souvent initié l'engouement pour le vélo quotidien. La commodité est réelle (pas besoin de s'occuper de l'entretien ni du stationnement) mais les coûts de gestion du système et de réassort des stations (de 0,56 € à 1,35€ par km parcouru) font parfois préférer les Vélos en location Longue Durée plus adaptés aux zones peu denses (0,10€/km), parfois même avec des vélos électriques ou pliants : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>
Les VLS sont très complémentaires des transports publics pour la desserte plus fine des quartiers, ou aux heures de faible service. Ces services ont augmenté de plus de 80 % entre 2015 et 2020, et 10 % de leurs usagers renoncent à l'achat d'une voiture, 34 % déclarent qu'ils en ont réduit l'usage. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-libre-service-station-etude-faisabilite-du-service-sa> . Les vélos en free-floating (VFF), qui peuvent à partir d'une requête par smartphone être pris et laissés n'importe où, ont connu un départ fulgurant mais ne concernent plus qu'une dizaine de villes <https://www.banquedesterritoires.fr/velos-en-libre-service-le-free-floating-sous-toutes-les-coutures> .

Pour des usages plus touristiques, des itinéraires sécurisés à vélo se développent, une vingtaine d'entre eux traversent plusieurs pays et sont labellisés « Eurovéloroutes ». <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-europeen-eurovelo/#> . Simultanément, les logiciels de calculs d'itinéraires vélo privilégient les parcours par des routes tranquilles : <https://geovelo.fr/fr>

Des vélos de types variés apparaissent, comme des vélos-cargo. Les entreprises artisanales à vélo (vitrierie, plomberie, soins à domicile,...) <https://lesboitesavelo.org/> se multiplient, de même que les entreprises de « cyclo-logistique » <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologique> , ce qui évite autant de camionnettes encombrantes.

Les vélos à assistance électrique (VAE ou Pédélec, à ne pas confondre avec des vélos électriques plus rapides assimilés réglementairement à des cyclomoteurs), maintiennent la nécessité du pédalage et leur l'assistance est limitée à 25 km/h. Ils augmentent les possibilités du vélo en terme de distances parcourues ou de dénivelés. Leur poids plus élevé complique par contre leur manutention. Les VAE permettent de mettre en selle des individus qui, de par leur profil, n'imagineraient pas possible l'usage du vélo. Les utilisateurs du vélo à assistance électrique sont assez différents de ceux du vélo classique : plus âgés, davantage de femmes, trajets plus longs.

En matière de report modal, une étude allemande a montré que le gain maximal ne s'obtenait pas par un simple report des trajets courts de la voiture vers le vélo (page 9), mais par l'absence de possession d'une voiture, ce qui rend minimal son usage (page 11) : elle est alors remplacée par de la location de voiture, mais surtout un usage accru du transport public et du vélo conjointement : le train ne peut aller partout, et le vélo ne peut parcourir toutes les distances. La complémentarité transport public + vélo permet une alternative possible à la voiture de bout en bout. On réduit alors d'un quart les émissions de gaz à effet de serre du transport personnel. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451-0.pdf>

Si l'envoi d'un vélo en « bagage accompagné » était très courant jusqu'aux années 1970, son prix devenu considérable a condamné cette possibilité. Il a fallu ensuite attendre les années 1990 pour que l'emport des vélos soit possible d'une manière générale, à l'initiative des Régions devenues Autorités Organisatrices, mais dans les trains régionaux seulement. Plus récemment, la réglementation européenne (Art 2021/782), la Loi d'Orientation des Mobilités, et ses décrets d'application, ont imposé aux Autorités Organisatrices et aux opérateurs, à l'exception des services internationaux, de prévoir une place suffisante dans les trains ou autocars neufs ou rénovés dont la commande est postérieure au 15 mars 2021, pour permettre l'emport des vélos en fonction des besoins sur chaque ligne avec un minimum de : 8 places par train de grandes lignes, 5 places par autocar, un pourcentage des places assises fixes (mais entre 4 et 8) en trains régionaux (2%), et en Ile de France (1%). <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/01/20/intermodalite-nouvelle-reglementation/> # et <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000043016320/2021-01-21>

