



Retour du Collectif Vélo Pays de la Loire à la suite du comité des partenaires du 5/12/2024 portant sur l'emport du vélo dans les trains et ses conditions en Pays de la Loire pour 2025

Le 20/12/2024

En préambule et avant d'évoquer précisément les 3 scénarios quant aux conditions d'emport des vélos dans les TER, proposés par TER pour 2025 :

- Nous remercions la région de prendre ce temps partagé de bilan et de réflexion commune pour la saison 2025. En effet, le partage des points de vue constitue un maillon essentiel de la réussite des dispositifs déployés. A ce titre, il nous semblerait intéressant de solliciter Cyclocamping international via son antenne nantaise (peut-être l'association était-elle conviée sans avoir pu se libérer ?) car le CVPDL fédère des associations d'usagères et d'usagers du vélo déplacement. Or, le prisme du cyclotourisme est essentiel et le second usage concerné par le dispositif. Leurs retours seront sans aucun doute précieux pour aborder la saison 2025.

- Il existe plusieurs types d'associations cyclistes, ce qui constitue une richesse de points de vue, associés à des usages différents. Toutefois, il faut prêter attention aux confusions. En effet, TER doit penser à l'AF3V en signalant dans le scénario 1 que la réservation est bien acceptée dans plusieurs régions. Cela ne correspond pas aux positions des différents collectifs régionaux FUB, ni des associations membres de ces collectifs.

Nous sommes à disposition de TER pour l'aider à tenir compte de la diversité du paysage des associations cyclistes ainsi que sur les diversités de positionnement.

- Le Collectif ne peut que regretter les mentions répétées et non étayées ni objectivées, relevant du jugement de valeur, sur des cyclistes qui seraient des « irréductibles transgresseurs des règles », par TER. Cela n'élève pas un débat qui mérite pourtant de sortir de l'opposition entre les modes et les usages.

Ce n'est pas objectivé : par exemple, comment conclure que les 24% d'usagères et d'usagers qui n'étaient pas au courant de la réservation relevaient forcément des « irréductibles qui ne seraient de toutes façons jamais au courant quoi que l'on fasse et ne voulaient pas être au courant » ?

- Enfin, nous avons été étonnés d'apprendre que la réservation aux heures de pointe, qui nous avait été annoncée comme contingentée pour privilégier les abonnés, ne l'avait pas été pendant juillet et août (période floue). Cela explique probablement les situations de personnes ayant réservé et se retrouvant sans place vélo à bords.

Cela étant dit, nous nous permettons de revenir sur les 3 scénarios car le sujet est technique et mérite réflexion : l'assimilation en direct de 3 scénarios différents sans slide résumé des différences entre ces 3 scénarios ne facilite pas la réaction « à chaud ».

Le principe même de la réservation interroge, en raison du manque d'alternatives liées à l'emport qui pénalise ainsi l'intermodalité train + vélo. Comme évoqué lors du COPIL ou du comité des partenaires, l'enjeu premier est bien l'insuffisance de l'offre dans un cadre de demande toujours plus forte. Le système de réservation ne peut répondre à ce manque d'offre qu'avec une offre suffisante d'alternatives (vélos pliants, location vélo en gare, etc) à l'emport, alternatives dont la mise en œuvre est repoussée, à l'exception du stationnement en gare, à une date indéterminée, à la suite des arbitrages budgétaires de la fin d'année.

Si nous regrettons la suspension de la location vélo en gare, ainsi que les aides à l'achat comme mentionné le 5/12, car maillons essentiels de l'écosystème imbriquant vélo et train, **nous avons également entendu la note d'espoir sur l'aspect conjoncturel et la nécessité de travailler sur ces sujets.** Nous sommes donc prêts en 2025 pour travailler avec la région, notamment sur un calendrier car la lisibilité est nécessaire, pour les personnes, pour les collectivités, pour les assos. A ce titre, nous tenons d'ailleurs à remercier Monsieur Brancour pour le maintien du soutien à notre association, annoncé en plénière du comité des partenaires le 5/12/2024 matin, soutien essentiel pour la continuité du salariat et du travail du collectif.

La réservation est par ailleurs questionnante à l'heure où il n'est **pas possible de réaliser en une seule opération l'achat du billet voyageur et du billet train** : la simplification du parcours usager est essentielle.

Toutefois, pour réagir aux modalités proposées, voici en 4^{ème} colonne des alternatives et réactions, **qui nous semble mieux refléter les besoins d'une part et ce qui est acceptable au regard de la suspension du développement des alternatives à l'emport ainsi que des contraintes d'achat de billets d'autre part** :

Réservation	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Alternatives
Quand	Tout le temps après le 1 ^{er} mai 2025	1 ^{er} mai au 21 septembre	1 ^{er} mai au 21 septembre	Du 1 ^{er} mai au 21 septembre, la réservation en saison creuse étant difficilement justifiable.
Lignes concernés	Toutes			Les lignes encombrées dans un souci d'acceptabilité.
Coût	1€ occasionnels, tutti mensuel et hebdo Gratuit pour tutti illimité		1€	1€ occasionnels, Gratuit pour abonnés et assimilés
Pour qui	Tout le monde		Sauf abonnés et assimilés	Tout le monde sur les lignes concernées mais avec niveaux différents de tarifs
Gestion du non-respect	Verbalisation			Impossible tant que réservation du billet vélo n'est pas faisable en même temps que le billet voyageur.

Ainsi, il nous semblerait un mauvais message que de contraindre les abonnés, d'autant plus dans ce contexte où le développement des alternatives est suspendu. C'est essentiel pour les entreprises du territoire qui peinent parfois à embaucher et pour

l'emploi : 1/4 des français a déjà renoncé à un emploi faute de mobilité. La facilitation du parcours des usagers aleop est dans ce cadre structurante.

La communication nous semble importante et à renforcer sur les alternatives existant à l'emport pour accompagner ces changements : dans la continuité des échanges sur la simplification et la lisibilité des parcours, il pourrait être travaillé une campagne de clarification à destination des usagers actuels et potentiels (car rappelons qu'une grande partie de la population ligérienne vit à moins de 20 min d'une gare) : selon mon besoin (profil et parcours), quelles solutions existantes d'intermodalité ? Le CVPDL est prêt à accompagner la région sur ces enjeux.