ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Intermodalité entre le vélo et le train

Question écrite n° 18075

Texte de la question

Mme Marie Pochon interroge M. le ministre des transports sur l'application effective des dispositions législatives visant à favoriser l'intermodalité entre le vélo et le train. Alors que la transition écologique impose de développer des alternatives concrètes à la voiture individuelle, l'articulation entre les différents modes de déplacement constitue une condition essentielle du développement des mobilités durables. Le vélo et le train doivent ainsi être pensés comme complémentaires et non comme concurrents. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a affirmé cette ambition en prévoyant notamment le développement d'équipements permettant l'emport des vélos non démontés à bord des trains. Pourtant, de nombreux usagers constatent encore d'importantes difficultés pour voyager avec leur vélo : nombre insuffisant d'emplacements, réservations obligatoires et parfois limitées, restrictions selon les lignes ou les périodes, voire impossibilité pure et simple d'embarquer son vélo. Cette situation interroge l'effectivité des dispositions adoptées par le législateur. Elle constitue également un frein au recours aux transports collectifs, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains, où la possibilité de rejoindre une gare à vélo puis de poursuivre son trajet en train représente une alternative essentielle à l'usage de la voiture. Ces difficultés s'inscrivent plus largement dans un contexte de fragilisation de certaines petites lignes ferroviaires et d'insuffisance de l'offre de trains dans de nombreux territoires. La réussite de la transition des mobilités suppose pourtant un investissement ambitieux dans le ferroviaire, le maintien et le développement des lignes du quotidien, ainsi qu'une amélioration effective de l'intermodalité. Elle lui demande donc : quel bilan le Gouvernement tire de l'application effective des dispositions issues de la loi d'orientation des mobilités concernant l'emport des vélos dans les trains ; quels outils de suivi et d'évaluation permettent aujourd'hui de vérifier le respect de ces obligations par les opérateurs et les autorités organisatrices ; quelles mesures le Gouvernement entend prendre afin de garantir un accès effectif et homogène à l'emport des vélos dans les trains sur l'ensemble du territoire ; et, plus largement, quelle stratégie il compte mettre en œuvre pour faire de l'intermodalité entre vélo et train un véritable levier de développement des transports collectifs, d'application du droit à la mobilité pour toutes et tous et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle souhaiterait ainsi connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour que les ambitions votées par le Parlement en matière de mobilité durable trouvent enfin une traduction concrète dans le quotidien des usagers.

Texte de la réponse

L'intermodalité entre le vélo et le train est favorisée d'une part par le développement du stationnement vélo en gare, et d'autre part par le déploiement d'emplacements dans les trains. Sur ce second point, les dispositions législatives relatives à l'emport des vélos à bord des trains ont été mises à jour par la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains. L'article L. 1272-5 du code des transports prévoit aujourd'hui que « Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services express régionaux métropolitains et des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi que ceux affectés aux réseaux d'Île-de-France, de Corse et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. » Les modalités d'application de ces dispositions (nombre d'emplacements, dérogations éventuelles et conditions de mises en œuvre) sont fixées, pour les services d'intérêt régional, par une délibération de l'autorité compétente. Pour les autres services, ces modalités sont

fixées par décret, codifiées aux articles D. 1272-3 et suivants du code des transports. Il est notamment disposé que l'obligation de prévoir huit emplacements pour vélo s'impose à l'exploitant pour tout matériel roulant neuf ou rénové. Ainsi, la mise en place effective dans les trains d'emplacements destinés au transport de vélos non démontés est donc non seulement soumise au rythme de renouvellement ou de rénovation du matériel roulant, mais également pour les services régionaux aux décisions des autorités compétentes. Il n'existe pas de recensement au niveau national des capacités d'emport des vélos dans les trains et aucun financement national n'est consacré à ce sujet. L'intermodalité entre le train et vélo est également favorisée, en particulier pour les trajets pendulaires, par la possibilité de stationner son vélo de façon sécurisée à la gare de départ ou d'arrivée du trajet en train. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, ou « LOM » a ainsi entendu fixer (à l'article L. 1272-1 du code des transports) le principe de l'équipement généralisé des gares et des pôles d'échange multimodaux en stationnement sécurisé pour les vélos. En application de ce principe, l'article D. 1272-1 du code des transports fixe des obligations quantitatives, en nombre d'emplacements de stationnement sécurisé de vélos, pour les 1 133 gares les plus fréquentées du territoire métropolitain. L'État a consacré 45 M€ de subventions à l'accélération du respect de ces obligations, et le programme CEE « Alvéole+ » a également pu contribuer à l'équipement de certaines gares hors des obligations de la LOM.

Données clés

Auteur : Mme Marie Pochon
Circonscription : Drôme (3e circonscription) - Écologiste et Social
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 18075
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 8 septembre 2026, page 8102
Réponse publiée au JO le : 29 septembre 2026, page 9204