Pour les services internationaux (la réglementation nationale ne s'appliquant pas), la question du transport des vélos relève directement du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires 2021/782 entrant en vigueur en juin 2025 : le principe est défini à l'article 6 du règlement : les voyageurs sont autorisés à emporter leur vélo, moyennant un paiement raisonnable. C'est un principe qui confère un droit pouvant être limité par les entreprises ferroviaires « pour des raisons de sécurité ou des raisons opérationnelles » par exemple pendant les heures de pointe, si le matériel ne le permet pas, en raison du poids ou de la dimension des vélos... Les matériel roulant neuf ou rénové doit comprendre au moins 4 emplacements pour les vélos sauf pour les voitures-couchettes, voitures-lits et voitures-restaurant.

Les vélos pliants, dont certains modèles sont très compacts et maniables une fois pliés, sont en quelque sorte le Graal de la multimodalité puisqu'ils peuvent prendre place à bord de n'importe quel moyen de transport sans réservation particulière, tout en conservant des qualités « routières » très convenables.

Vélo et transports urbains

Si en France il est assez rare qu'on puisse embarquer son vélo dans les transports urbains (exceptions : « Ficelles » et métro C à Lyon, et la plupart des réseaux de tramways), il est au contraire possible de mettre son vélo dans plusieurs métros ailleurs en Europe (Berlin, Madrid,...) en heures creuses sous réserve de faible affluence.

L'emport dans des bus urbains est quasi inexistant sauf cas très particulier dû au relief (de Annecy au Semnoz par exemple).

Le partage de la voirie est plus complexe :

La présence de cyclistes ne doit pas perturber la circulation des BHNS ou des trams, dont les vitesses sont supérieures.

Un partage de couloirs classiques bus-vélos de largeur suffisante est fréquent et offre une bonne solution tant que les flux restent modérés, mais suppose un modus-vivendi de bonne cohabitation car, si la vitesse moyenne est similaire, les vitesses instantanées ne sont pas les mêmes : il n'est pas souhaitable que les cyclistes dépassent les bus (pour être re-dépassés ensuite), et les cyclistes eux-mêmes ne sont pas toujours rassurés par le voisinage des bus. Un couloir mixte bus – vélos est de toutes façons préférable à l'absence de l'un ou l'autre de ces aménagements.

Il n'est pas souhaitable que la création de nouvelles pistes cyclables se fasse au détriment du transport public, par exemple à la place d'un couloir bus. De toute évidence c'est d'abord la place de la voiture qui doit être réduite afin de permettre des voies sécurisées pour les transports publics, les piétons, et les cyclistes, plutôt que de partager un espace réduit entre ces trois derniers.

Vélo et autocars interurbains

La loi LOM impose enfin que les nouveaux autocars en France puissent embarquer 5 vélos, généralement dans un rack à l'arrière. Certains réseaux le prévoient déjà en 2022 (certaines lignes du Finistère, certains autocars TER de Rhône Alpes, ...)

Cette possibilité est déjà très répandue à l'étranger : lignes Flixbus en Allemagne par exemple. Certains réseaux d'autocars mettent même cette mission au centre de leur service comme le réseau « RadBus » dans la région de l'Eifel et de la Moselle.

Vélo et trains

Au regard de l'engouement croissant pour le vélo, aussi bien au quotidien qu'en occasionnel, le train combiné à ce mode de déplacement contribue à proposer une alternative crédible et bas carbone à la voiture.

Si l'intermodalité train-vélo avec stationnement en gares doit être préférée pour les pendulaires, en particulier grâce à des consignes vélos sécurisées et la possibilité à la gare de d'arrivée de mise à disposition de VLS, VLD ou vélos réservés pour les abonnés (ou sur réservation), l'emport de vélos non démontés dans les trains doit être possible, aujourd'hui et davantage demain si possible.

