

## Transport des vélos dans les trains nationaux et internationaux de longue distance et dans les trains d'équilibre des territoires



L'ambition affichée par le gouvernement de faire de la France la première destination en Europe du tourisme à vélo et de doubler la part de ces séjours d'ici 2020 implique une politique globale et cohérente. Elle concerne tant la promotion de la Destination France à vélo, la mise en place d'infrastructures (véloroutes et voies vertes), l'amélioration des conditions d'accueil des cyclistes (label accueil vélo) que la facilité d'accès aux transports ferroviaires. Les unes ne vont pas sans les autres.

Or, de plus en plus, l'accès aux trains nationaux et internationaux devient un frein au développement du tourisme à vélo.

### 1. Une ambition : la France première destination européenne du tourisme à vélo

Les retombées financières du tourisme à vélo sont importantes. D'abord mises en évidence chez nos voisins, elles ont été chiffrées par l'agence française d'ingénierie touristique :

- 8 millions de séjours touristiques dont près de 2 millions de séjours de cyclistes étrangers profitant notamment aux régions frontalières (Franche-Comté, Alsace) à l'itinéraire la Loire à Vélo, au tour de Bourgogne..
- 7 000 km de véloroutes et voies vertes, 50 000 km d'itinéraires VTT balisés en France, des aménagements qui génèrent de nombreux emplois directs pour leur conception, réalisation, entretien, valorisation, et indirects (hébergement, restauration, animations...);
- Des dépenses entre 50 et 70 € par jour et par cycliste.

La part modale du train dans les déplacements liés aux séjours itinérants est de 40% : c'est trois fois plus que la moyenne des touristes, une performance liée notamment à leurs besoins spécifiques (accéder à leur point de départ, trajets en cours de voyages, revenir). Sur l'Eurovélo 6 en France, 40% des itinérants à vélo utilisent le train pour accéder à l'itinéraire ou durant leur séjour. Le train est le mode d'accès privilégié par les Allemands et les Suisses, mais aussi par une part non négligeable d'Italiens, d'Espagnols, d'Anglais et de Français.

## **2. Une condition pour réussir : faciliter le transport des vélos dans les trains**

Tout comme celui de la voiture dans les années soixante, l'usage du vélo ne peut se développer sans un environnement favorable. Dans la chaîne du déplacement d'un touriste à vélo, le train est souvent le premier contact avec le pays, la région, la culture française. Le randonneur à vélo se sent-il accueilli ou bien marginalisé, rejeté ?

La SNCF a été la première compagnie ferroviaire européenne à accepter les vélos non démontés dans les trains à grande vitesse. Le développement accéléré de la mise en service de TGV Duplex qui ne comporte aucun aménagement pour les vélos remet en cause cette avancée.

La dégradation des conditions de transport des vélos sur les lignes à grande vitesse de la SNCF (réduction de moitié des places vélos dans les TGV-A, suppression pure et simple de ce service sur certaines lignes) est incohérente avec l'ambition affichée par l'Etat de faire de la France la première destination européenne du tourisme à vélo. Elle déconsidère également les investissements financiers des Régions, Départements et Communes pour la construction d'un schéma européen et national de véloroutes.

La majorité des lignes ferroviaires internationales touchant la France est interdite aux cyclistes avec leur vélo non démonté. C'est le cas dans quatre des six grands pays frontaliers (France-Italie, France-Espagne, France Belgique, France-Royaume Uni), partiellement sur un pays (France-Allemagne), autorisée sur un seul pays (France-Suisse). Nos frontières ferroviaires se ferment de plus en plus aux cyclotouristes étrangers.

Sur les trains longues distance à réservation obligatoire, la création d'espaces vélos à partir de sièges relevables a démontré que la demande peut être satisfaite sans diminuer la capacité en places assises aux heures de pointe, et que le chargement/déchargement du vélo par l'utilisateur n'entraîne aucune contrainte d'exploitation. Le transport des vélos non démontés ne pénalise donc pas l'économie du transport ferroviaire. Seules l'ignorance et l'absence de volonté des opérateurs ferroviaires peuvent expliquer leur faible prise en compte de ce segment de marché.

## **3. Le cas particulier des trains d'équilibre de territoire**

Depuis presque 3 ans, une convention lie l'Etat et la SNCF. Par cette convention, l'Etat assume le rôle d'autorité organisatrice de ce service public de transport de voyageurs. Il s'inscrit également dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement en faveur du transport ferroviaire. Il s'avère que les termes de la Convention ne sont plus respectés sur certaines lignes (réduction drastique du nombre de trains Intercités sur certaines liaisons telles que Paris-Orléans, Paris-Maubeuge ..., suppression de l'offre vélo notamment sur Paris-Orléans). Le ministre des Transports ayant déclaré récemment que cette convention qui vient à son terme le 31 décembre 2013 serait renouvelée avec un engagement à hauteur de 4Md€ pour le renouvellement du matériel, il importe que le transport des vélos non

démontés soit réaffirmé dans la prochaine convention et pris en compte dans le cahier des charges du matériel.

Cette prise en compte est urgente afin de prévoir les emplacements vélos dès la conception du matériel.

#### **4. Un contexte favorable à un arbitrage gouvernemental**

Dans le cadre de l'obligation d'ouverture des marchés ferrés à la concurrence internationale, le gouvernement doit fixer les clauses de services que les nouveaux opérateurs devront respecter pour pouvoir circuler sur le territoire français. A l'instar d'autres pays européens, il est nécessaire d'inclure dans ces conventions le transport des vélos non emballés et non démontés pour assurer la continuité d'itinéraire sur les réseaux nationaux et internationaux.

