

Position FNAUT

Emport des vélos dans les trains régionaux

Historiquement les trains régionaux en France n'ont pas été conçus pour transporter un grand nombre de vélos ni surtout des vélos utilitaires, contrairement à ce qu'on constate dans d'autres pays (Allemagne notamment). Un retard considérable a été pris à ce sujet, les associations cyclistes réclament depuis longtemps plus de places dans les trains alors que la pratique du vélo est en augmentation.

Il en résulte une suroccupation de certains trains, et la plupart des Régions ont mis en place des systèmes de réservation obligatoires très contraignants, inadaptés pour un usage facile des trains régionaux : **il est ainsi devenu complètement faux d'affirmer qu'on peut prendre sereinement le TER avec son vélo !**

Comment gérer l'affluence ? La FNAUT préconise sept recommandations :

Recommandation n°1 : La première réponse est d'**augmenter la capacité d'emport vélos** et le nombre de trains (fréquence, plage horaire, etc ...). Les commandes de matériels neufs en Allemagne (mais aussi en Suisse, Belgique, etc...) prévoient souvent de 8 à 15 vélos par voiture, très au-delà de ce qui se fait en France.

Recommandation n°2 : Une solution plus immédiate est de **supprimer les strapontins et les bagages dans les espaces vélos**, source de conflits et de pertes de temps, et de mieux indiquer où se trouvent les emplacements vélos.

Recommandation n°3 : Il faut que les **stationnements en gares** soient faciles d'accès, visibles, proches des accès vers les trains, en nombre suffisant et réellement sécurisés, **avec une garantie de sécurité** (ou une assurance). Les Autorités Organisatrices peuvent aussi **développer des vélos libre service ou des locations longue durée de vélos pliants** à un prix raisonnable.

Recommandation n°4 : **Améliorer l'information des cyclistes sur la saturation possible** d'un train, en fonction de l'heure ou du tronçon, ce qui est facile à indiquer sur les fiches horaires ou les logiciels informatiques. La tarification pourrait, en lien avec cette information, être modulée :

- vélo vert : emport gratuit (heures ou périodes « super-creuses »)
- vélo jaune : ticket vélo (pass journée de base), avec un tarif pouvant être majoré aux heures de pointe (ex : région parisienne aux heures de pointe, en remplacement de l'interdiction actuelle)
- vélo rouge : résa obligatoire train par train (sur un nombre de tronçons et d'horaires très limité)

Recommandation n°5 : La régulation de la demande d'emport à bord des trains sur les trajets où la demande vélo est forte, pourrait s'obtenir par **un ticket vélo payant à la journée ou au mois**, (c'est-à-dire aux mêmes conditions de validité que le billet du passager) à prix modéré, augmenté aux heures de pointe, mais sans train imposé. Cette forme de tarification modulée, qui est le principe général ailleurs en Europe, a pour but de **limiter le nombre de trains à réservation vélo obligatoire**, et de **supprimer les interdictions rigides à certaines heures** dans les zones denses et en Ile de France.

Recommandation n°6 : Une fois réduite la demande globale, et à défaut d'autre solution, reste à gérer **certaines lignes particulières à certaines heures, où un système de réservation avec train imposé peut, de manière exceptionnelle, se justifier** : cela concernerait notamment certains trains dans les secteurs touristiques à la demande imprévisible.

Recommandation n°7 : Afin d'assurer la lisibilité du système et la facilité d'utilisation, une coordination doit se faire entre les Régions pour harmoniser les règles d'accès.

La complémentarité entre vélo et transports collectifs

La complémentarité entre vélo et transports collectifs permet de remplacer des trajets en voiture par l'intermodalité entre le vélo, bien adapté à la desserte des premiers ou derniers kilomètres, et les transports publics, plus rapides mais qui ne sauraient aller partout. La FNAUT promeut le développement d'un «système vélo» complet venant en complément du transport public. Selon une étude allemande, la complémentarité transport public + vélo permet une alternative possible à la voiture de bout en bout, ce qui pourrait réduire d'un quart les émissions de gaz à effet de serre du transport personnel.

Malheureusement en France, les Régions sous la pression de la SNCF ne voient le vélo dans le train que comme un problème. Pourtant, faciliter l'accès à vélo au train, c'est contribuer à réduire l'accès à la gare en voiture. Quand on voit les parkings de gares saturés et le stationnement sauvage à proximité, si ces personnes venaient à vélo, même en le prenant dans le train, cela serait plus efficace. L'emport du vélo non démonté n'est d'ailleurs pas la seule solution.