Afin de développer cette complémentarité, la FNAUT est partie prenante du Collectif « Mon Vélo Dans Le Train » avec une dizaine d'autres associations, pour des contacts réguliers avec la SNCF qui donnent d'ores et déjà des résultats : meilleure signalétique des emplacements vélos, augmentation des offres en TGV, etc... Les orientations ci après résultent des réflexions de ce Collectif.

Positions de la FNAUT

Le vélo dans les gares

Pour accéder aux trains l'accès des vélos en gare doit être aisé : de préférence avec des rampes ou de plain pied pour les accès aux quais, à défaut avec des ascenseurs suffisamment dimensionnés (permettant l'accès de deux fauteuils PMR), les goulottes dans les escaliers n'étant qu'un pis-aller (trop pentues). En sens inverse, la gare 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 » : stationnement de courte ou longue durée (la LOM en a imposé <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000043016275/2021-01-21> dans 1133 gares détaillées ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000043630634>), mais aussi réparation, location, sur le modèle des « vélostations » allemandes. La SNCF envisage un classement des gares « accueil-vélo » à partir de ces critères.

Trains grande distance

Ces trains sont généralement utilisés pour un trajet avec réservation (TGV ou Intercités) ou prévu à l'avance, une réservation payante pour embarquer son vélo est donc tout à fait convenable. 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, Thalys,...) et cette lacune reste à combler. Avec une carte Interrail aucune information n'est disponible concernant la possibilité d'emport de vélos, ni la tarification supplémentaire, qui peut être complexe selon le pays, le type de train, et même la région ! : <https://eurovelo3.fr/pass-interrail-pour-le-voyage-en-train-velo-des-galeres-a-gogo-interrail-pass-for-train-bike-travel-hurdles-galore/> .

Trains régionaux

Ce type de train est surtout utilisé par des navetteurs ou par des randonneurs cyclistes pour boucler un trajet. L'usage doit donc être beaucoup plus simple et fluide que pour un train longue distance, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes d'affluence certains jours, le long de véloroutes fréquentées par exemple. D'une façon générale les emplacements vélos sont sous dimensionnés dans les TER français : en Allemagne on trouve fréquemment 6 emplacements vélos par voiture, 42 par rame de S-Bahn autour des grandes villes ... et 72 places vélos par rame de cinq voitures à deux niveaux récemment commandées pour des liaisons entre Berlin et la mer Baltique !

Face à l'affluence de nombreux cyclistes, l'année 2021 a vu fleurir en France divers systèmes plus ou moins contraignants afin de gérer les places vélos dans certains trains régionaux, parfois couplés avec des services supplémentaires d'aide à l'emport des vélos (source : SNCF) :

DES OFFRES ESTIVALES DE SERVICE VÉLO ÉTENDUES

Et des expérimentations sur la réservation obligatoire sur certaines régions

TER BRETAGNE

- réservation vélo payante au prix forfaitaire de 3€.
L'embarquement vélo reste gratuit et sans réservation pour les abonnés ou les voyageurs avec un titre Unipass
- tous les trains

TER PAYS DE LA LOIRE ET TER CENTRE VAL DE LOIRE:

- réservation vélo gratuite
- Salle basse Jumbo vélo:
- expér bâches vélos sur l'axe Tours Bourges

TER NOUVELLE AQUITAINE :

- bâches vélos sur les lignes Bordeaux Arcachon, Bordeaux Hendaye, et Bordeaux La Rochelle (3^{ème} année)

TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES ET TER SUD

- réservation est obligatoire au prix de 3€ par vélo en complément du titre de transport,
- pendant les weekends et vacances dans la vallée du Rhône sur les TER 886194 et TER 886192. Espace dédié jusqu'à 25 vélos et accompagnement par un personnel dédié à l'accueil et à l'accompagnement du client

TER OCCITANIE

- résa Obligatoire et Gratuite
- ensemble des circulations de la ligne du Train Jaune (non obligatoire pour les abonnés)

TER NORMANDIE:

- Expé bâches vélos sur la ligne Caen Granville Rennes

Le Collectif « Mon Vélo Dans Le Train » considère que ces problèmes et les « bricolages » qui en résultent sont avant tout dus au manque de capacité des trains régionaux, et que l'accès des cyclistes à ces trains doit être amélioré, avec les lignes directrices ci après.