Ces modifications structurelles du marché du transport par rail en Europe ne peut plus faire reposer le transport des vélos sur la seule bonne volonté des compagnies ferroviaires. Elle doit résulter d'obligations législatives et ou réglementaires s'appliquant à tous les opérateurs ferroviaires.

L'intervention des institutions européennes et de l'Etat en France doit garantir le droit des touristes à vélo de transporter les vélos non démontés dans tous les trains nationaux et internationaux.

En conclusion, nous approuvons l'orientation du gouvernement de faire de la France la première destination des touristes à vélos.

A cet effet, nous demandons au ministre des Transports :

- une intervention au niveau européen pour modifier l'article 5 de la directive sur les droits et obligations des voyageurs en train. Tel qu'il est rédigé, cet article n'oblige pas les compagnies ferroviaires à prévoir des emplacements pour les vélos dans les trains. Une nouvelle rédaction plus contraignante est indispensable, le soutien du gouvernement français sera précieux.
- La mise en place d'une législation ou d'une réglementation nationales garantissant aux voyageurs à vélo l'accès aux trains de toutes les compagnies opérant sur le territoire français.
- En vue de ces nouvelles dispositions, il doit être demandé à la SNCF la prise en compte d'aménagements dans les cahiers des charges pour les nouvelles commandes et rénovations de tous types de matériel (en premier lieu la commande pour les TET)

#### **Copie à :**

Monsieur Lebrun, Coordinateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo  
Mme Pinel, ministre de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme

## **Présentation des signataires :**

### ***AF3V Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes***

L'AF3V est une association d'usagers (110 associations locales ou départementales représentant environ 20 000 usagers + 450 adhérents individuels) qui agit en faveur du développement et de la valorisation des Véloroutes et Voies Vertes qu'elles soient de portée régionale, nationale ou européenne. Une des missions essentielles de ces itinéraires est de permettre la randonnée itinérante à vélo elle-même génératrice de retombées économiques importantes. Cependant, la linéarité sur de longues distances de ces itinéraires, impose de mettre à disposition des usagers des infrastructures de transport leur permettant de rejoindre les points de départ et/ou d'arrivée AVEC leur vélo équipé.

### ***Blue Marble Travel***

Voyagiste, conseiller en tourisme spécialisé dans le cyclotourisme depuis 1986, Blue Marble Travel est le plus grand client de la SNCF pour ses services train + vélo (jusqu'à 10% des vélos transportés dans les trains à réservation obligatoire, selon l'année). A travers l'Europe, nous réalisons actuellement autour de 10.000 voyages "cyclotouristiques" train + vélo par an.

Nos clients viennent pour l'essentiel d'autres continents : les Etats-Unis, l'Australie et le Canada sont nos marchés les plus importants, en ordre décroissant. La dépense moyenne / client sur le sol européen est estimée à 2.400€ / séjour, ce qui contribue un réel apport économique dans les régions où nous pouvons réaliser nos circuits.

Les difficultés de transport de cycles dans les trains français (et internationaux desservant la France), sont un frein majeur au développement du cyclotourisme européen dans notre pays.

### ***Fédération Française de Cyclotourisme – FFCT***

La fédération représente 125000 licenciés, 4000 manifestations annuelles.

De grands évènements : semaine fédérale chaque année : 12000 à 15000 participants,

Toutes à Paris en 2012 : 4000 participantes,

Semaine nationale et Européenne des jeunes : 600 participants.

Le développement du tourisme à la fédération Française de Cyclotourisme c'est l'organisation de séjours à thème, de voyages itinérants, en France et dans le Monde (Pékin-Paris-Londres en 2012).

La FFCT c'est plus de sécurité, le développement des territoires, elle s'inscrit dans une démarche de développement durable

### ***Fédération Française Union Touristique les Amis de la Nature FFUTAN***

Créée en France en 1912, elle regroupe 105 associations locales qui gèrent 55 gîtes et terrains de camping. Elle est membre de l'International des Amis de la nature qui rassemble 500 000 adhérents dans 50 pays, essentiellement en Europe.

Les activités développées par ses associations sont notamment : la protection de l'environnement, le tourisme à pied et en vélo. Elle s'est engagée pour le développement et la promotion des véloroutes et voies vertes en contribuant par exemple à la création de la véloroute Paris-Londres.

### ***Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports - FNAUT***

La FNAUT s'est constituée sur la base de deux objectifs complémentaires :

- faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées
- promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable.

Elle défend :

- Le droit au transport public pour tous : urbains et ruraux, valides et personnes handicapées ou à mobilité réduite. Priorité au service public sur la rentabilité commerciale, tarification modérée. Fiabilité, confort et sécurité.
- Des déplacements sûrs et agréables pour les piétons, les cyclistes urbains, les randonneurs pédestres et les cyclotouristes.

### ***Fédération des Usagers de la Bicyclette FUB***

Plus de trente ans d'existence, 180 associations membres représentant plus de 25 000 cyclistes pratiquants quotidiens mais utilisant aussi le vélo pour la plupart de leurs déplacements loisirs.

### ***Mieux se déplacer à bicyclette –MDB***

Créée en 1974 pour militer en faveur du vélo comme moyen de transport et plus ancienne association de ce genre en France, MDB a dès sa création demandé la possibilité de voyager en train avec son vélo et obtenu des avancées dans ce domaine. Elle a œuvré sans discontinuer pour faire connaître et développer le tourisme à vélo. L'importance de son activité "Tourisme et Balades" (en 2012, plus de 110 sorties au départ de Paris avec acheminement systématique en train, dont plus de 50 nuitées à l'extérieur ; 10 pays étrangers visités depuis 2008) en a fait un interlocuteur reconnu aux côtés de la FUB dont elle est membre.