



Pour les véloroutes et voies vertes

L'intermodalité vélo TC

INDISPENSABLE POUR DU TOURISME
À VÉLO DÉCARBONÉ

1 QU'EST QUE L'INTERMODALITÉ VÉLO-TC ?

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet. Pour effectuer un trajet à vélo et en Transport en Commun (TC), plusieurs solutions sont possibles :

1.1



Utiliser un ou deux vélos de part et d'autre de son déplacement en TC, associé à des stationnements vélos sécurisés, individuel ou collectif en gare.

C'est la solution mise en oeuvre aux Pays-Bas depuis plus de 40 ans pour les pendulaires, avec une interdiction d'emporter son vélo dans les trains du quotidien aux heures de pointe et payant en heures creuses



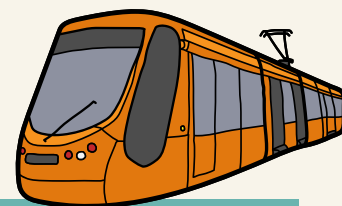
1.2

Emporter son vélo dans les trains et les cars interurbains.

La loi d'orientation des mobilités, promulguée en décembre 2019, instaure l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs et rénovés affectés au transport de voyageurs.

Cette obligation a été mise en œuvre par le Décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021.

Soit 8 places par train, 5 places sur les cars interurbains et 1 place dans les bus urbains, tramways, transports par câble.



Cette solution est assez développée en Allemagne, mais le plus souvent en dehors des heures de pointe et payante en heures creuses suivant les Régions (Land).

- Certains trains disposent même de wagons dédiés aux vélos.

2

L'EMPORT VÉLO DANS LES TER DU QUOTIDIEN VICTIME DE SON SUCCÈS.

Pour les trajets pendulaires, les Régions n'ont pas fait de choix clair, puisque l'emport de vélos est gratuit dans les TER, alors que certaines consignes vélos collectives sont payantes.

Avec comme effet des consignes qui ont du mal à se remplir, et une gratuité de l'emport vélo qui incite les vélotafeurs à prioriser cette dernière solution, plus rapide et moins onéreuse.

Avec l'augmentation du nombre de voyageurs, l'accès aux TER aux heures de pointe, pose des problèmes de saturation sur certaines lignes, comme sur l'Etoile ferroviaire Grenobloise, où 2 /3 des vélotafeurs emportent leurs vélos dans les trains.



2.2

L'accès aux quais

Pour accéder aux quais, il est indispensable que les ascenseurs acceptent les vélos. Quand des rampes d'accès ne sont pas possibles, les escaliers doivent être équipés de goulottes ou de rampes en béton, permettant d'accéder aux quais avec son vélo, sans être gêné par une main courante. Voir exemple de goulotte installée à Chasse sur Rhône, qui serait détectable par une personne malvoyante.



2.4

Emport de vélos dans les autocars

Sur des itinéraires fréquentés ou pour franchir des portions de véloroutes plus difficiles, une solution d'emports de vélos à bord de bus interurbains doit être proposée, autre que les soutes, souvent prises par des bagages. Le Département de l'Isère équipe déjà 26 lignes de car interurbains, dont certaines vers la Savoie et les Hautes Alpes.

Dans le cas d'un dispositif d'accroche à l'arrière du car, il doit être prévu un dispositif d'assistance afin de pouvoir accrocher plus facilement un vélo plus lourd. Voir cette solution.

Stationnement en gare

2.3

Toutes les gares proches d'une véloroute doivent être équipées de consignes à vélo, individuelles ou collectives, accessibles à la journée à des cyclo randonneurs, permettant de sécuriser leur vélo et leurs affaires et si besoin de pouvoir recharger une batterie. C'est le cas à ce jour, à Grenoble, Lyon, Toulouse et à partir de juin 2024 à la gare du Nord à Paris.



EN RÉSUMÉ,

Il faut distinguer les trajets quotidiens aux heures de pointe, où l'emport de vélos sera de plus en plus problématique, des trajets occasionnels. Pour éviter les conflits, il est nécessaire de développer des consignes sécurisées et gratuites dans les gares, ainsi qu'un service public de location de vélos subventionné par les employeurs, afin de faciliter l'intermodalité vélo-train et de limiter l'emport de vélos dans les TER.

3

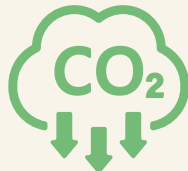
COMMENT L'INTERMODALITÉ PEUT-ELLE CONTRIBUER À DÉVELOPPER LE TOURISME À VÉLO ?

Dans le cadre du nouveau plan vélo 2023-2027, présenté par Elisabeth BORNE en septembre 2022, un des objectifs est de "faire de la France la première destination pour le Cyclotourisme d'ici 2030", en s'appuyant d'un réseau de 59 itinéraires (26115 km), inscrits au schéma national des véloroutes, qui est parcouru par 10 "EuroVelo". Cet objectif semble pour l'AF3V bien plus un voeu pieu qu'un objectif réaliste, tant les moyens mis à disposition sont insuffisants.

3.1

DÉVELOPPEMENT DU TOURISME À VÉLO BAS CARBONE

Pour promouvoir le tourisme à vélo bas carbone, nous avons besoin de trains et de cars interurbains adaptés. Il est crucial de renforcer et de faciliter l'emport des vélos, surtout durant la belle saison et en dehors des heures de pointe.



3.3

GESTION DES IMPRÉVUS

En cas de retard ou de suppression de TER, les contrôleurs doivent faire preuve de souplesse pour gérer l'emport des vélos.



(1) AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

ADAPTATION DES TER

3.2

En attendant l'arrivée de TER modulables, comme ceux de la Loire à Vélo qui offrent plus de places vélos en saison, l'État, en tant qu'AOM (1) pour les Intercités, et les Régions, en tant qu'AOM (1) pour les TER, devraient renforcer l'emport de vélos sur certaines lignes très prisées par les cyclorandonneurs. Cela peut se faire en doublant certaines rames TER ou en proposant des places sur sièges bâchés avec un accompagnement pour la manutention des vélos.



3.4

RÉSERVATION DES PLACES POUR VÉLOS

Pour une gestion optimale du transport des vélos non démontés, la réservation est acceptable pour les cyclo-voyageurs en permettant un voyage plus serein, à condition que le nombre de places vélos soit renforcé sur les axes chargés.

