

Association faïtière nationale
pour les intérêts des cyclistes
Bollwerk 35 | Case postale
CH-3001 Berne

Tél 031 318 54 11 | Fax 031 312 24 02
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch
CP 34-2641-5

**COPIE POUR
INFORMATION**

Amélie Deschamps
Manager de Produit – Mobilité Combinée
SBB AG
Personenverkehr Regionalverkehr
Wylersstrasse 123/125
CH-3000 Bern 65

Berne, 27 juillet 2015
Notre réf. | VS

Mesure inadaptée des CFF à l'encontre des vélos de plus de 2 mètres

Madame,

Par la présente, et suite à notre rencontre du 15 juin 2015, PRO VELO Suisse sollicite les CFF afin qu'ils renoncent à l'interdiction des vélos de plus de 2 mètres dans les trains grandes lignes (IC, ICN, IR et EC) et développent une stratégie à long terme afin d'accueillir les vélos de manière optimale.

En effet, les CFF ont pris la décision d'interdire le transport de vélos de plus de 2 mètres dans les trains IC, ICN, IR et EC. Depuis le 1er avril dernier, tandems et vélos couchés doivent transiter par les trains RegioExpress (RE), régionaux (R) et RER (S). Les CFF invoquent des problèmes de sécurité (ces vélos pouvant empiéter sur les espaces de passage), de capacité (lors de pics d'utilisation ils empiètent sur la place destinée à d'autres vélos ou passagers), et de respect des horaires.

PRO VELO Suisse regrette cette interdiction généralisée à tous les vélos de plus de 2 mètres dans tous les trains grandes lignes, bien qu'il puisse y avoir quelques situations difficiles durant l'année. Cette nouvelle réglementation n'apporte pas, selon PRO VELO Suisse, une solution adaptée aux problèmes que rencontrent les CFF et n'apportera pas une amélioration substantielle des conditions de transport.

Tout d'abord, cette mesure ne concerne qu'une minorité de clients CFF à vélos (1% selon vos estimations), et encore plus rares sont les cas problématiques. En effet, le transport de ce type de vélo peut poser problème lors des pics d'utilisation, soit principalement durant quelques week-ends ou jours fériés ensoleillés, soit une vingtaine de jours par année. Cette mesure restrictive ne diminuera quasiment pas le nombre de personnes empruntant les trains grandes lignes (ce d'autant plus si deux vélos sont utilisés au lieu d'un) et n'améliorera guère la situation lors de ces jours de toute façon sur-occupés.

Les problèmes mentionnés par les CFF peuvent d'ailleurs tout autant être occasionnés par d'autres usagers ayant des poussettes, bagages ou encore des vélos « standards », lorsqu'ils sont en surnombre, sans pour autant qu'il faille les interdire. Lorsque la place devient insuffisante, le personnel de train peut refuser le chargement de vélos supplémentaires. Pourquoi ne pas se contenter de cette mesure qui vaut pour les

tandems également, comme c'est déjà le cas aujourd'hui ? La logique d'interdiction générale à certains types d'usagers n'est pas bonne et PRO VELO Suisse s'y oppose.

Ceci d'autant plus que l'adéquation du matériel roulant aux vélos de plus de 2 mètres ne correspond pas à la distinction RE/R/S versus ICN/IC/IR mise en place par les CFF. Certains trains grandes lignes peuvent accueillir facilement de longs vélos, comme les IC 2000 par exemple, alors que l'espace disponible peut s'avérer plus restreint dans certains trains régionaux.

Les CFF proposent des alternatives peu satisfaisantes au chargement de vélos de plus de 2 mètres dans les trains. Certes, les utilisateurs de tandems ou vélos couchés ont la possibilité de se rabattre sur les trains « régionaux » (RE, R et S). Mais cela n'est pas une solution pour de nombreux trajets qui demandent un temps supplémentaire considérable ne permettant plus certaines excursions journalières, ainsi qu'une augmentation du nombre de changements, souvent irréalisables dans le temps imparti. Certaines courses deviennent tout simplement impossibles. Cette mesure risque, bien plus que le transport de quelques longs vélos dans les trains grandes lignes, de causer des retards, d'incommoder les passagers sur les quais lors des changements qui devront être extrêmement rapides, et d'occuper de l'espace dans les wagons sur de bien plus longs trajets.

La solution plus onéreuse consistant à envoyer son vélo peut s'avérer utile lors de voyages planifiés à l'avance, mais ne permet pas de faire une excursion spontanée. De plus certains clients craignent de retrouver leur vélo en mauvais état, l'assurance – certes comprise dans le prix de transport – ne permettant pas pour autant de réaliser l'excursion lorsqu'un vélo est endommagé.

La location de ce type de vélo, au vu de l'offre actuelle, rend impossible de partir d'un point A pour arriver à un point B, ce qui est généralement le but d'une expédition à vélo combinée avec les transports publics. De plus, les tandems en location répondent rarement aux besoins de cyclistes pour une longue randonnée (une seule grandeur de cadre, ergonomie peu adaptée), sans compter leur prix élevé et leur faible nombre ne permettant pas les excursions de groupe.

Enfin l'utilisation de tandems pliables est très onéreuse pour un matériel peu stable et pas adapté à de longues balades.

Les alternatives proposées par les CFF peuvent donc être utiles dans de certains cas, mais sont le plus souvent insatisfaisantes voire impossibles. Ainsi ce durcissement réduit considérablement les destinations possibles, et priverait certains utilisateurs, qui peuvent aussi bien être des amateurs de déplacements rapides à vélo, un parent avec son enfant dont la solution du tandem est appréciée, des personnes âgées ou encore aveugles ou mal voyantes accompagnées.

PRO VELO Suisse se joint donc aux demandes des associations Tandemclub CH, Futurebike CH et Sehbehinderten-Tandemverein Bern et enjoint les CFF à revenir sur leur décision radicale.


L'association appelle également les CFF à réfléchir à des solutions adaptées à long terme pour le chargement de vélos. De petites zones réservées aux vélos réparties sur l'ensemble du train vont à l'encontre d'une utilisation facile et flexible sur le long terme. Non seulement ces zones réparties à divers endroits du train permettent plus difficilement le chargement de vélos avec remorque ou de vélos « spéciaux » (ce qui

conduit à de telles mesures radicales et peu adaptées comme nous le voyons ici), mais en plus, les cyclistes doivent longer le quai afin de trouver les zones réservées non-occupées. Cela engendre du stress, dérange les usagers sur le quai, et menace également la ponctualité et la stabilité des horaires, bien plus que le chargement de quelques tandems. Les zones multifonctionnelles des IC 2000, qui offrent un usage de la place flexible pour les vélos, remorques pour enfants, tandems et autres passagers, sont un bon exemple qu'il convient de souligner.

Les trains futurs devraient proposer de telles zones centrales et être ainsi flexibles et adaptés à différents types d'usages, d'autant que nous pouvons difficilement prédire les tendances et pratiques d'ici 20 ans. PRO VELO Suisse enjoint donc les CFF à renoncer à sa mesure radicale concernant les vélos de plus de 2 mètres et à privilégier le développement de grandes zones centrales destinée aux vélos dans ses trains.

Meilleures salutations

PRO VELO Suisse



Valérie Sauter
Responsable de projets Infrastructures
cyclables et mobilité combinée



Christoph Merkli
Geschäftsführer Pro Velo Schweiz

Copie pour information à :

- Associations régionales PRO VELO
- Verein Future Bike CH
- Tandemclub CH
- Sehbehinderten-Tandemverein Bern
- PRO VELO Info
- Velojournal