

L'EMPORT DES VELOS DANS LES AUTOCARS

LE CAS DES LIGNES DU RÉSEAU TRANSISÈRE

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE
RÉGION AUVERGNE RHONE-ALPES

RETOUR D'EXPERIENCE

Octobre 2021



L'étude Cerema sur l'emport des vélos dans les TC

La Loi d'Orientation des Mobilités apporte plusieurs évolutions pour faciliter l'intermodalité vélo-transports collectifs. En particulier, elle prévoit la généralisation de l'emport des vélos dans les trains et cars. Ainsi, « à compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transport publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés ».

En lien avec cette actualité, le Cerema souhaite approfondir les enjeux, les modalités et les impacts de l'emport des vélos dans les transports collectifs et en particulier les autocars. L'objectif de la démarche est d'identifier les freins, les solutions qui peuvent être apportées et les bonnes pratiques à valoriser pour faciliter l'emport des vélos dans les autocars.

L'étude s'appuie sur une série d'entretiens réalisés auprès de collectivités autorités organisatrices de la mobilité et d'exploitants ayant déployé des systèmes d'emport de vélos sur leurs lignes de transports collectifs.

Ce retour d'expérience s'appuie sur l'entretien réalisé auprès du Département de l'Isère et de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Responsable de l'étude :

Florence Girault

Auteur du document

Marc Lanfranchi

Remerciements

Mathieu Fourquet (Région Auvergne Rhône-Alpes) et Julia Cattoen (Département de l'Isère)

Source de l'illustration de couverture : Transisère

LE RÉSEAU TRANSISÈRE

Mi-2021, le réseau isérois *Transisère* compte **18 lignes dont l'ensemble des autocars sont équipés de dispositifs d'emport de vélos non démontés**. Ces 18 lignes totalisent entre 50 et 60 cars équipés, y compris les cars de réserve. La liste des lignes équipées d'un dispositif d'emport est consultable au lien suivant : <https://www.transisere.fr/fr/velo-a-bord/1009>

Ces lignes concernent principalement :

- Les lignes au départ de (ou passant par) Grenoble et à destination des massifs alentours
- Les lignes de l'Oisans à destinations des massifs alentours

Le Département de l'Isère est satisfait des dispositifs d'emport et intègre des clauses pour équiper les cars sur d'autres lignes lorsqu'il renouvelle ses marchés.

En ce moment, les réflexions portent sur l'équipement des lignes connectées aux grands itinéraires cyclables. En revanche, le Département n'envisage pas d'équiper les lignes à destination des grands pôles, car les problématiques en milieu urbain dense sont différentes (présence de vélos en libre-service notamment) de celles des autres territoires.

Conformément à la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe), la Région Auvergne-Rhône-Alpes est l'autorité compétente en matière de transport non urbain et de transport scolaire, en lieu et place du Département de l'Isère, respectivement depuis le 1er janvier et le 1er septembre 2017. Toutefois, afin de permettre la continuité du service public des transports dans les meilleures conditions, la Région Auvergne-Rhône-Alpes avait fait le choix de déléguer sa compétence au Département de l'Isère de manière temporaire. Cette délégation de compétence a pris fin au 31 août 2021. **Depuis le 1^{er} septembre 2021, la Région Auvergne-Rhône-Alpes exerce de manière directe sa compétence en matière de transport non urbain et de transport scolaire sur le territoire du département de l'Isère.**

GOVERNANCE ET MISE EN PLACE DU SYSTÈME D'EMPORT

Le Département de l'Isère recevait régulièrement des réclamations de clients relatives au nombre insuffisant de places en soute pour transporter les vélos, particulièrement depuis Grenoble ou l'Oisans et à destination des massifs alentours. De plus, les chauffeurs de car avaient également signalé une demande d'emport des vélos en soute parfois supérieure à l'offre, et souhaitaient des directives sur la conduite à tenir. Dans ces conditions, le service « marketing et relations clients » s'est associé au « pôle études » pour réaliser une étude puis une expérimentation d'un dispositif d'emport de vélos non démontés sur une 1ère ligne de car. Le Département n'a pas consulté les associations d'usagers au cours de sa démarche d'équipements des cars.

