

# EMPORT DES VÉLOS DANS LES CARS

## PRÉSENTATION ET ÉCHANGES SUR L'ÉTUDE CEREMA

14/10/2021

---

# ORDRE DU JOUR

## Tour de table

### Présentation de l'étude en cours par le Cerema

- Contexte et objectifs
- Les systèmes d'emport existants
- Impacts de l'emport sur l'exploitation des cars
- Accessibilité / sécurité des arrêts
- Perspectives de déploiement des services d'emport dans les réseaux – les cas de dérogations

## Conclusion

# UNE ÉTUDE SUR L'EMPORT DES VÉLOS DANS LES CARS

- **Contexte : la réglementation**

- LOM -> Article 1272-6 du Code des Transports

« A compter du 1er juillet 2021, **les autocars neufs** utilisés pour des **services réguliers** de transport public routier de personnes, **à l'exception des services urbains**, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum **cinq vélos non démontés**.

Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent **déroger à cette obligation, sur décision motivée**, pour les services qu'elles organisent.

Un décret définit les conditions d'application du premier alinéa du présent article aux **services librement organisés** mentionnés à l'article L. 3111-17. »

# UNE ÉTUDE SUR L'EMPORT DES VÉLOS DANS LES CARS

- **Contexte : la réglementation**

- LOM -> Article 1272-6 du Code des Transports

Concerne également les transports scolaires



« A compter du 1er juillet 2021, **les autocars neufs** utilisés pour des **services réguliers** de transport public routier de personnes, **à l'exception des services urbains**, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum **cinq vélos non démontés**.

Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent **déroger à cette obligation, sur décision motivée**, pour les services qu'elles organisent.

Un décret définit les conditions d'application du premier alinéa du présent article aux **services librement organisés** mentionnés à l'article L. 3111-17. »

# UNE ÉTUDE SUR L'EMPORT DES VÉLOS DANS LES CARS

- **Objectifs :**

- Identifier les systèmes d'emports existants et les expérimentations mises en œuvre
- Identifier les impacts de l'emport des vélos sur l'exploitation des lignes de cars
- Capitaliser les bonnes pratiques et en tirer des recommandations et points de vigilance pour la mise en œuvre de systèmes d'emport

- **Méthode :**

- Des entretiens auprès d'associations (FNAUT, FUB, Anateep), d'exploitants, AOM locales et régionales, etc

- Des fiches de retours d'expériences

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/emport-velos-autocars-fiches-retours-experiences>

- Une synthèse (à venir)

Région Hauts-de-France + Kéolis Oise

Région ARA + Transisère + Courriers Rhodaniens

Arche Agglomération (Ardèche)

Métropole Aix Marseille Provence

Région Centre val de Loire + Seine Eure Agglo (à venir)



# LES SYSTÈMES D'EMPORT EXISTANTS

- **La réglementation qui s'applique**

- Articles R312-11 et R312-21 du code de la route :

« la longueur des autobus ou autocars à deux essieux peut atteindre 13,50 mètres et celle des autobus ou autocars à plus de deux essieux peut atteindre 15 mètres;

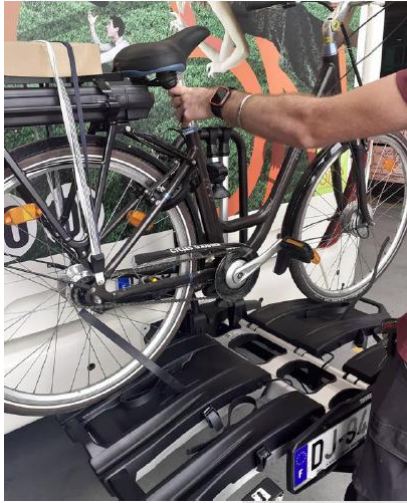
autobus ou autocar articulé : 18,75 mètres;

la longueur d'un ensemble formé par un autobus ou un autocar et sa remorque peut atteindre 18,75 mètres »

-> **les portes-vélos doivent être pris en compte pour la mesure de la longueur des véhicules**, en application des dispositions de l'article R. 312-11 du code de la route

-> **seuls les vélos qui dépasseraient du dispositif pourraient être considérés comme chargement** au sens de l'article R. 312-21 du code de la route et ainsi dépasser de la longueur autorisée

# LES SYSTÈMES D'EMPORT EXISTANTS ÉTUDIÉS



**Porte-vélos/rack arrière horizontal**

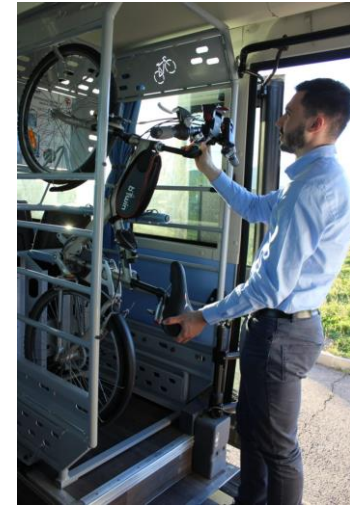
Ex: Région HDF-Kéolis Oise

Ex: Seine Eure Agglo



**Rack arrière**

Ex: Région ARA-Courriers Rhodaniens



**Aménagement intérieur**

Ex: Métropole AMP-Transdev

Rack arrière :  
Avec ou sans aide  
au levage du vélo



semo teste le **rack à vélo** 14/10/2021  
Je prends le bus avec mon vélo !

Emport des vélos dans les cars





# LES SYSTÈMES D'EMPORT EXISTANTS

Remorque



Remi CVL

En soute



Atelier Vincent

Rack avant (interdit en France)



Vvv-Sud

# CRITÈRES DE CHOIX DES SYSTÈMES D'EMPORT

## AVANTAGES-INCONVÉNIENTS

- Longueur total du véhicule (compatibilité avec le tracé de la route / voirie)
- Facilité d'installation des vélos par les usagers (impact sur le temps de chargement et le rôle du conducteur)
- Capacité des systèmes
- Impact sur la capacité des cars (neutralisation de places assises)
- Protection du vélo (aménagement intérieur)
- Permis de conduire spécifique (remorque)
- Sécurité des usagers lors de l'installation/reprise des vélos (soute, aménagement intérieur)
- Contrainte liées au lavage des véhicules (cf suite de la présentation)
- REX d'utilisation du système
- Coûts
- ...

# LES SYSTÈMES D'EMPORT EXISTANTS

- **La capacité des systèmes d'emport**
  - Entre 3 et 8 vélos selon les systèmes
  - Le poids (et le gabarit) de certains types de vélos (notamment VAE – VTT pneus larges) peut entraîner une réduction de la capacité d'emport de certains systèmes  
⇒ Anticiper l'emport des VAE
  - Vélos tandems, cargos, etc sont généralement exclus des dispositifs

# RETOUR DE KEOLIS OISE SUR LES SYSTÈMES CHOISIS



# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- Temps de chargement
- Lavage du véhicule
- Rôle du conducteur

# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Temps de chargement / déchargement**
  - Estimé à 2-3 min par vélo pour les racks arrière
  - Temps allongés en cas de :
    - Groupe de cyclistes à un même arrêt de car
    - Cycliste ayant des difficultés à embarquer son vélo
    - Système de porte-vélos horizontal arrière : le déchargement du vélo peut être compliqué, selon la position du vélo sur le porte-vélo
  - Jusqu'à 20 min de retard sur un temps de trajet d'1h45

# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Les retours d'expériences**

- Des systèmes d'emport testés **majoritairement sur des lignes touristiques** (ou usage de loisirs) et / ou en période estivale : contraintes temporelles moins fortes
- Un **usage par des actifs** dans certains cas
- Dans certains cas, un **impact négatif** sur la régularité de la ligne, non négligeable lorsque la ligne est empruntée par des scolaires / actifs notamment.
  - ⇒ Souhait de **répliquer l'expérimentation en période hors été** (dans le cas d'usage par des actifs)
  - ⇒ Réserves sur la **réplicabilité de l'expérimentation** sur des lignes avec correspondances / usagers scolaires ou actifs
  - ⇒ Réflexion sur le **retrait du dispositif d'emport à l'heure de pointe** du matin (en cas d'usage important et d'impact trop fort sur les temps de trajet)



# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Les bonnes pratiques pour limiter le temps de chargement**
  - Informer l'utilisateur du fonctionnement du système pour limiter le temps de chargement :
    - Par téléphone lors de la réservation
    - Sur le site internet de l'AO / exploitant : vidéo « tutoriel » ou descriptif du système (charte d'utilisation)
    - Schéma de fonctionnement du système apposé à l'arrière du véhicule
  - Développement de systèmes d'aide au levage

# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Lavage du véhicule**

- De la casse lors du passage au portique de lavage...

⇒ Nécessité de reprogrammer le portique de lavage et de réaliser le nettoyage manuellement (Transisère)

⇒ Ou de retirer le porte-vélos avant le lavage (Kéolis Oise)

⇒ Protéger l'éventuelle caméra existante

⇒ Anticiper les opérations de lavage... en lien avec le personnel (pas de remonté de pb : bonne adhésion du personnel)

# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Le rôle du conducteur**

- Réglementairement, **le conducteur ne peut généralement pas quitter son poste de conduite...**

...dans la pratique, il arrive que certains conducteurs aident les usagers en difficultés,  
ou au contraire, refusent d'être affectés sur des lignes équipées de systèmes d'emport de vélos (Courriers Rh.)

- La présence d'un agent dédié pour aider au chargement représente généralement un coût trop important

# IMPACTS DE L'EMPORT DES VÉLOS SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE CARS

- **Autres craintes remontées par des exploitants ou AOM**
  - **Les incivilités :**  
Un retour de la Métropole Aix-Marseille sur des cas d'incivilités lors d'une expérimentation réalisée en 2010-2014
    - ⇒ Recommandation d'utiliser un antivol // systèmes avec verrouillage du vélo (Transisère)
    - ⇒ Caméra avec report au conducteur (Ligne Oise)
  - La question de la **responsabilité** par rapports aux éventuels dégâts causés

# RETOUR DES COURRIERS RHODANIENS SUR L'IMPACT DE L'EMPORT DE VÉLOS SUR L'EXPLOITATION



# AMÉNAGEMENT ET SÉCURITÉ DES ARRÊTS

- **Les arrêts autorisés pour l'emport des vélos**

- Souvent, le (dé)chargement du vélo est **autorisé sur l'ensemble des arrêts de la ligne** (lisibilité pour l'utilisateur)
- Un retour d'expérience sur la définition d'arrêts autorisés selon des critères de desserte et de sécurité (géométrie de la voirie..) (Région HDF-Kéolis Oise)
- Pas de signalisation particulière ni d'aménagement spécifique...
- Des arrêts en encoche à privilégier par rapport aux arrêts en pleine voie...
  - ⇒ Sécurité des usagers en pleine voie ?
  - ⇒ Cohérence avec la réglementation locale sur les circulations piétonnes en gare routière
  - ⇒ Cas des manœuvres / marches arrière en gare routière (usagers sur la plateforme)

# PROBLÉMATIQUES D'ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ EN GARE ROUTIÈRE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES - MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE







# LES PERSPECTIVES DE DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES D'EMPORT DE VÉLOS

- **Des Régions et AOM avec + ou – d'expérience sur ces services**
    - Des AO plus ou moins volontaristes pour l'équipement de leur système
    - Une priorité aux lignes touristiques
    - Des expérimentations en cours et à venir (nouveaux matériels...)
- ⇒ nécessité de partager les bonnes pratiques et les retours d'expériences

# DES DÉROGATIONS SUR DÉCISION MOTIVÉE ?

- **Le cas du transport scolaire**

- Des AO « réservées » sur l'équipement de cars scolaires (sécurité, gestion de la demande...)
- Anateep opposée à l'équipement des cars scolaires
  - Sécurité des élèves
  - Risque juridique : les AO sont responsables de la surveillance des élèves aux points d'arrêts (jurisprudence)

# DES DÉROGATIONS SUR DÉCISION MOTIVÉE ?

Le transport scolaire par autocar étant un service régulier de transport public, il est théoriquement concerné par cette évolution réglementaire. Cependant les autorités organisatrices de la mobilité peuvent **déroger à cette obligation sur décision motivée**.

**L'ANATEEP est opposée à l'équipement des autocars scolaires en systèmes d'emport de vélos<sup>2</sup>, pour six raisons principales :**

- Sécurité incertaine des élèves : à l'arrière du véhicule, dans un de ses angles morts les plus importants, l'élève seul se retrouve inévitablement en danger.
- Sécurité des autres usagers de la route : un élève seul, âgé de 12 ans (voire moins) est-il capable d'arrimer correctement son vélo à l'arrière du car ?
- Applicabilité de la mesure : comment une autorité organisatrice peut-elle gérer aisément, par service, le nombre de vélos à prendre en charge, notamment en même temps ? Quels jours ? A quelles heures ?
- Qualité du service rendu : comment ne pas imaginer un allongement significatif du temps de transport, et donc inévitablement une dégradation du service public de transport scolaire ?
- Rapport coût/efficacité : quel est l'intérêt de fixer un vélo sur un car scolaire, l'enlever en fin de service pour le mettre en sécurité dans l'établissement scolaire... pour faire les manipulations inverses au retour ?
- Risque juridique accru : la surveillance des élèves relevant des autorités organisatrices de la mobilité, cette mesure renforcerait encore, s'il en était besoin, la présomption de faute en cas d'accident corporel, dans cette configuration.

Que l'on ne se méprenne pas ! L'ANATEEP milite depuis de nombreuses années pour l'écomobilité des jeunes. Elle en a même fait le thème de son Congrès national de Montpellier en 2008. L'association prône la complémentarité des modes, notamment en fonction de la distance à parcourir. C'est pourquoi **l'ANATEEP milite pour le développement de parcs vélos sécurisés, en des endroits pertinents (donc non systématiques), afin de faciliter l'intermodalité TS/vélos sur des points d'arrêt stratégiques.**

# RETOUR DE LA RÉGION CENTRE-VAL-DE-LOIRE

# RETOUR DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE



# DES SUJETS À APPROFONDIR ?



# MERCI DE VOTRE PARTICIPATION