



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>41468</b>	De <b>M. André Chassaing</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Puy-de-Dôme )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Nécessité améliorer et promouvoir le transport usagers voyageant avec leur vélo	<b>Analyse</b> > Nécessité améliorer et promouvoir le transport usagers voyageant avec leur vélo.
Question publiée au JO le : <b>28/09/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/12/2021</b> page : <b>8933</b> Date de changement d'attribution : <b>05/10/2021</b>		

### Texte de la question

M. André Chassaing interroge Mme la ministre de la transition écologique sur la nécessité d'améliorer et de promouvoir le transport des usagers voyageant avec leur vélo sur les trains express régionaux (TER), gérés par la SNCF et les régions. Un voyageur peut emporter avec lui un vélo dans les rames de TER, mais à condition qu'il soit accroché, pour des raisons de sécurité, aux emplacements prévus, mais dont le nombre est malheureusement trop limité. Or il ne peut toujours pas réserver l'emplacement de son vélo avec son billet de transport, contrairement aux lignes nationales. Les voyageurs souhaitant embarquer ce vélo pour les loisirs, le sport ou le travail peuvent se voir refuser au dernier moment l'accès au TER et rester sur le quai. Certes, un contrôleur compréhensif peut accepter, mais il se met alors en infraction et prend lui-même le risque d'être poursuivi en cas de blessures ou d'accident. Ainsi, l'absence de réservation de l'emplacement du vélo est de nature à générer des insatisfactions, des incompréhensions, malgré la complémentarité évidente de ces modes de transport de proximité. Elle rend impossible l'organisation à l'avance de voyages multimodaux individuels ou en groupe, réguliers ou ponctuels et a donc des conséquences directes sur la fréquentation des TER. Quant aux voyageurs voulant faire des allers-retours, par exemple pour leur travail, ils ne s'engagent pas, même si le train est peu fréquenté à l'aller, car sans garantie d'une place vélo au retour. Alors que les emplacements vélos ne réduisent pas ou peu le nombre de places assises, la capacité d'emport dans les rames doit être augmentée, pour répondre à une demande croissante. L'assistance électrique révolutionne notamment ce mode de transport en accroissant sa capacité et son autonomie et en permettant une utilisation plus facile, fréquente et éloignée des gares de départ ou d'arrivée. En définitive, la réservation des emplacements vélos dans les TER permettrait aux opérateurs régionaux et nationaux de mieux connaître la demande, son impact sur la fréquentation des voyageurs, le potentiel de développement et le matériel roulant à mobiliser. D'ailleurs, l'augmentation de la capacité d'emport ne pourrait-elle pas passer par la conception ou l'ajout d'un matériel roulant léger dédié et sécurisé ? Il l'interroge sur les actions à mettre en place pour améliorer rapidement, avec les acteurs concernés, la prise en charge des vélos et autres modes de transport légers non polluants par les trains express régionaux (TER).

### Texte de la réponse

La loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019 témoigne de l'attachement du Gouvernement à ce mode de transport respectueux de l'environnement et protecteur de la santé publique. Elle comprend en effet un

ensemble de mesures concrètes en vue d'atteindre l'objectif d'une multiplication par trois de la part modale du vélo à l'horizon 2024. Le vélo constitue un mode de déplacement fiable en terme de temps de parcours pour les déplacements de courte distance et un complément efficace en particulier au transport ferroviaire, tant pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs ou le tourisme. Dans l'objectif de favoriser l'intermodalité « train + vélo », la Loi d'orientation des mobilités (LOM) instaure, à travers l'article L. 1272-5 du code des transports, l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés dans les matériels neufs et renouvelés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs, à l'exception des services urbains, circulant sur les lignes nationales. Son décret d'application (n° 2021-41), issu d'une vaste consultation de l'ensemble des parties prenantes, a été publié en janvier 2021. Il concrétise la politique ambitieuse du Gouvernement en faveur du vélo, en fixant le nombre minimum d'emplacements vélos à 8 par train en ce qui concerne les services d'intérêt national (trains d'équilibre du territoire organisés par l'État) et les services librement organisés, comme les TGV, et à un seuil compris entre 4 et 8 emplacements en fonction de la capacité des trains pour les services d'intérêt régional (Transilien en Île-de-France et TER dans les autres régions). Ce décret prévoit qu'une réservation préalable des emplacements vélos puisse être exigée par le transporteur, mais ne l'impose pas. En effet, hormis des rares exceptions, les TER, à la différence des TGV et des Intercités, sont, comme les transports publics routiers, en accès libre et ne proposent pas un système de réservation même pour les places assises. La définition et l'organisation des services TER relève de la seule compétence des régions, qui en sont les autorités organisatrices. Ainsi, la décision de mettre en œuvre des systèmes de réservation ou de prévoir un certain nombre d'emplacements vélos en sus des obligations réglementaires, leur appartient. L'État, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix.