

▶ Train, avion, et vélo

Embarquement *immédiat*

Qui veut voyager loin emporte sa monture ! En ces périodes d'économie d'énergie et de développement durable, le cycliste responsable souhaite abandonner sa voiture et utiliser les modes de déplacement doux comme le train pour gagner son lieu de vacances ou de randonnée. Si la destination est trop lointaine, il ne reste que l'avion.



Des TER confortables pour les cyclotouristes en Champagne-Ardenne

C'est sur le quai de la gare ou au guichet d'un aéroport que commence parfois l'aventure du cycliste accompagné de son vélo. Le voyage est un tout, il ne suffit pas de prendre le départ, encore faut-il s'y préparer et les véritables premiers

tours de pédales ne commencent qu'après avoir franchi un dédale de réglementations, d'interdits et de conditions horaires ou pas. Et avant de goûter aux joies de la randonnée en montagne ou celles des plages de Cuba, il convient de connaître cet univers pourtant proche et parfois si méconnu : le quai de gare ou le hall d'un aéroport. Une cyclo-découverte en quelque sorte et le mode d'emploi du train+vélo ou avion. En voiture.

souvent sur notre réseau national, une bonne nouvelle est immédiatement suivie d'une mauvaise nouvelle. Ici, la mauvaise nouvelle se présente sous la forme : « ... il (le vélo) doit être préalablement démonté et rangé sous housse de 120 X 90 cm. » Les heureux possesseurs d'un vélo de course ont le sourire, les autres moins. En effet, les vélos de randonnée pourvus de porte-bagages, parfois de bagages et parfois de garde-boue, entrent difficilement dans une housse de ce format. Et si c'était le cas, l'éventuel démontage et le remontage sur un quai de gare a de quoi décourager le plus habile surtout à l'occasion d'un trajet d'environ une heure ! De plus, le transport ferroviaire national fait la distinction entre les vélos démontés et des vélos montés...et pour ces derniers, il existe une autre alternative proposée par la SNCF : le service des bagages à domicile.



On peut monter dans le train avec les sacoches

LE TRAIN EN FRANCE

Les documents de la SNCF sont formels et proclament : « Dans tous les trains, votre vélo vous accompagne sans réservation ... »

Voilà une affirmation qui devrait en surprendre plus d'un, surtout parmi ceux qui ont un jour tenté l'aventure sans prendre de précaution particulière. Comme

Vélos démontés

(Sauf tandems et vélos couchés)

Acceptés sous housse, il est indispensable de retirer la roue avant de la fourche et de la fixer contre le cadre. La même chose avec la roue arrière réduira l'encombrement du bagage. D'autre part, les vélos devant être placés dans les compartiments ou emplacements pour bagages ils doivent tenir le moins d'espace possible. On peut donc tourner le guidon et le placer le long du cadre. Sur une potence Ahead-set, cette opération est relativement facile à condition d'emporter la clé adéquate. Quiconque a déjà voyagé dans un TGV les jours de forte affluence a pu constater que le placement des valises et sacs de voyage dans les compartiments réservés est parfois une épreuve de force pour le voyageur et une épreuve tout court pour le bagage. Imaginons alors le sort du vélo dans sa housse recevant sur les épaules ses divers compagnons de voyage.



Il existe dans le commerce des housses et valises pour le transport des vélos. Si les premières sont proposées à des prix abordables, une valise vélo nécessite déjà un petit budget et elle n'est certainement pas l'emballage idéal pour le train. Elle est lourde, encombrante, difficilement logeable dans un espace bagages et ses dimensions dépassent souvent la taille réglementaire. Notons au passage que le règlement SNCF ne dit rien de la troisième dimension (l'épaisseur) pourtant indispensable au calcul du volume.

Pratique

- Une fois les roues retirées, il est préférable de protéger les fourches avant et arrière d'un éventuel écrasement. Il existe des supports spécifiques qui peuvent être remplacés par des petits tasseaux en bois. (100 mm pour la roue avant, 130 ou 135 mm pour la roue arrière).
- La protection du cadre est recommandée et le démontage de la selle quasiment indispensable. A défaut, on peut enfoncer le plus possible la tige dans le tube.
- Éviter de coucher le vélo et le placer plutôt sur la selle et le guidon. (Attention aux compteurs ou autres accessoires).

Le moins

Le vélo est un bagage fragile et coûteux qui mériterait un peu plus de considération. Les divers accessoires (housse, protections, etc.) doivent pouvoir être réutilisés pour un éventuel retour par le train. Ce qui suppose un point de chute pour les accueillir le temps du voyage du cycliste.

Vélos non-démontés

(Sauf tandems et vélos couchés)

Solution idéale pour les cyclotouristes qui peuvent monter ou descendre du train sans formalité particulière, nous verrons qu'elle est courante chez certains de nos voisins européens. La SNCF y répond en partie et pour comprendre toutes les particularités auxquelles elle est soumise, il faut entrer dans l'organisation des trains sur les rails de l'hexagone. Concernant le transport des vélos non-démontés, il convient de distinguer : les TER, les trains Intercités, les trains Téo et Lunéa et les TGV.

