

INTERMO-DALITÉ EN MONTAGNE

POW
PROTECTOURWINTERS.FR

Développer des mobilités douces accessibles à toutes et tous

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 met l'accent sur le potentiel de l'intermodalité dans le développement **d'un tourisme plus durable**[1] en montagne, tout en rappelant son rôle dans les **déplacements quotidiens** pour les personnes dans le besoin. Cette note 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.**

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

Introduction

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

30% des émissions de gaz à effet de serre sont liés aux transports et **54% de ces émissions** sont liées à la voiture individuelle[2]

15 millions de personnes sont dans une situation de **précarité** en termes de mobilités[3] (manque de dessertes en transports en commun et budget carburant plus important)

Les **investissements** publics liées à la voiture pèsent fortement sur l'économie et empêche une transition globale et solidaire[4]

La surfréquentation automobile en montagne provoque de **multiples nuisances**[5] (pollution atmosphérique, sonore[6], visuelle, dérangement de la faune[7], artificialisation, bouchons en vallées, parkings saturés en montagne..).

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 nationale[8].

2 Commissariat général au développement durable, 2019
3 Baromètre des mobilités quotidiennes, 2024.
4 Combien coûte le système voiture en France, Forum vies mobiles, 2025
5 Cf. kit de sensibilisation Changer d'approche et sa rubrique « Chiffres clés sur l'impact des transports ».
6 Mountain Wilderness France, WilderPass : Bilan d'une troisième année de mesures du bruit en montagne , 2025
7 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
8 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 parisie nne INSEE, 2017

L'accès à la montagne, pour des activités de loisirs ou des mobilités quotidiennes, 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 quotidien**[9]. 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 transition[10] 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.

Intermodalité

En tant que bouquet d'offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle, **l'intermodalité[11] vélo-bus ou vélo-train[12] joue un rôle prépondérant**. Côté associations cyclistes (FUB et AF3V), les retours de terrains mettent en avant une demande forte en faveur de solutions d'intermodalités. Le bus et le train étant des offres de transports assez rigides dans leur fonctionnement : les solutions de mobilités partagés (covoiturage spontanée notamment), ainsi que le vélo, donnent alors plus de flexibilité à ces transports[13], en **facilitant l'accès aux derniers ou premiers kilomètres.** Or, 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... Face à l'utilisation de la voiture qui est perçue comme simple, **l'intermodalité, afin d'être réellement attractive, se doit d'être facilitée sur plusieurs points.**

9 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
10 Livre blanc, Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition , FUB, 2023
11 L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs de transports au cours d'un même trajet.
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)

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 en territoire de montagne, parfois réduites à une seule solution, voire inexistante dans les zones peu denses. En montagne, la population est plus dispersée en hameaux et les contraintes de pente et de climat, rendant souvent la voiture la solution par défaut. Dans ce contexte, l'intermodalité, notamment pour les derniers ou premiers kms, constitue la seule alternative 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 transports représente ainsi un point de tension potentiel pour l'ensemble du parcours[14]. 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

SATURATION DES TRAINS

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 PMR

INSATISFACTION DES USAGERS

Les trains et cars ne répondent pas suffisamment à l'augmentation de l'usage du vélo (quotidien et touristique), entraînant un mécontentement quotidien et un report vers la voiture

INFRASTRUCTURES INADAPTÉES EN GARE

accès aux quais difficiles, stationnements vélos souvent inexistants ou payants tandis que les parkings voitures, dans les petites gares de montagne, restent gratuits et capacitaires

14 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 ?"

STATIONNEMENT VÉLO INSUFFISANT

ils sont rarement sécurisés en fond de vallée, et manquent souvent au niveau des derniers parkings (lieu de départ des itinéraires de montagne)

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

COMMUNICATION INSUFFISANTE

les usager·es 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)

AMÉNAGEMENTS ROUTIERS CENTRÉS SUR LA VOITURE

absence de voies sécurisées pour rejoindre gares et arrêts de bus[15]

Pour faciliter l'intermodalité, nous recommandons de :

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 saison[16].

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.

15 Associé notamment aux pentes importantes et manque d'espace.
16 Voir l'initiative menée en Occitanie à ce sujet. Julien De Labaca, Intermodalité vélo et train : pourquoi les Pays-Bas

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

Clarifier les fiches horaires en indiquant et en respectant les horaires sur lesquels des portes vélos sont disponibles.

Faciliter la réservation d'emplacement vélos pour les groupes, ou lors d'évènements, notamment pour les professionnels encadrants.

Uniformiser les conditions d'emport de vélos entre les différents transports.

STATIONNEMENT

Développer des pôles interconnectés : arrêts intermodaux train bus vélo dans les gares de vallées[17]. Connecter les horaires entre les bus et les trains.

Installer des stationnements sécurisés (arceaux ou casiers), gratuits et accessibles, en gares et sur les aires de stationnement en altitude (départ de rando, village à proximité).

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.

17 sont un modèle dans le monde entier ? 28 janvier 2022

COMMUNICATION ET DÉVELOPPEMENT

Améliorer le recensement et la communication autour de l'offre disponible sur les applications de réservation : intégrer toutes les offres de mobilité 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.

Repenser l'usage des routes de montagne : fermeture de routes partielles, bandes cyclables, voie verte pensées pour le quotidien, signalétique dédiée aux cyclistes, organisation d'événements "route aux vélos".

Faciliter les changements de comportements par une politique d'offre : location de vélos en gare[18], aide à l'achat de vélo, cours de vélo, sensibilisation dans les écoles et entreprises, etc.

Travailler avec les collectivités locales pour intégrer l'intermodalité dans leurs plans de mobilité.

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 f inancement des mobilités douces liées aux activités de loisirs en montagne.

Changer les représentations : montrer que le développement de l'intermodalité est désirable, crédible économiquement[19] et juste car elle offre des possibilités d'accès aux visiteurs qui ne disposent pas de véhicules et qu'elle autonomise les habitants locaux qui n'ont pas accès à la voiture.

Nous restons vigilants à :

À toute nouvelle **ouverture** ou **élargissement** de route en montagne à des fins touristiques

À la création de **nouveaux aménagements** visant à augmenter la capacité d'accueil automobile

Au maintien d'un modèle où les navettes ne sont qu'un complément à la voiture individuelle, **sans réel report modal**

18 Voir l'expérimentation menée en Occitanie à ce sujet
19 Système alternative de Mobilité (SAM) : être libre de se déplacer librement sur tous les territoires , Forum Vies Mobiles, 2025.

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. C'est au contraire une **ouverture à d'autres publics**, à d'autres usages, à une redécouverte de la lenteur, du silence et du vivant.

Signataires

- MW FRANCE
- PROTECT OUR WINTERS FRANCE
- CIPRA
- MW SUISSE
- FUB
- AF3V
- CAMPTOCAMP
- ALPES-LA
- ASSOCIATIONS VÉLOS TERRITOIRE DE MONTAGNE

mountain wilderness france

POW PROTECTOURWINTERS.FR

CIPRA VIVRE DANS LES ALPES

FUB le vélo au quotidien

Mountain Wilderness

AF3V Pour les véloroutes et voies vertes

CampToCamp.org

ALPES LÀ !

TERRITOIRE VÉLO Fédération française de cyclotourisme