Il est donc indispensable de faciliter les trajets combinant le train et le vélo.

Dans tout ce document on entend par « vélo » une bicyclette éventuellement à assistance électrique, non démontée, le cycliste n'ayant pas vocation à se transformer en mécanicien sur le quai. Et par extension les trottinettes motorisées et certains vélos adaptés pour les personnes à mobilité réduite.

Pour les trajets de grandes lignes (trains à grande vitesse, Intercités, ...) l'offre est heureusement appelée à augmenter (TGV-M prévus avec 8 places par rame,...) et l'emport du vélo fait l'objet d'une réservation payante achetée simultanément avec le billet du voyageur, et avec les mêmes contraintes. Toutefois le vélo doit être clairement inscrit sur le billet et ne pas être « oublié » en cas de réaffectation de matériel.

Pour les trains régionaux par contre, la diversité des demandes et le manque de places à bord conduit à devoir gérer la pénurie, notamment lors des pointes de trafic. Les trains urbains (RER) ne doivent pas être oubliés, alors qu'actuellement l'interdiction à certaines heures prévaut : depuis 2010 le transport des vélos est libre sur le RER de Copenhague, conduisant à une forte hausse de l'usage du vélo.



Sur les trains régionaux, des situations très diverses et donc illisibles

L'usage historique depuis une trentaine d'années était de pouvoir prendre son vélo avec soi dans les trains régionaux gratuitement. Ce n'est plus le cas et diverses situations se présentent, qui nécessitent à chaque fois une vérification puisque cela évolue chaque année : **il est ainsi devenu complètement faux d'affirmer qu'on peut prendre sereinement le TER avec son vélo :**

- Dans la plupart des cas il reste possible, notamment entre novembre et avril ou sur les lignes peu fréquentées, de prendre son vélo à bord sans formalité particulière, les seules limites étant la place disponible et l'encombrement des espaces vélos par d'autres bagages ;
- Mais dans toutes les Régions désormais, une réservation pour le vélo est requise sur les lignes les plus fréquentées, notamment de mai à octobre. Cette réservation est différente dans chaque Région (dates, tarifs, lignes concernées, concernant ou non les abonnés,...), généralement n'apporte aucune garantie de place, et doit être achetée uniquement par Internet et séparément du billet voyageur ;



- Quelques trains régionaux font exception et suivent les mêmes règles que les Intercités, à savoir une réservation vélo simultanée avec l'achat du billet du voyageur (TER Paris - Normandie ou ligne Paris Strasbourg...) ;
- Quelques rares trains régionaux sont interdits aux vélos à certaines heures (Quelques TER Strasbourg – Bâle ou Strasbourg – Offenbourg à l'heure de pointe en Alsace) ;
- Enfin l'Ile-de-France est complètement à part, en interdisant les vélos lors des pointes du matin et du soir sans tenir compte de l'occupation réelle des trains (sauf la ligne V Massy <> Versailles qui accepte les vélos à toute heure vue sa faible charge), et en n'étant pas intégrée aux recherches horaires nationales. Le Grand Paris Express (lignes 15 à 18) n'a pas prévu d'emport des vélos à bord ce qui est une aberration. De plus les heures de pointe ne sont pas identiques sur un même RER selon qu'il circule sur un tronçon RATP ou SNCF...
- De plus, l'information disponible est souvent peu claire et sujète à interprétations divergentes entre les usagers et les contrôleurs (sur les vélos « encombrants », les remorques pliées ou pas, ou par exemple : "Interdiction aux vélos d'accéder à bord des TER en cas de forte affluence, particulièrement pendant les heures de pointe 6-9, 16-19 » (PACA) : que faut-il comprendre ?)

Un tel niveau de complexité rebute le voyageur, et ne se retrouve nulle part ailleurs en Europe. Dans ces conditions l'accès au train des cyclistes, et notamment des touristes français ou étrangers, est compromis, ou devient source de litiges avec les contrôleurs.

Les besoins sont divers

L'emport des vélos dans les trains régionaux recouvre des réalités très diverses :

- Le navetteur voyage léger, fait le même trajet tous les jours ;
- Le cycliste occasionnel, par exemple en déplacement, voyage léger aussi mais a des trajets qui peuvent être fréquents mais sur des lignes variables ;

- Le randonneur, qui peut faire un aller-retour sur la journée ou un voyage au long cours, est plus chargé (plusieurs sacoches) et a besoin de son vélo sur place ;
- Ce randonneur a parfois besoin d'une remorque d'enfant. Ou de plusieurs places pour ses enfants ;
- Le nombre des vélos à assistance électrique augmente, il sont plus lourds et concernent des personnes plus âgées ;
- Ajoutons des vélos plus spéciaux pour les personnes handicapées ou des « long tails » qui se répandent.
- S'ajoutent aussi des trottinettes motorisées et des « fat bikes » qui réglementairement sont plus assimilables à des scooters (vitesse maximale dépassant les 25 km/h).

