



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Quelles mesures pour une meilleure intermodalité vélo-train

Question écrite n° 16403

### Texte de la question

M. Benjamin Saint-Huile attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la coopération entre la SNCF et les associations d'usagers train et vélo. L'intermodalité vélo-train est indispensable aujourd'hui, alors que le train représente le premier mode de déplacement pour les voyages à vélo de plus de trois jours. En novembre 2021, le Gouvernement défendait l'ambition de l'État de hisser d'ici 2030 la France au premier rang mondial des destinations du tourisme à vélo et du tourisme durable. Pour respecter cet objectif, le « Plan Vélo 2.0 » prévoyait notamment de favoriser l'intermodalité entre transports collectifs et vélo, avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares. Le secteur du vélo-tourisme a aussi accueilli favorablement le décret de janvier 2021 relatif à l'empport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs. Aujourd'hui cependant, l'augmentation souhaitée du vélo-tourisme semble contrariée par les modalités de fonctionnement des opérateurs. Devoir conjuguer l'achat de tickets en simultané avec l'utilisation de plusieurs applications sur *smartphone* ou en combinant machine en gare et *smartphone* complexifie l'expérience du voyageur. Alors que les réservations vélos sont de plus en plus indisponibles lors des grands départs, contredisant l'esprit de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui favorise le développement de l'usage du vélo, le dialogue entre la SNCF et les associations vélo-cyclistes est de plus en plus difficile. De plus, comme conséquence de l'augmentation de l'affluence, un nombre croissant de voyageurs à vélo sont refoulés des TER. Cette gestion de flux suscite, à juste titre, une certaine colère chez les utilisateurs et en dissuade beaucoup. Face à ces différentes difficultés, il apparaît nécessaire de remettre en place un dialogue entre la SNCF et les associations d'usagers train et vélos. Il serait ainsi intéressant d'intégrer de manière systématique les associations dans les comités d'itinéraire. C'est pourquoi il souhaite l'interroger sur les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour faciliter encore davantage l'intermodalité entre le train et le vélo, pour continuer à encourager l'utilisation de ces modes de transports vertueux.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est très attaché à développer l'usage du vélo en France et l'intermodalité « train + vélo ». La loi d'orientation des mobilités a traduit cet objectif notamment par l'obligation de prévoir, sous certaines conditions, des emplacements dédiés à l'empport de vélos non démontés à bord des trains. C'est l'objet de l'article L. 1272-5 du code des transports qui dispose que cette obligation générale s'applique aux services ferroviaires de transport de voyageurs, à l'exception des services urbains, circulant sur les lignes nationales, et vise les matériels roulants dont l'achat ou la rénovation est engagée à compter du 15 mars 2021. En application de ce décret, les Intercités et les services librement organisés, dont notamment les TGV, doivent proposer un minimum de 8 emplacements pour les vélos. Dans les faits, outre la possibilité d'empport d'un vélo démonté et en format bagage, actuellement en vigueur sur tout type de train, le nombre d'emplacements vélo est en forte hausse à bord des TGV, passant de 320 à 600 sur l'ensemble du parc TGV entre 2023 et 2026, pour atteindre 1 100 en 2030, grâce essentiellement au déploiement du nouveau TGV-M qui disposera de 8 emplacements. S'agissant des services ferroviaires franciliens ou des TER, le nombre d'emplacements vélo proposés dans les

trains et les conditions d'emport des vélos sont fixées respectivement par Ile-de-France Mobilités et les régions en tant qu'autorités organisatrices de ces services, selon l'article L. 1272-5 du code des transports. Elles doivent consulter le public et les organisations représentatives sur des plans d'accroissement de l'utilisation combinée du train et du vélo. Leurs comités des partenaires, incluant notamment des associations d'usagers ou d'habitants, doivent être consultés sur ces plans. S'agissant des gares, le nombre de places sécurisées de vélo installées dans les gares est en hausse avec 35 000 places déployées dans les 1 100 gares principales en 2023 s'inscrivant dans l'objectif global du plan vélo et marche 2023-2027 de proposer 90 000 places à l'horizon 2027, grâce notamment aux 45 M€ de subventions mises en place par l'État via le Fonds mobilités actives. De plus, conformément au contrat pluriannuel conclu avec l'Etat, SNCF Gares & Connexions déploiera prochainement un label de qualité de prise en compte du vélo en gare qui distinguera les gares correctement aménagées pour les cyclistes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Benjamin Saint-Huile](#)

**Circonscription :** Nord (3<sup>e</sup> circonscription) - Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 16403

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [19 mars 2024](#), page 2053

**Réponse publiée au JO le :** [4 juin 2024](#), page 4579