Il serait souhaitable que se crée une instance de concertation, voire de régulation, regroupant les AO, la DGITM et Régions de France (ou les Régions volontaires dans un premier temps), avec le collectif "Mon vélo dans le train" . Ce sont ces AO qui rédigent normalement les cahiers des charges des opérateurs.

Principes de base sur les trains régionaux :

L'accès des vélos classiques ou à assistance électrique, aux trains régionaux, est libre et gratuit, de même que sur les autocars disposant d'emplacements pour ce faire. Il appartient aux autorités organisatrices et aux opérateurs de prévoir une place suffisante et des capacités supplémentaires dans les trains pour permettre l'emport des vélos en fonction des besoins sur chaque ligne. Une information devrait spécifier les trains spécialement chargés (sur les fiches horaires par exemple).

Ces places doivent pouvoir être horizontales (vélo trop lourd pour être accroché) ou verticales (adapté pour des vélos légers de navetteurs). Il n'est pas souhaitable d'avoir, dans l'emplacement vélos, des strapontins, qui sont régulièrement source de conflits d'usage alors même qu'il reste de nombreux sièges inoccupés. 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, ou vélo couché, et doivent le proposer chaque fois que possible.

Gestion des périodes d'affluence sur les trains régionaux :

Sur certaines lignes et à certains moments, l'affluence peut nécessiter des aménagements particuliers pour accroître la capacité vélos des trains (compartiment vélos plus grand, par exemple la partie basse du train réservée au vélo, comme sur la Loire à vélo, ou des bâches de protection permettant de poser des vélos sur les sièges, parfois avec du personnel aidant au chargement,...) et induire des modalités d'accès spécifiques avec réservation, prenant pour compte ce qui suit :

- Limitées dans le temps : période estivale, certains week-end,...
- Pour certains trains : uniquement sur les lignes et les heures d'affluence prévisible. Ainsi il ne semble pas judicieux de généraliser la réservation sur tous les trains d'une région ;
- À condition que ces trains fournissent une offre temporairement accrue de places disponibles ou d'aide au chargement/déchargement
- Ces modalités à destination principalement des cyclotouristes ne doivent pas réduire l'offre aux autres cyclistes qui emportent leur vélo de façon régulière sur ces lignes ;
- La réservation est facultative : les usagers qui réservent ont une place garantie, ceux qui ne réservent pas ont une place dans la limite des places disponibles (aléas de dernière minute).
- La réservation peut être payante (3€?) mais pour un trajet global et non train par train.
- La réservation doit être aisée à obtenir par tous les canaux habituels d'achat de billets, proposée en même temps que l'achat du billet en demandant simplement une option vélo. Elle doit être aussi disponible en gares ou auprès du contrôleur même au dernier moment.
- Pour les trains qui parcourent plusieurs régions la règle régionale de la gare de départ s'applique sur l'ensemble du parcours du cycliste.
- Pour une lisibilité du service, il est souhaitable que ces modalités d'accès exceptionnelles soient homogènes sur le territoire et fassent l'objet d'une information suffisante des usagers, qui souvent viennent d'autres régions ou d'autres pays ...

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. La FNAUT promeut le développement d'un « système vélo » complet venant en complément du transport public, la complémentarité des deux systèmes permettant un report modal efficace pour diminuer significativement l'usage de l'automobile.

Gilles Laurent Mars 2023