Quels sont les problèmes rencontrés par les cyclistes ?

Aucun vélo spécial n'est accepté sur les trains en France (alors qu'en Suisse ou en Allemagne c'est possible).

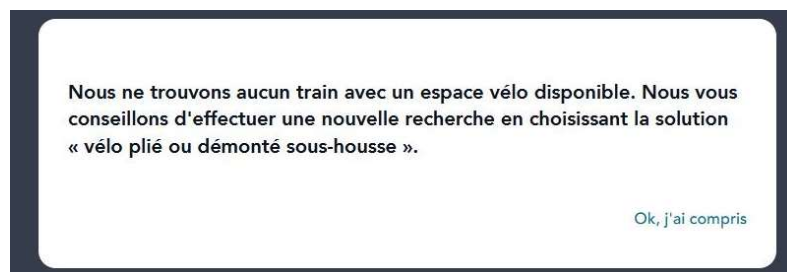
Les remorques sont parfois acceptées pliées mais pas toujours (dans 8 régions sur 11 en 2026). Parfois avec une réservation en plus, parfois pas.

En règle générale il faut accrocher son vélo verticalement, ce qui n'est pas toujours possible (poids du vélo, capacités physiques du cycliste, crochets pas adaptés aux roues, ...) ;

Souvent des bagages volumineux ou des voyageurs sur les strapontins occupent l'espace prévu pour les vélos ce qui empêche ou ralentit leur chargement ;

Et surtout les réservations obligatoires à géométrie variable complexifient, voire dissuadent, l'organisation du voyage en train notamment pour les raisons suivantes :

- la France est le seul pays en Europe à faire ce système sur les trains régionaux.
- Smartphone imposé (pas disponible au guichet ni aux distributeurs)
- Site de réservation spécial séparé de l'achat du billet voyageur
- Différent dans chaque Région : prix, lignes, dates, etc. Nécessite de vérifier sur chaque site régional (incompréhensible pour les étrangers). De plus les liaisons interrégionales sont soumises à des règles différentes sur une partie du parcours ou selon... le sens de circulation !)
- SNCF Connect défaillant (infos fausses ou trompeuses)



- Une résa train par train, voire vélo par vélo (plusieurs résas à prendre pour une famille faisant un trajet avec des correspondances)
- Aucune garantie de place en cas de suppression de train (ni même dans le train réservé)
- Système opaque, résas refusées alors que des places sont libres dans les trains. L'occupation réelle doit correspondre à la réservation !
- Le logiciel de réservation réduit considérablement, en se limitant aux seuls emplacements officiels, le nombre de places possibles. Le nombre de places ouvertes à réservation est même parfois inférieur au nombre de crochets disponibles, à cause d'un quota arbitraire affecté aux abonnés dans les Régions où ils peuvent embarquer un vélo sans réserver.
- Contradictoire avec la souplesse d'utilisation du TER

L'accès des vélos à bord des trains régionaux fait face à un triple problème

- Historiquement les trains régionaux n'ont pas été conçus pour transporter un grand nombre de vélos ni surtout des vélos utilitaires, contrairement à ce qu'on constate dans d'autres pays (Allemagne notamment). Un retard considérable a été pris à ce sujet, les associations cyclistes réclament depuis longtemps plus de places dans les trains et ont mis en garde contre une mauvaise anticipation alors que la pratique du vélo est en augmentation. Ce n'est que très récemment que des augmentations de capacités sont enfin prévues pour essayer de faire face à la demande. Une seule liaison offre des capacités « à l'Allemande » : le long de la Loire à Vélo. De plus le matériel ferroviaire dure 40 ans avec une grande rénovation à 20 ans, seules occasions où un réaménagement des places vélos serait possible, selon les exploitants. En outre certaines lignes sont à leur limite de capacité (Paris Calais par exemple) ;
- La densité des circulations est souvent insuffisante pour se permettre d'attendre le train suivant en cas de suroccupation ;
- Sur certaines lignes la demande peut être très variable selon la saison, les week-ends, la météo, etc.