Au début de l'année 2017, le Département lance une étude et un benchmark, ainsi qu'une expérimentation d'un an sur une ligne de cars. L'expérimentation s'avérant concluante, le Département intègre des clauses spécifiques à l'équipement des cars lors du renouvellement des marchés de certaines lignes. En septembre 2019, les premiers cars équipés de dispositifs d'emport de vélos non-démontés sont mis en circulation sur quelques lignes.

Le Département a retenu 3 critères principaux pour choisir et prioriser les lignes à équiper :

- La destination des lignes, vers les massifs alpins
- La non concurrence des lignes de cars équipés avec les lignes ferroviaires
- La desserte des principaux itinéraires cyclables locaux (par exemple Via Rhôna)

Le Département de l'Isère justifie l'absence de porte-vélos sur certaines lignes, par des contraintes d'exploitation trop importantes par rapport au service rendu ; notamment pour les lignes suivantes :

- **les lignes régulières qui ne desservent pas de lieu touristique ou attractif pour la pratique du vélo en loisir,**
- **celles dont la part de clients commerciaux reste faible par rapport à une clientèle scolaire.**

Les lignes scolaires ne sont pas équipées de dispositifs d'emport de vélos.

Dans un 1^{er} temps, le critère « motorisation du car » a été pris en compte. Les cars fonctionnant au gaz étaient dispensés d'équipement pour prendre le temps d'étudier, et ne pas cumuler, les contraintes d'exploitation spécifiques. Ce n'est plus le cas pour les nouveaux marchés de renouvellement des lignes.

Aucun critère d'horaires ni de saisonnalité n'est pris en considération dans le choix des lignes à équiper.

LE SYSTÈME D'EMPORT

DESCRIPTION DU SYSTEME

Le choix du type de dispositif d'emport découle d'une l'étude et d'un benchmark réalisé par le Département de l'Isère.

Ainsi, **les dispositifs situés à l'avant du car** n'ont pas été retenus car ils ne sont pas autorisés en France. Ils génèrent par ailleurs des conflits potentiels avec les autres usagers sur les routes de montagne.

Les dispositifs à l'intérieur du car n'ont pas été retenus en raison de difficultés d'embarquement et débarquement des vélos, de problèmes d'homologation des cars par les Mines, ainsi que de la suppression de places assises pour les passagers.

Enfin, **les dispositifs de type « remorque »** n'ont pas été retenus en raison des difficultés de circulation et de manœuvre dans la gare routière de Grenoble.

Finalement, le Département de l'Isère a retenu un dispositif de suspension des vélos à l'arrière du car. Le transporteur titulaire du marché est chargé d'installer un dispositif homologué qui permet **l'embarquement d'un minimum de 6 vélos, classiques et à assistance électrique.**

Ce sont les usagers cyclistes qui sont chargés d'embarquer et débarquer leur vélo. **Les systèmes en place n'ont pas de dispositif d'aide au levage du vélo.**

À ce jour, le Département n'a pas de demande pour embarquer les tandems ou les vélos cargos. Si cela arrivait, les tandems seraient testés, tandis que les vélos cargos seraient refusés en raison de leur gabarit trop important. Les vélos pliants sont embarqués en soute.

Les systèmes d'emport sont installés à l'année.

Afin que les règles soient le plus lisibles possibles pour les usagers, le Département autorise **l'embarquement et le débarquement des vélos sur tous les arrêts des lignes concernées.** Si des problèmes étaient remontés sur un ou plusieurs arrêts, le Département prendrait les mesures qui s'imposent.

COMMUNICATION SUR LE SERVICE ET RÉSERVATION

L'utilisateur dispose de plusieurs canaux d'information pour déterminer s'il peut embarquer son vélo à bord d'un car :

- Le site internet *TransIsère*, avec une campagne de communication renforcée au lancement du service.
- La fiche horaire de la ligne, sur laquelle un logo indique s'il est possible d'embarquer son vélo à bord du car.
- Une campagne de communication sur l'accessibilité des montagnes.



Les véhicules de cette ligne sont équipés de porte-vélos. Plus d'informations sur www.carsisere.auvergnhonealpes.fr

Extrait de la fiche horaire d'une ligne équipée de porte-vélos

Source : *TransIsère*

De plus, les usagers visualisent de plus en plus de cars équipés en circulation, particulièrement dans les rues de Grenoble.