Les TER ou Trains Express Régionaux

Ces trains ont pour vocation de desservir les lignes régionales, soit celles propres à chacune des vingt-deux régions administratives qui composent le territoire métropolitain et dont ils portent les couleurs. Largement financés et soutenus par les conseils régionaux, leur fréquence, leurs horaires et éventuellement leurs tarifs, traduit la politique de la région en matière de transports. Ils assurent le plus souvent les déplacements vers les lieux de travail et ont également une vocation touristique, plus ou moins marquée selon la région concernée. Associés à des services en gare tels les garages à vélo, les cartes d'abonnement ou les informations en temps réel des conditions de circulation, les TER assurent un véritable service de proximité pour leurs usagers.

Pour le cyclotouriste de passage ou local, le TER offre de multiples possibilités de voyages ou de randonnées. Il permet souvent de ne pas utiliser la voiture ou d'en limiter son usage. Débuter ou terminer sa randonnée dans une gare desservie par le TER est une possibilité offerte par les réseaux régionaux et qui mériterait d'être mieux exploitée par les cyclotouristes soucieux de varier leurs randonnées.



Deux en seconde, un en première, et c'est tout

Exemple de dysfonctionnement possible:

La veille du week-end de Pâques, trois cyclotouristes candidats à une Flèche Vélocio, montent dans le train en gare d'Orange accompagnés de leurs vélos. But du voyage : Tournus, en Saône-et-Loire, avec un changement de train en gare de Lyon-Part-Dieu. Les deux trains prévus sont des TER et acceptent les vélos non-démontés. Le premier train propose cinq places, tout va bien. Par chance, le changement de train à Lyon s'effectue sur le même quai. Arrive le deuxième TER en provenance de Grenoble. Surprise : ce train ne propose que trois places pour les vélos dont une en première classe. Le compte est bon mais que se serait-il passé si un quatrième cycliste et son vélo avaient été du voyage ?

Pratique

- Le transport des vélos non démontés est gratuit sur les TER. Toutefois certains trains, selon les régions, peuvent ne pas les accepter en fonction des horaires de circulation.
- Chaque Région propose son propre site Internet sur lequel il est possible d'accéder aux fiches horaires. Les trains acceptant les vélos sont repérés par un pictogramme. L'ensemble des sites est accessible à partir de : www.sncf-ter.com
- Les réseaux Transiliens et RER (Ile-de-France) acceptent également les vélos dans les mêmes conditions que les RER. Cependant, ce service est soumis à certains horaires qui excluent notamment les heures de pointe.

Le moins

Dans les TER, le nombre d'emplacements pour les vélos varie selon le type de train. Le règlement de la SNCF prévoit que « l'accès des vélos est limité aux places disponibles ». Or il est impossible de connaître cette disponibilité avant l'accès au train. Certaines relations sont desservies par des cars, non prévus pour accepter les vélos.



Les trains Intercités

Le rayon d'action des trains Intercités est plus étendu que celui des TER. Cette marque créée par la SNCF désigne des dessertes de villes appartenant à des régions voisines et ne faisant pas partie des dessertes Grandes-Lignes. A l'inverse des TER, ces trains ne bénéficient pas du financement des régions, même si dans certains cas ces dernières ont pu participer aux rénovations des lignes. Ils offrent la possibilité d'un déplacement kilométrique relativement important en l'espace de quelques heures ou d'une demi-journée.

Exemple de casse-tête possible : la ligne Toulouse-Bayonne ne dessert pas les vélos. La distance est de 300 km environ et le temps de parcours voisin de 3h30. Pour se rendre à Bayonne avec son vélo non démonté le cyclotouriste toulousain se voit proposer diverses solutions avec un temps de parcours compris entre 4h40 et 5h00. Dans le meilleur des cas il devra emprunter deux TER à condition de ne pas être exigeant sur l'heure de départ et d'arrivée. La solution la plus élaborée prévoit un train TéoZ + un TGV (non TGV) + un ou deux TER. Le voyage promet d'être agréable puisque son train passera par Agen, Bordeaux et Dax avec de multiples changements et découvertes des gares plus 2 x 10 €. Par contre, les cyclotouristes normands, franciliens ou de la région Centre ont plus de chance, leurs trains Intercités acceptent de transporter leurs vélos !



Voiture dédiée mais accès difficile

Pratique

Les trains Intercités équipés d'un local à vélo acceptent gratuitement les vélos non démontés. Ils sont repérés sur les fiches horaires de la SNCF par leur logo, ceux qui acceptent les vélos sont repérés par le pictogramme spécifique. Sur la desserte Paris Tours, ces trains voyagent sous l'appellation Aqualys. Renseignements, carte du réseau, etc. : <http://www.intercites.com/>

Le moins

Comme dans les TER, il est impossible de connaître la disponibilité des emplacements vélos avant de monter. Tous les trains assurant les relations Intercités ne possèdent pas un local à vélo. C'est notamment le cas dans le sud de la France.