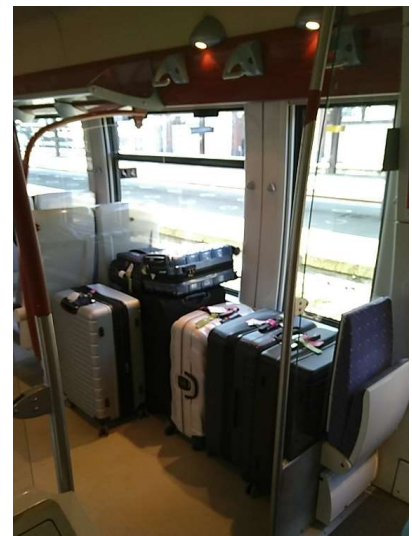
Train régional « Metronom » en Allemagne

Comment gérer l'affluence ? La FNAUT préconise sept recommandations :

Recommandation n°1 : La première réponse est d'**augmenter la capacité d'emport vélos** et le nombre de trains (fréquence, plage horaire, etc ...). Les commandes de matériels neufs en Allemagne (mais aussi en Suisse, Belgique, etc...) prévoient souvent de 8 à 15 vélos par voiture, très au-delà de ce qui se fait en France.

Toutes les nouvelles commandes et les rénovations doivent prévoir cette augmentation de capacité, avec un espace suffisant facilitant l'accès (familles) et en prévoyant un mix de places verticales et horizontales (principe retenu par les Suisses pour s'adapter aux clients : des gens plus âgés et des vélos plus lourds) ainsi qu'une flexibilité dans l'affectation des espaces à bord des trains (afin que les trains TER puissent s'adapter aux pics de fréquentation à la belle saison, provoqués par une affluence de cyclo-voyageurs). Un autre avantage très important des places "horizontales" est leur polyvalence : vélos, fauteuils roulants, poussettes, remorques vélo,... Les trains de banlieue et régionaux doivent avoir plus de places pour les vélos que les trains de longue distance.

Recommandation n°2 : Une solution plus immédiate est de **supprimer les strapontins et les bagages dans les espaces vélos**, source de conflits et de pertes de temps, et de mieux indiquer où se trouvent les emplacements vélos. Des emplacements bagages et strapontins doivent être prévus ailleurs. De même le contrôleur doit veiller au **rangement correct des bagages**, qui ne doivent pas encombrer, comme ci contre, l'espace vélos.



En outre il faut agir sur la demande, de plusieurs manières :

Sur les lignes très chargées il faut que des mesures incitatives soient prises pour permettre aux navetteurs de laisser leur vélo en gare et que les cyclistes qui le peuvent optent pour **d'autres options que le transport du vélo** : vélo pliant, stationnement en gare, double vélo (un au départ et un à l'arrivée), vélos libre service en gares, sont autant de solutions à privilégier. Aux Pays-Bas, 40 % des navetteurs viennent à vélo à la gare, et 10 % seulement continuent leur trajet à vélo à destination (donc en ayant un deuxième vélo sur place ou en ayant pris leur vélo dans le train). En conséquence :

Recommandation n°3 : Il faut que les **stationnements en gares** soient faciles d'accès, visibles, proches des accès vers les trains, en nombre suffisant et réellement sécurisés, **avec une garantie de sécurité** (ou une assurance). Il faut aussi **simplifier leur accès « administratif »** (tarifs, inscription, à prévoir d'office dans les abonnements, etc...). Les Autorités Organisatrices peuvent aussi **développer des vélos libre service ou des locations longue durée de vélos pliants** à un prix raisonnable. Il serait aussi possible de **référer des alternatives vélo à destination**, notamment des services de **location de vélos** : Sur SNCF Connect, application officielle de la SNCF, la rubrique "à destination" met en avant la location de voitures, pas celle de vélos. De même Gares et Connexions (appli « Ma Gare ») devrait compléter les services vélos disponibles à proximité des gares (réparation par exemple).

Dans les grandes gares des **services complémentaires** doivent être proposés : service de réparation, vente d'accessoires pour vélos, gonflage, mise à disposition de petits outillages, petites consignes pour navetteurs, plus importantes pour voyageurs à vélo. L'accès aux parkings gardés doit être possible facilement à l'heure ou à la journée. Ce type de « **vélo-stations** » sont très incitatives pour laisser le vélo en gare, comme on le constate notamment aux Pays-Bas, Allemagne, etc.. .



