

COMMUNIQUE DE PRESSE

Embarquer les vélos dans les trains doit devenir un droit

Amendements à la loi LOM

Alors que l'urgence climatique nous presse d'agir, le vélo constitue une solution qui permet d'y répondre. Il est par ailleurs un véritable outil de mobilité, de désenclavement et de développement des territoires.

Le plan Vélo publié en 2018, a souligné l'importance de l'intermodalité, notamment en augmentant les parkings à vélos dans les gares mais sans inclure l'embarquement de vélos non démontés dans les trains, maillon indispensable d'une réponse à la hauteur des enjeux.

Le train pour le tourisme à vélo mais pas que ...

Le tourisme à vélo offre la possibilité pour des cyclistes rejoignant ou quittant leur randonnée d'utiliser le train avec leurs vélos ainsi que lors de ces randonnées (fatigue, changement de programmes, pannes du vélo, etc.). Le vélo démonté avec une housse n'est pratique ni pour le cycliste ni pour les autres voyageurs qui sont confrontés à des espaces limités dédiés aux bagages.

Les collectivités locales ont largement investi dans la réalisation de véloroutes et voies vertes. L'ambition de la France de devenir la première destination vélo européenne devient possible. Sur la Loire à vélo, 39 % des itinérants sont venus en train, une tendance qui est à la hausse.

... il répond aussi aux besoins quotidiens

L'embarquement des vélos dans les trains répond aussi aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est souvent déficient, voire inexistant. En milieu urbain la combinaison du train et du vélo est une alternative à la voiture.

Le parlement européen a modifié le règlement des droits des voyageurs ferroviaires adopté en 2007 à une large majorité (15 novembre 2018) :

« Tous les trains de voyageurs neufs ou remis à neuf devront comporter un

emplacement bien indiqué pour le transport des bicyclettes non démontées avec un minimum de huit emplacements.» .

Les associations de promotion du vélo, sollicitent l'appui des parlementaires, députés et sénateurs pour 2 amendements (ci-dessous) dans la future loi sur la mobilité prévoyant :

- un nombre minimal de 8 places de vélos non démontés par train pour la SNCF et tous les opérateurs à venir,
- un nombre minimal de 5 places de vélos non démontés pour les cars affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains.

Comme au parlement européen, vers une large majorité transpartisane pour les vélos dans les trains ?

Les sénatrices et sénateurs qui ont déposé l'amendement pour l'embarquement des vélos non démontés dans les trains neufs et rénovés (au 25 février 2019) :

Eliane Assassi Parti Communiste Français - Pascale Bories Les Républicains - Françoise Cartron La République En Marche- Ronan Dantec Europe Ecologie Les Verts – Michel Dennemont La République En Marche - Jean-François Longeot Union Centriste - Frédéric Marchand La République En Marche - Guillaume Gontard groupe communiste, républicain, citoyen et écologiste - Les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Ecologiste - Les membres du groupe La République En Marche

Cette nouvelle liberté accordée aux cyclistes est constitutive de la nouvelle politique de la mobilité.

Nous appelons les cyclistes et leurs amis à soutenir massivement l'amendement sur www.monvelodansletrain

Une action de promotion de ce nouveau droit pour les cyclistes aura lieu :

SAMEDI 2 MARS,

14h - Maison du Vélo boulevard Bourdon à Paris

15h30 - Gare de l'Est où une action symbolique est prévue

CONTACTS :

Isabelle Bréant AF3V : 06 64 33 70 75 - is.breant@gmail.com

Erick Marchandise CycloTransEurope : 06 13 34 04 66 – contact@eurovelo3.org

Christian Proponet Fédération Française de Cyclotourisme FFVélo : 06 62 86 27 60 - christian.proponet@ffvelo.fr

Fédération des Usagers de la Bicyclette FUB - Fédération Française de Cyclotourisme FFVélo – France Nature Environnement FNE - Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme FNH - Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports FNAUT - Amis de la Nature France - Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes AF3V – Cyclo Camping International CCI - CycloTransEurope CTE - Mieux se Déplacer à Bicyclette MDB-IDF - Vélorution Paris-IDF



PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES

AMENDEMENT EMPORT DES VELOS NON DEMONTES PAR LES OPERATEURS DE TRANSPORT COLLECTIF

DANS LES TRAINS :

A l'article 22, le chapitre II « Intermodalité » du nouveau Titre VII « Mobilités actives et intermodalité » du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

Après l'article L2151-3 du Code des transports, sont ajoutés deux articles ainsi rédigés

« Art. L. 2151-4. –

Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics ainsi qu'aux réseaux d'Ile-de-France, de Corse et de PACA, à l'exception des services urbains, prévoient au minimum huit emplacements destinés au transport des vélos non démontés »

DANS LES CARS :

Après l'article L2151-4, ajouter un article ainsi rédigé

« Art. L. 2151-5 »

Les cars affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum 5 vélos non démontés

L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations.

Exposé des motifs pour l'article L. 2151-4

Suite à l'adoption le 15 novembre 2018 d'une proposition de résolution du Parlement Européen sur les droits des passagers des transports ferroviaires, les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption du règlement des droits des voyageurs ferroviaires. Il est proposé que la France adopte une posture volontariste et en avance de phase sur le droit européen pour soutenir les mobilités actives et l'intermodalité. L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme. L'embarquement des vélos dans les trains répond au besoin quotidien de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture. Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Exposé des motifs pour l'article L. 2151-5

La France vient d'adopter un plan vélo ambitieux avec l'objectif de tripler les déplacements à vélo, en les faisant passer de 3 % à 9 % des trajets d'ici à 2024. Si le vélo est une solution de déplacement à part entière en urbain, il devient un mode complémentaire économique et astucieux des transports publics pour des déplacements en périurbain et au-delà. L'absence de stationnement sécurisé hors agglomération et la nécessité de disposer d'un vélo au départ et à l'arrivée d'un trajet intermodal nécessite de généraliser une pratique déjà en place dans plusieurs départements ou régions de France, et dans la plupart des pays voisins.

Les statistiques de sécurité routière n'ont révélé aucun accident grave pour des véhicules déjà équipés et circulant depuis des années sur le territoire national avec des systèmes homologués. En conséquence, l'argument sur les conséquences éventuelles de la perte de visibilité pour le chauffeur sur lesquelles s'appuient parfois certaines DRIRE pour refuser l'homologation des véhicules équipés ne sont pas fondées.