Les trains TéoZ

Leur vocation est « nationale ». Autrefois dits Grandes Lignes, puis Corail, les trains TéoZ assurent les relations non desservies par les TGV ou trains Intercités. Au fil des ans, le nombre de lignes s'est considérablement réduit et, en 2011, seules les lignes Paris-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Nice sont empruntées par les trains TéoZ. Ces trains sont composés d'un nombre indissociable de 7 voitures. Ils comportent une voiture de service située au centre de la rame. La voiture acceptant les vélos non démontés est repérée par le pictogramme habituel.

Pratique

Les trains TéoZ sont équipés d'un compartiment vélo, accessible sur réservation. La réservation est au prix forfaitaire de 10 €/vélo en plus du prix du billet. Informations :

<http://teoz.voyages-sncf.com/>

Le moins

Il est impossible d'acheter le billet passager + vélo sur Internet ou à une borne en gare. Il est donc obligatoire de se rendre à un guichet de gare pour effectuer l'achat du billet et la réservation et le nombre d'emplacements est limité.

Les trains Lunéa

Leur domaine est la nuit, leur charme est celui de la couchette ... et du compartiment vélo, comme les trains TéoZ. Autre caractéristique, ils ne proposent pas d'arrêts entre minuit et 05h00 pour assurer le confort et le sommeil des voyageurs. Ces derniers sont regroupés par destination et les cyclistes ont droit au compartiment couchette situé juste à côté du compartiment vélo. Seule la minceur de la cloison sépare l'homme de sa monture. L'offre des trains Lunéa s'est également réduite au fil des ans. En 2011, il existe 10 liaisons au départ de Paris et 7 liaisons transversales.

Pratique

- Les trains Lunéa sont équipés d'un compartiment vélo, accessible sur réservation !
- La réservation est au prix forfaitaire de 10 €/vélo en plus du prix du billet.
- Informations, carte du réseau : <http://lunea.voyages-sncf.com/>

Le moins

Comme pour les trains TéoZ, le nombre d'emplacements vélos est limité et il est impossible d'acheter le billet passager+vélo sur Internet.



De plus en plus de vélos dans les trains

© Philippe Henry



Le compartiment vélo Lunéa

Les TGV

Leur réputation n'est plus à faire : ils vont vite et même très vite ! Capables de transporter un cycliste et son vélo d'un bout à l'autre de la France en un temps record, les TGV sont recherchés par les propriétaires de vélos démontés et non-démontés. Pour ces derniers, il existe de multiples possibilités d'emporter son vélo ainsi que de nombreuses exceptions selon la date du voyage, la destination, le matériel roulant utilisé. En général le nombre de places est limité à 4 toujours situées dans les voitures 8 et 18.

Pratique

Avant tout voyage en TGV en compagnie de son vélo non-démonté, consulter les horaires et repérer le logo spécifique. La réservation est obligatoire (comme pour le voyageur) mais celle-ci ne peut s'effectuer sur Internet. Comme pour les relations Téoz ou Lunéa, il est donc indispensable de se rendre à un guichet de gare. Informations : <http://tgv.voyages-sncf.com/> ou <http://voyages-sncf.com>

Le moins

Le nombre réduit de places pour les vélos en regard de la capacité passagers d'un TGV. L'étroitesse de la porte d'accès combinée à l'encombrement de l'espace, avant que les voyageurs qui vous précèdent n'aient gagné leur place.

Les bagages à domicile

Ce service propose l'enlèvement du vélo à domicile et la livraison sur le lieu de votre choix. La prise en charge se fait 24 h avant le départ et la livraison dans un délai maximum de 24 h après l'arrivée du train. Valable pour tout type de bagage, elle est vendue au prix de 42 € pour un vélo. Pour en savoir plus sur les modalités on peut consulter le site dédié :

http://www.voyages-sncf.com/tgv/services_tgv/bagages-domicile/



Un TER bondé en Midi-Pyrénées

© Philippe Henry

Les sites utiles

Sur le site de la SNCF (www.voyages-sncf.com) consulter le Guide du voyageur. La SNCF propose une consultation en ligne pour l'aménagement des TGV, chacun étant invité à formuler ses propositions pour l'amélioration du confort à bord. Les cyclistes ne sont pas inactifs et on peut consulter leurs désirs et ajouter sa contribution sur la page : <http://www.tgvlab.com/imaginertgv/velos-dans-les-tgvs-et-agvs-102264>

Contre toute attente, c'est sur le site du transporteur allemand DB (www.bahn.de) que l'on trouve la meilleure information sur la possibilité de transporter les vélos sur le réseau français. Lors de la recherche d'horaires, on peut indiquer la possibilité d'emporter un vélo.

Dans le milieu associatif

Quelques associations militent pour le transport gratuit des vélos dans les trains. On peut citer :

- La FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) : <http://www.fubicy.org>
- La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports) : <http://www.fnaut.asso.fr>
- L'ADAV (Atelier de Droit au Vélo) : <http://www.velo.sncf.com/>

Il existe également de nombreux forums d'expression sur lesquels on peut prendre connaissance des diverses expériences en matière de transport des vélos. Si ces sites sont intéressants à divers titres ils sont souvent mal documentés et parfois ... mal modérés.