« Vélo-station » dans une gare allemande

Recommandation n°4 : Améliorer l'information des cyclistes sur la saturation possible d'un train, en fonction de l'heure ou du tronçon, ce qui est facile à indiquer sur les fiches horaires ou les logiciels informatiques (par exemple ombrage des tronçons et heures chargées). La tarification pourrait, en lien avec cette information, être modulée :

- vélo vert : emport gratuit (heures ou périodes « super-creuses »)
- vélo jaune : ticket vélo (pass journée de base), avec un tarif pouvant être majoré aux heures de pointe (ex : région parisienne aux heures de pointe, en remplacement de l'interdiction actuelle)
- vélo rouge : résa obligatoire train par train (sur un nombre de tronçons et d'horaires très limité)

De même l'information générale sur ce qui est autorisé ou interdit (remorques, vélos encombrants,...) est souvent ambiguë, source de litiges, et doit être clarifiée.

Recommandation n°5 : La régulation de la demande d'emport à bord des trains sur les trajets où la demande vélo est forte, pourrait s'obtenir par **un ticket vélo payant à la journée ou au mois**, (c'est-à-dire aux mêmes conditions de validité que le billet du passager) à prix modéré, augmenté aux heures de pointe, mais sans train imposé : En l'absence d'une tarification, il sera toujours plus simple et plus rassurant d'emporter son vélo personnel dans le train que de le laisser en gare, et il n'est pas illogique qu'un vélo paye sa place (tout comme cela pourrait être le cas des « bagages spéciaux » en général : poussettes, instruments de musique, etc.)..

Cette forme de tarification modulée, qui est le principe général ailleurs en Europe, a pour but de **limiter le nombre de trains à réservation vélo obligatoire à des cas très particuliers**, et de **supprimer les interdictions rigides à certaines heures** dans les zones denses et en Ile de France, où il faudrait d'ailleurs que RATP et SNCF aient les mêmes règles...

Recommandation n°6 : Une fois réduite la demande globale, et à défaut d'autre solution, reste à gérer **certaines lignes particulières à certaines heures, où un système de réservation avec train imposé peut, de manière exceptionnelle, se justifier** : cela concernerait notamment les secteurs touristiques à la demande imprévisible. Les réservations avec train imposé généralisées comme on les trouve de plus en plus souvent ne sont pas acceptables vu les contraintes qui en résultent. 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 peuvent venir d'autres régions ou d'autres pays ... Cette réservation est de fait très contraignante (l'horaire à vélo n'est pas toujours prévisible !) et devrait respecter les règles suivantes :

- la réservation **ne doit concerner que certains segments de lignes à certaines heures** : ceux qui risquent réellement d'être l'objet de trop forte demande ;
- la réservation doit être automatique **de manière simple par tous les canaux de vente, couplée au billet du voyageur dès lors qu'il précise « avec vélo »**, y compris en gare et y compris sur une demande de trajet nécessitant plusieurs trains (TGV + TER,) ; Le site « **veloabord.fr** » récemment mis en place est un petit début mais doit être amélioré : l'itinéraire est détaillé en précisant les tronçons avec / sans résa même pour des parcours interrégionaux, mais parfois avec des correspondances rallongées en fonction des disponibilités. D'où la nécessité de penser à réserver pour le vélo avant d'acheter son billet, ce qui est compliqué ... Reste à l'améliorer, à faire en sorte qu'il soit correctement référencé, à prévoir d'y inclure toutes les gares et à le coupler avec l'achat des billets ... !
- La réservation doit être possible jusqu'au départ du train de la gare de départ (et non de la gare origine). De même, il faut pouvoir modifier une réservation retour jusqu'à l'heure de départ du train de la gare de départ du trajet retour.
- les principes de réservation doivent être **publics et transparents** : l'exploitant ne doit pas utiliser la réservation pour interdire à sa guise tout vélo, et l'état des réservations doit refléter l'occupation réelle à bord du train ;
- La réservation doit valoir **garantie de transport** même en cas d'aléa ou de suppression de train ;
- Il est envisageable d'offrir à la clientèle cycliste qui le souhaite un service de réservation tandis que d'autres places identifiées sont prévues en libre accès (pour les abonnés par exemple). Cela est pratiqué depuis des années sur l'Interloire (Orléans - Saint-Nazaire). **Cette réservation facultative garantirait une place** au cycliste qui a réservé, les autres accédant sans garantie de place.

Recommandation n°7 : Afin d'assurer la lisibilité du système et la facilité d'utilisation, une coordination doit se faire entre les Régions pour harmoniser les règles d'accès.