

## Le vélo comme solution à la baisse de fréquentation des petites lignes de train

Les arceaux à vélo installés près des gares rencontrent un grand succès.

LE MONDE | 13.09.2018 à 12h07 | Par Olivier Razemon



A Strasbourg, en 2004. THOMAS WIRTH / AFP

Des arceaux à vélo, disposés à proximité des gares, pourraient-ils sauver le train ? Après l'adoption de la réforme ferroviaire, et alors que plus de 9 000 kilomètres de « petites lignes » de chemin de fer sont menacées de fermeture, cela pourrait certes ne pas suffire. Mais cette mobilité combinée train-vélo donne des résultats probants dans de nombreux pays d'Europe, comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède...

Pour des trajets de moyenne distance, moins d'une centaine de kilomètres, la majorité des voyageurs préfèrent utiliser leur voiture d'un bout à l'autre, même lorsque l'origine et la destination sont reliées par le chemin de fer. En effet, le stationnement près des gares n'est pas toujours gratuit. Par ailleurs, la route est parfois encombrée, et l'automobiliste peut être contraint de s'arrêter loin des voies, tout au bout du parking, avant de marcher une dizaine de minutes ou de courir pour attraper le train...

« A l'inverse, la durée du trajet à vélo vers la gare est prévisible, et on peut le laisser à proximité du bâtiment », plaide Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), qui rassemble trois cents associations locales. Cette pratique est déjà très développée, et pas seulement autour des grandes villes. A Blois, Niort ou Valence, il suffit de se tenir sur le quai avant le départ d'un TER pour observer de nombreux cyclistes, leur monture tenue par le guidon, qui s'apprêtent à monter dans le train. D'autres préfèrent laisser leur vélo à la gare. Mais ce n'est pas toujours possible. Ou alors à leurs risques et périls. Les usagers craignent le vol, le vandalisme, voire les actes gratuits consistant entre autres à dégonfler les pneus.

### « La demande est forte »

Dès lors, la FUB demande à l'Etat, ou à la SNCF, de financer 200 000 places de stationnement pour les vélos près des gares. « Mais les uns et les autres se renvoient la balle », déplore M. Schneider,

qui espère tout de même qu'une partie des fonds du Plan vélo, présenté vendredi 14 septembre, auront cette finalité. Pour la SNCF, l'opération aurait en outre l'avantage de décourager l'embarquement des vélos dans les trains, où ils occupent beaucoup d'espace, au détriment des voyageurs.

Les parkings sécurisés existent déjà, en Ile-de-France comme dans les villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes, ou à Strasbourg. A côté de la gare centrale, dans la capitale alsacienne, deux parkings souterrains et surveillés proposent 1 500 places au total. Pour en bénéficier, il faut déboursier 40 euros par an, 34 euros pour un abonné des transports. Certains usagers possèdent même deux vélos, un dans la gare d'origine et l'autre à destination. « *La demande est forte. A chaque fois que nous plaçons de nouveaux arceaux, ils se remplissent rapidement* », explique Jean-Baptiste Gernet, adjoint (Génération.s) au maire.

Ces équipements nécessitent davantage de technicité qu'on ne l'imagine au premier abord. Le matériau, la forme, la localisation, l'espace disponible, l'entretien du lieu ne sont pas à négliger. Il en coûte entre 1 500 et 2 000 euros la place. Ce n'est pas rien. Mais tout de même beaucoup moins cher qu'une nouvelle route.