

15ème législature

Question N°
6965de **Mme Amélie de Montchalin** (La République en Marche - Essonne)

Question écrite

Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Titre > TGV équipés de places de vélos	

Question publiée au JO le : **27/03/2018** page : **2542**Réponse publiée au JO le : **09/10/2018** page : **9145**Date de changement d'attribution: **03/04/2018**

Texte de la question

Mme Amélie de Montchalin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la suppression progressive des TGV équipés de places vélos, sur les conséquences de cette mesure concernant la fréquentation touristique des régions impactées, ainsi que sur les complications apportées aux cyclistes européens qui voyagent sur le territoire. Il n'est, depuis quelques semaines, plus possible de rallier Charleville-Mézières à Paris en emportant son vélo non démonté. Après interrogation de la SNCF par les associations, le constat est le même pour toutes les métropoles du Grand Est, notamment Strasbourg, Nancy, Reims et Metz. Après le TGV-sud, les Thalys et récemment les Lyria, c'est donc la quasi-totalité de l'offre SNCF qui est désormais inaccessible aux voyageurs à vélo. Les cyclistes souhaitant voyager, par le train, n'ont pas d'autre choix que d'emprunter les TER, s'exposant à des trajets plus longs, quand ils sont possibles. Les TER eux-mêmes sont par ailleurs souvent inadaptés pour accueillir des vélos, même démontés. Cette situation, s'oppose à la politique « vélo » menée par de nombreuses collectivités territoriales qui développent des itinéraires cyclables, à l'accroissement de la pratique du vélo en France et à l'attrait du pays pour les cyclistes étrangers. Les conclusions du rapport du « Baromètre 2015 du tourisme à vélo en France » de la direction générale des entreprises sont à ce titre très claires : « la filière du vélo est en pleine croissance en France et ce, qu'elle soit liée à une pratique touristique, de loisirs ou utilitaire. Le réseau cyclable se densifie, les professionnels du tourisme s'adaptent à la demande pour le tourisme à vélo comme en témoigne l'essor de la marque « Accueil Vélo ». [...] Les importants investissements et efforts consentis par l'État et l'ensemble des collectivités locales commencent à porter leurs fruits. Pour autant, afin d'inscrire durablement cette filière touristique dans le champ concurrentiel mondial, il convient de ne pas nous reposer sur nos lauriers. ». Il est particulièrement étonnant dans ce contexte que la SCNF ne tienne pas compte de cette évolution. Rétablir l'intermodalité « train-vélo », telle que définie dans le schéma directeur des véloroutes et des voies vertes adopté en comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire en 1998 et révisé le 11 mai 2010, est donc un élément indispensable au développement touristique des régions. Elle souhaiterait connaître les intentions du ministère sur ce sujet.

Texte de la réponse

Conformément au règlement européen repris par le code des transports à l'article L. 2151-1, les entreprises ferroviaires sont tenues de permettre aux voyageurs d'emporter leur bicyclette à bord des trains si celle-ci est facile à manipuler, si cela ne perturbe pas le service ferroviaire concerné et si le matériel roulant le permet. Ainsi, la politique d'acceptation des vélos non démontés à bord des trains SNCF peut varier suivant le type de service et de matériel roulant. En ce qui concerne les services TER, le client peut transporter son propre vélo dans tous les trains, hormis quelques restrictions s'appliquant dans certaines régions, suivant la période de circulation ou le type de matériel roulant. Ce même service est habituellement proposé dans les intercity. Les clients bénéficient de la possibilité d'emporter leur vélo non démonté également à bord de certains TGV, à condition d'avoir préalablement réservé une place, leur nombre étant limité. De manière générale, cette offre est proposée dès lors que l'espace et l'agencement des voitures le permettent, ce qui n'est pas le cas de toutes les rames. Quand, sur une même ligne, peuvent circuler de manière aléatoire des rames TGV avec ou sans espace vélo, la SNCF décide de supprimer la possibilité d'acheter une place vélo car, au moment de la réservation, elle n'est pas en mesure d'en garantir la présence. C'est le cas, depuis fin 2017, des TGV desservant l'Est de la France. Néanmoins, comme dans tous les trains SNCF, le client peut toujours voyager avec un vélo dont les 2 roues ont été démontées et qui, placé dans une housse, sera considéré comme un simple bagage. Il s'agit d'une manipulation qui ne prend que quelques minutes et qui garantit l'accès à tous les trains. La SNCF est par ailleurs à l'origine de plusieurs initiatives, en collaboration avec des collectivités territoriales et d'autres partenaires, visant le développement de l'utilisation du vélo en amont ou en aval du voyage en train ainsi que du cyclotourisme. Il s'agit de proposer à proximité des gares davantage de places de stationnement vélo, des abris sécurisés, des vélos en libre service ainsi que des solutions de location ponctuelle, en s'appuyant par exemple sur son partenaire France Vélo Tourisme et son label national « Accueil Vélo ». Il s'agit aussi de communiquer sur l'ensemble de ces services et de mettre en avant les liaisons cyclables avec les gares dont notamment les itinéraires présentant un intérêt touristique. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services intérieurs de transport de voyageurs, la qualité des services offerts aux usagers sera un élément fort de différenciation des opérateurs les uns

par rapport aux autres. Dans ce contexte, la possibilité d'embarquer une bicyclette à bord pourrait faire partie, pour les opérateurs, d'éléments permettant de se distinguer des concurrents, sans qu'il soit nécessaire de l'imposer à tous. L'ouverture à la concurrence devrait ainsi permettre la mise en place d'une offre plus attractive, adaptée à la réalité de l'usage grandissant du vélo. Par ailleurs, le Gouvernement a placé les mobilités actives, et donc le vélo, au cœur des Assises de la mobilité. Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est considérer le vélo comme une véritable solution de mobilité. L'intermodalité train-vélo, en particulier, est à favoriser aussi bien pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs ou le tourisme. Le vélo constitue un mode de déplacement à part entière, fiable en termes de temps de parcours, pour les déplacements de courte distance. Il apporte un complément bienvenu avec d'autres systèmes de transport. C'est pourquoi le vélo doit être mieux pris en compte dans les politiques de mobilité en France. Le projet de loi d'orientation des mobilités en cours de préparation prévoira un ensemble de mesures en vue d'atteindre l'objectif d'une multiplication par 3 de la part modale du vélo à l'horizon 2024.