Afin de simplifier au maximum l'accès au service, **aucun système de réservation n'a été mis en place**. Les cars disposent de 6 emplacements plus 2 places en soute, soit un total de 8 vélos non démontés pour des cars embarquant 60 passagers.

Une charte d'utilisation des porte-vélos est disponible sur le site internet de *Transisère*, ainsi qu'**une vidéo indiquant les consignes d'utilisation**.

TARIFICATION POUR L'USAGER

Le service est gratuit pour l'utilisateur (hors coût du titre de transport de l'utilisateur).

EXPLOITATION

Les transporteurs ont remonté 2 problématiques sur les dispositifs actuels :

- Le bras articulé qui permet d'accrocher le vélo au dispositif se grippe ou se rouille
- Le portique de nettoyage casse le dispositif lors du passage du rouleau à l'arrière du car

La problématique de nettoyage a entraîné la **reprogrammation du portique de lavage** afin qu'il cesse son activité avant d'atteindre l'arrière du car. Le lavage de l'arrière est dorénavant manuel.

Conformément à la réglementation, **les conducteurs ont interdiction de quitter leur poste de conduite**. Cependant, il arrive que des conducteurs prennent l'initiative **d'aider les cyclistes en difficulté pour embarquer ou débarquer leur vélo**.

Les opérations d'embarquement et débarquement des vélos sont estimées à 1 ou 2 minutes. **Transisère n'a pas adapté les grilles horaires des lignes car les opérations d'embarquement / débarquement des vélos ne génèrent pas de retard conséquent.**

Une ligne de montagne n'a pas été équipée de dispositif d'emport car **les caractéristiques du tracé et du profil en travers de la voie** n'étaient pas compatibles avec la conduite d'un véhicule rallongé.

COÛT DU DISPOSITIF

Le Département n'a pas le détail des coûts d'investissement et d'exploitation d'un porte-vélo. Conformément au marché, le transporteur choisit un dispositif homologué qui permet d'embarquer au moins 6 vélos. Certains transporteurs choisissent **des équipements amovibles** pour remplacer les porte-vélos par des porte-skis dans le cadre de services privés. **Le dispositif testé pendant l'expérimentation coûtait 4200€ HT.**

Dans le cadre de l'expérimentation, le Département a pris en charge le coût de l'investissement dans le cadre d'un avenant au marché.

Dans le cadre des lignes équipées actuellement en fonctionnement, c'est le transporteur titulaire du marché qui investit dans le dispositif d'embarquement.

USAGES ET ÉVALUATION

Dans le cadre du marché, **les transporteurs ne sont pas tenus de comptabiliser les vélos emportés. Le Département réfléchit toutefois à organiser une campagne de comptage des vélos embarqués.**

D'après les retours du Département, les dispositifs sont très utilisés sur les lignes à destination du Vercors et de Chamrousse, soit au motif « domicile-travail », soit au motif « loisir », ainsi que dans l'Oisans pour les motifs « loisirs » et « tourisme » en saison.

Ainsi, les principales demandes d'emport de vélo formulées par les usagers sont les suivantes :

- « Domicile travail » : par exemple descendre à Grenoble en vélo, rentrer chez soi en car
- « Loisirs » : par exemple monter son VTT en car, randonner et redescendre en VTT
- « Touristique » : cas particulier de l'Oisans en été

Le Département recense très peu d'incidents liés à l'emport des vélos non démontés. Aucun vol n'a été signalé, notamment car l'usage d'un antivol est recommandé pour utiliser le service, ni dégradation de vélo, ni chute du vélo du dispositif.

Les usagers ont exprimé beaucoup de retours positifs lors de l'annonce de l'équipement des lignes de cars. En revanche, preuve que les dispositifs sont bien appropriés, les usagers expriment leur déception **lors de période de surcharge**, particulièrement en haute saison dans l'Oisans, et lorsque **l'équipement annoncé de nouvelles lignes prend du retard.**

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

La Région Auvergne Rhône-Alpes poursuit l'équipement de ses lignes, selon la pertinence du service vis-à-vis des caractéristiques des lignes. Les lignes touristiques et fréquentées par des cyclistes sont prioritaires.

Le Département de l'Isère n'avait pas envisagé d'équiper les lignes entre la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère et la métropole de Lyon. En effet le contexte urbain offre des services de mobilité pouvant répondre aux besoins des usagers (vélos en libre-service...).



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN