



LE VÉLO DANS L'INTERMODALITÉ EN MONTAGNE

Co-rédacteurs et signataires: Mountain Wilderness France, Protect Our Winters France, CIPRA, FUB, AF3V, Camptocamp, Alpes-Là



S'émervueillir, protéger, partager

Les montagnes sont parmi les derniers espaces sauvages de la planète.

Depuis 1988, Mountain Wilderness œuvre pour la cohabitation entre montagne sauvage et montagne à vivre.

Association nationale agréée protection de l'environnement et reconnue d'utilité publique, Mountain Wilderness agit depuis plus de 35 ans pour faire évoluer les comportements vis-à-vis de la montagne au moyen d'actions sur le terrain, de publications et de relations auprès des acteurs politiques, associatifs et économiques.

Ouverte à tous les amoureux de la montagne, Mountain Wilderness soutient un rapport à la montagne fondé sur le respect des hommes et de la nature. Pour cela, les champs d'actions de l'association visent à :

- ▲ DÉFENDRE LES ESPACES NATURELS DE MONTAGNE
- ▲ ENCOURAGER LES PRATIQUES RESPECTUEUSES
- ▲ AMPLIFIER LA TRANSITION DES TERRITOIRES

mountainwilderness.fr | changerdapproche.org | installationsobsoletes.org

Préambule

Cette note de position défend la nécessité d'un report modal de la voiture individuelle vers les mobilités douces dans les territoires de montagne. Elle met l'accent sur le potentiel de l'intermodalité dans le développement d'un tourisme plus durable¹ et d'un report modal en montagne, tout en rappelant son rôle dans les déplacements quotidiens.

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs transports au cours d'un même trajet. Par intermodalité, nous entendons ici la combinaison de plusieurs modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que le train, le bus, le vélo, l'autostop organisé² ou encore l'autopartage. Dans cette note, nous portons une attention particulière à la place du vélo dans l'intermodalité ; sans pour autant minimiser l'importance des autres modes de transport.

La présente note de position s'adresse avant tout aux municipalités, autres Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et collectivités organisatrices de mobilités (AOM). Elle contient des propositions d'actions concrètes et réalisables : néanmoins, les disparités étant fortes entre territoires de montagne, il est nécessaire d'adapter ces propositions aux réalités locales.

Introduction

Il est indispensable de développer des politiques qui permettent le report modal de la voiture vers les mobilités durables et solidaires. En effet, en France :

- ▲ La surfréquentation automobile en montagne provoque de multiples nuisances³ (pollution atmosphérique, sonore⁴, visuelle, dérangement de la faune⁵, artificialisation, bouchons en vallées, parkings saturés en montagne...),
- ▲ 30% des émissions de gaz à effet de serre sont liées aux transports et 54% de ces émissions sont liées à la voiture individuelle⁶,

¹ L'intermodalité vélo Transports en commun, indispensable pour du tourisme durable décarboné, AF3V, 2024

² Autrement appelé « covoiturage spontané »

³ Cf. kit de sensibilisation Changer d'approche et sa rubrique « Chiffres clés sur l'impact des transports ».

⁴ Mountain Wilderness France, WilderPass : Bilan d'une troisième année de mesures du bruit en montagne, 2025

⁵ Sordello, R., Ratel, O., Flamerie De Lachapelle, F. et al., Evidence of the impact of noise pollution on biodiversity : a systematic map, Environ Evid, 2020 | Shannon, G., McKenna, M. F., Angeloni, L. M., Crooks, K. R. et al., A synthesis of two decades of research documenting the effects of noise on wildlife, Biological Reviews, 2015

⁶ Commissariat général au développement durable, 2019

- ▲ 15 millions de personnes sont dans une situation de précarité en termes de mobilités⁷ (manque de dessertes en transports en commun et budget carburant plus important en territoire rural),
- ▲ Les investissements publics liés à la voiture pèsent fortement sur l'économie et empêchent une transition écologique et solidaire des mobilités⁸.

Les massifs montagneux français, territoires ruraux plus ou moins bien desservis en transports en commun cumulent les inégalités de transports : en montagne, 80% des déplacements se font en voiture, contre 66% à l'échelle nationale⁹. L'accès à la montagne, pour des activités de loisirs ou des déplacements quotidiens, dépend majoritairement de la voiture individuelle et l'imaginaire dominant associe encore l'accès à la montagne à la route.

Les citoyens des montagnes souhaitent pourtant voir se développer les transports en commun, notamment pour les mobilités du quotidien¹⁰. Cette volonté est couplée à l'essor considérable du voyage à vélo comme nouvelle pratique touristique, portée par l'imaginaire d'aventure sportive, bas-carbone et à échelle locale.

En montagne, pour permettre cette transition¹¹ vers des mobilités durables, il est nécessaire de développer un ensemble diversifié et complémentaire de solutions de transports, capable de faire changer les habitudes collectives, adapté au contexte local, et facilitant une vraie intermodalité.

La place du vélo dans l'intermodalité

Le vélo constitue un maillon essentiel des chaînes de déplacement multimodales, en permettant d'articuler les différents réseaux de transport, notamment le train et le bus. En tant que bouquet d'offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle, l'intermodalité vélo-bus ou vélo-train¹², ainsi que les combinaisons train + navette, train + autopartage ou encore train + autostop organisé, jouent un rôle prépondérant dans le report modal. En effet, le bus et le train sont des offres de transports assez rigides dans leur fonctionnement: les solutions de mobilités partagées (autostop organisé notamment) et le vélo, donnent alors plus de flexibilité à ces transports¹³, en facilitant l'accès aux derniers ou premiers kilomètres.

Côté associations cyclistes (FUB et AF3V)¹⁴, les retours de terrain mettent en avant une demande forte en faveur de solutions d'intermodalités intégrant le vélo, confirmant son rôle structurant dans l'évolution des systèmes de mobilité.

En tant que mobilité active, le vélo, y compris dans sa forme à assistance électrique, présente également des bénéfices importants en matière de santé publique et de qualité de vie. À ces atouts s'ajoute son faible coût, qui en fait une mobilité particulièrement accessible, son faible impact environnemental ainsi que sa faible occupation de l'espace; des caractéristiques particulièrement adaptées aux contraintes des territoires de montagne.

Cependant, prendre son vélo à bord du train ou d'un bus, ajoute une variable et une complexité nécessitant sa prise en compte sur l'ensemble de la chaîne de transport... L'intermodalité doit donc être facilitée à plusieurs niveaux pour constituer une alternative crédible et attractive à la voiture.

⁷ Baromètre des mobilités quotidiennes, 2024.

⁸ Combien coûte le système voiture en France, Forum vies mobiles, 2025

⁹ La précarité en termes de mobilités est plus forte à la montagne car 21 % du budget des ménages est consacré aux transports, c'est 5 points de plus que les ménages en agglomération parisienne INSEE, 2017

¹⁰ Mountain Wilderness a réalisé en 2025 une Grande Concertation qui révèle que 90% des participant-es souhaitent voir le développement des transports en commun en montagne

¹¹ Livre blanc, Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition, FUB, 2023

¹² Emport de vélos dans les trains : Bilan et perspectives, 2024, AF3V

¹³ Loi d'orientation des mobilités déc 2019 (obligation de vélos non démontés train).

¹⁴ Voir l'enquête de l'AF3V à ce sujet

Enjeux spécifiques de l'intermodalité en milieu montagnard

Contrairement aux milieux urbains où l'offre est dense et souvent substituable (par exemple, à Paris, un même trajet peut s'effectuer en bus, métro, en vélo en libre-service, entre autres...), les mobilités douces sont plus rares dans les territoires de montagne; parfois réduites à une seule solution, voire inexistantes dans les zones peu denses. En montagne, la population est plus dispersée en hameaux et les contraintes de pente et de climat font souvent de la voiture la solution par défaut. Dans ce contexte, l'intermodalité, notamment pour les derniers ou premiers kms, constitue la solution principale permettant un report modal.

Étant donné la faible densité de l'offre en montagne, la qualité de chaque maillon de la chaîne intermodale devient essentielle : la jonction entre les différents modes de transport représente ainsi un point de tension potentiel pour l'ensemble du parcours¹⁵. Or, certains territoires de montagnes cumulent les difficultés concernant la mise en place de solutions d'intermodalité :

- ▲ Transports en commun irréguliers : l'offre est plus incertaine et variable dans le temps (saisonnalité), avec des lignes moins fréquentes et pas toujours coordonnées,
- ▲ Absence d'alternatives de mobilités partagées: pas assez de solutions d'autopartage ou d'autostop organisé en vallée pour permettre l'accès aux derniers kilomètres,
- ▲ Saturation des trains et insatisfaction des cyclo-usagers : la plupart des TER n'ont pas assez de places disponibles pour y rentrer des vélos, qui entrent alors parfois en conflit avec l'espace alloué aux usagers piétons et PMR¹⁶. L'offre de trains et cars ne répond pas suffisamment à l'augmentation de l'usage du vélo (quotidien et touristique), entraînant un mécontentement des usagers,
- ▲ Infrastructures inadaptées en gare : accès aux quais difficiles, stationnements vélos souvent inexistantes ou payants tandis que les parkings voitures, dans les petites gares de montagne, restent gratuits et capacitaires,
- ▲ Stationnement vélo insuffisant en montagne : ils sont rarement sécurisés en fond de vallée, et manquent souvent au niveau des derniers parkings (lieu de départ des itinéraires de montagne),
- ▲ Communication insuffisante : les usagers disposent rarement d'informations claires, fiables et centralisées sur l'ensemble de l'itinéraire (concernant les correspondances train-bus-vélo, la capacité d'accueil des transports en commun ou la localisation des stationnements sécurisés),
- ▲ Absence d'uniformisation de la règle : ces approximations rendent le voyage avec son vélo moins attractif, contraignant, et également dépendant de l'appréciation et du jugement ponctuel des conducteurs et contrôleurs à laisser embarquer, tolérer ou verbaliser les voyageurs, créant des situations d'usagers laissés à quai,
- ▲ Aménagements routiers centrés sur la voiture : absence de voies cyclables sécurisées pour rejoindre gares et arrêts de bus¹⁷.

¹⁵ Par exemple, la question qui se pose est: "Pourrais-je laisser mon vélo à la gare dans un box sécurisé pour monter dans le seul bus qui monte au fond de la vallée pour aller randonner ?"

¹⁶ Personne à Mobilité Réduite

¹⁷ Associé notamment aux pentes importantes et manque d'espace.

Pour faciliter l'intermodalité, nous recommandons de :

DÉVELOPPEMENT

- ▲ Faciliter les changements de comportements par une politique d'offre : location de vélos en gare¹⁸, aide à l'achat de vélo, cours de vélo, sensibilisation dans les écoles et entreprises, etc,
- ▲ Prendre en compte la problématique du dernier kilomètre, en intégrant la question de la desserte des hameaux, lieux d'hébergement et départ de randonnée dans la localisation et la programmation des lieux d'arrêt,
- ▲ Financer une intermodalité durable et solidaire : en dépassant une approche basée sur des expérimentations temporaires, et en impliquant les territoires générateurs de flux touristiques dans le financement des mobilités douces liées aux activités de loisirs en montagne,
- ▲ Augmenter l'offre et la mise en valeur des mobilités partagées, en développant les arrêts d'autostop organisé de type Rezo'pouce ainsi que les points de location d'autopartage Citiz,
- ▲ Repenser l'usage des routes de montagne : fermetures de route partielles, bandes cyclables, voies vertes pensées pour le quotidien, signalétique dédiée aux cyclistes, organisation d'événements "route aux vélos",
- ▲ Travailler avec les collectivités locales pour intégrer l'intermodalité dans leurs plans de mobilité.

ÉQUIPEMENT DES TRANSPORTS

- ▲ Créer des solutions bus+vélo : navettes équipées de racks en toute saison pour les usagers quotidiens et équiper l'existant de remorques pour absorber la demande en saison¹⁹,
- ▲ Augmenter les capacités vélo dans les trains, notamment sur les trajets les plus empruntés en saison,
- ▲ Adapter systématiquement le matériel roulant lors d'événements identifiés (compétition sportive, manifestations culturelles, etc..) pouvant causer un surplus de fréquentation,
- ▲ Généraliser les rames de train de dernière génération à fleur de quai, avec des espaces clairement identifiés entre vélos et PMR.

CADRE CLAIR POUR LA RÉSERVATION

- ▲ Uniformiser les conditions d'emport de vélos entre les différents transports et régions; en améliorant la plateforme commune de réservation et en maintenant des exceptions pour les usager-es quotidiens,
- ▲ Accompagner la mise en place d'un système de réservation d'une réelle augmentation de la capacité d'emport,
- ▲ Clarifier les fiches horaires en indiquant et en respectant les horaires sur lesquels des porte-vélos sont disponibles, coordonner les horaires entre les bus et les trains,
- ▲ Faciliter la réservation d'emplacements vélos pour les groupes, ou lors d'évènements, notamment pour les professionnels encadrants et à tarif cohérent avec le trajet réalisé.

STATIONNEMENT

- ▲ Installer des stationnements sécurisés (arceaux ou casiers) ainsi que des consignes bagages, gratuits et accessibles, en gares et sur les aires de stationnement en altitude (départ de rando, village à proximité),

¹⁸ Par exemple, l'expérimentation menée en Occitanie à ce sujet ou sur la ligne Pau-Canfranc, le service solidaire de location de vélos à la gare de Buzy-en-Béarn.

¹⁹ Par exemple, cette initiative menée en Occitanie à ce sujet.

- ▲ Développer des pôles interconnectés : arrêts intermodaux train-bus-vélo dans les gares de vallées²⁰.

INFRASTRUCTURES ET AMÉNAGEMENT

- ▲ Faciliter la circulation des vélos dans les gares et l'accès aux quais (rampes adaptées, ascenseurs dimensionnés avec portes opposées),
- ▲ Créer des itinéraires cyclables sécurisés et clairement identifiés, qui prennent en compte les combinaisons d'intermodalité les plus parcourues.

COMMUNICATION

- ▲ Changer les représentations : montrer que le développement de l'intermodalité est désirable, crédible économiquement²¹ et juste car elle offre des possibilités d'accès aux visiteur·es qui ne disposent pas de véhicules et qu'elle autonomise les habitant·es locaux qui n'ont pas accès à la voiture,
- ▲ Améliorer le recensement²² et la communication autour de l'offre disponible sur les applications de réservation : intégrer toutes les offres de mobilité pour les centraliser sur les calculateurs d'itinéraires,
- ▲ Développer un affichage clair de la possibilité d'emport de vélos (places totales, places restantes), avec des réservations qui garantissent une place sur tous les véhicules empruntés dans le trajet.

Nous restons vigilants à :

- ▲ Aux nouveaux aménagements qui favorisent l'usage de la voiture en montagne (ouverture ou élargissement de route, parkings d'altitude à des fins touristiques),
- ▲ Au maintien d'un modèle où les navettes ne sont qu'un complément à la voiture individuelle, sans création d'un réel report modal,
- ▲ À une vision de la montagne "sans voiture" qui, faute d'alternative, ne serait accessible qu'à une élite sportive, et à l'idée que le développement de l'intermodalité revienne à restreindre l'accès à la montagne,
- ▲ Aux nouvelles politiques nationale et locales qui viendraient réduire la possibilité d'emport de vélos dans les trains et bus.

Exemples de solutions d'intermodalité vélo inspirantes :

- ▲ Un train TER avec capacité d'emport vélo important durant la saison estivale en région Occitanie,
- ▲ Les expérimentations menées en Occitanie de location de vélos en gare: à Saint Jaury ou sur la ligne Pau-Canfranc en gare de Buzy-en-Béarn,
- ▲ Les gares et villes proposant des services de consigne sécurisé en région AURA,
- ▲ Une réservation vélo unique pour les trains et les bus en Suisse.

²⁰ Julien De Labaca, Intermodalité vélo et train : pourquoi les Pays-Bas sont un modèle dans le monde entier ? 28 janvier 2022

²¹ Système alternative de Mobilité (SAM) : être libre de se déplacer librement sur tous les territoires, Forum Vies Mobiles, 2025.

²² Permettant le fonctionnement d'outils tels qu'itinévert de Camptocamp qui visibilisent les itinéraires accessibles en transports en commun



Pour en savoir plus sur nos actions et campagnes

mountainwilderness.fr | changerdapproche.org | installationsobsoletes.org

Mountain Wilderness France

5 place Bir Hakeim 38000 Grenoble
04 76 01 89 08 | contact@mountainwilderness.fr

Suivez-nous sur :

