

## La réservation obligatoire de l'emport des vélos dans les trains

Comme chaque année, lorsque les ponts de mai et les vacances estivales se profilent, l'**enjeu de l'emport du vélo dans les trains régionaux** réapparaît avec violence dans le débat public.

Les usagères et usagers de TER qui prétendent emporter leur vélo dans les trains sont alors accusés de tous les maux, responsables de tous les retards, rendant les trajets désagréables voire impossibles aux personnes sans vélo, voire responsables de trains qui ne partent pas ou de l'impossibilité pour des personnes à mobilité réduite de monter dans leur train.

À l'heure où **le vélo est une réponse à la précarité** en permettant des déplacements quasi-gratuits, à l'heure du dérèglement climatique qui rend urgents les changements de pratique et le **report modal pour réduire notre empreinte carbone**, nous tenons à rappeler certains points dans l'objectif de ramener un peu de sérénité et de prise de hauteur dans les articles de presse ou les décisions qui sont prises dans les territoires.

Tout d'abord, il est essentiel de **ne pas opposer les personnes entre elles, ni les usages**. Remettre l'humain au centre de l'approche nous paraît essentiel : oui, il est stressant pour les usagères et usagers des TER de prendre des trains bondés, avec **le stress de ne pas pouvoir monter à bord, que ce soit avec son fauteuil roulant, avec sa valise d'internat de la semaine, avec ses bagages du week-end ou des vacances... Ou avec son vélo**. Les agentes et agents de la SNCF sont également concernées au premier chef, vivant ces périodes parfois comme des épreuves, condamnés à faire des miracles face au manque de place.

Et c'est bien là le fond du problème finalement : le manque de place. Certes, l'emport massif de vélos dans les TER ne peut être une réponse à l'objectif de massification du report modal vers une intermodalité train + vélo. Toutefois, la réponse à ces enjeux passera nécessairement par **une adaptation de l'offre à la demande**, quelle qu'elle soit. Le baromètre des déplacements en TER paru en 2024 établit qu'en moyenne, 1,3 million de personnes voyagent en TER chaque jour, soit une **augmentation de la fréquentation des trains express régionaux de 21 %** (+ 200 000 voyageurs) en deux ans, hors Île-de-France dont le réseau Transilien accueille 3,4 millions de personnes par jour : cela ne touche évidemment pas que les cyclistes. **Le choc de l'offre est donc nécessaire, toute catégorie d'usagères et usagers confondus**. Le développement des lignes inter-régionales avec une capacité d'emport renforcée, permettant de désaturer les connexions parisiennes est à cet égard un levier sous-exploité.

Dans ce contexte tendu, **la réservation peut néanmoins être une solution temporaire sur les périodes à plus forte affluence, pour sécuriser les trajets et ne pas décourager le recours à la solution train + vélo**.

Toutefois, certains principes doivent guider cette mesure afin de **la rendre acceptable pour les usagères et usagers cyclistes des TER mais aussi au regard de la population de notre pays qui, attend le déploiement de solutions concrètes leur permettant de se déplacer**, de réduire leurs dépenses liées à la mobilité et visant à réduire l'empreinte carbone de notre société :

- Cela doit être complémentaire au **choc de l'offre, à une augmentation des trains et des espaces modulables avec strapontins** pour augmenter les possibilités d'emport quand c'est nécessaire.
- Elle doit être **concertée et harmonisée entre les Régions** : aujourd'hui, chaque Région y va de son dispositif, rendant le dispositif complètement illisible.

- Elle doit être **accessible aux plus vulnérables**, que ce soit en termes de tarifs pour les personnes aux budgets contraints, en termes de modalités d'achat pour les personnes sans carte bancaire ou victimes de la fracture numérique.
- Elle doit **sécuriser les trajets des cyclistes du quotidien, et ce particulièrement aux heures de pointe**. Elle doit leur garantir une place au retour, afin de ne pas pénaliser les personnes ayant développé des habitudes quotidiennes fondées sur l'intermodalité. Elle doit être simple, en particulier pour les personnes abonnées, susceptibles d'effectuer ces réservations des dizaines de fois chaque mois. Le changement de pratique est assez long pour ne pas le déconstruire, même sur la seule période estivale. 6 % des usagers et usagers TER se rendent à la gare à vélo : il convient de ne pas les décourager.
- Elle doit être **accompagnée d'une offre alternative forte à l'emport du vélo** : stationnement en gare dans le respect des obligations de la LOM et au-delà, aide à l'achat d'un deuxième vélo à destination (issu du réemploi par exemple), massification des aides à l'achat de vélos pliants, valorisation des offres de location vélo locale avec une coordination régionale du sujet, etc.
- Elle doit être **sincère dans les modalités de mise en œuvre** : cibler les lignes de train concernées par une surcharge uniquement ; cibler les heures de pointe ; ne pas développer une vision réductrice de l'heure de pointe (considérer un train en heure de pointe pour 2 minutes du trajet concerné).
- Elle doit également **concerner les autocars et les gares routières**, qui sont, dans les zones rurales et de montagnes notamment, la seule offre de transport collectif accessible au plus grand nombre.

La complémentarité du vélo et du train permet de couvrir une large partie du territoire desservi par les gares, permettant aux personnes de réduire leur dépendance à la voiture et son poids conséquent dans le budget mensuel.

Elle propose une solution concrète aux 13,3 millions de personnes en situation de précarité de mobilité, selon le baromètre des mobilités du quotidien, leur permettant d'accéder à leurs droits, réaliser leurs démarches, accéder aux services publics et de santé, se rendre à un emploi ou une formation.

Elle est donc essentielle à la vie quotidienne et ne doit pas être mise en péril par des freins trop importants à l'emport du vélo dans les trains.

#### Les Collectifs régionaux et la FUB

