Avec le soutien de : monvelodansletrain.fr – handivelo.fr

Vélos pour personnes à mobilité réduite : vers une inclusion ferroviaire !

En route vers une accessibilité universelle du rail aux vélos adaptés

---

Document du Collectif « Mon Vélo dans le Train »
Édition janvier 2025 – actualisé en juin 2026

Sommaire

Pourquoi ce guide ?

Les tricycles, les handbikes, les tandems et les autres vélos adaptés sont en général plus volumineux que les vélos traditionnels, ce qui complique leur transport dans les trains. Les règles d'emport varient selon le type de train – TGV, Intercités, TER, Ouigo, trains de nuit – et restent, à ce jour, largement défavorables à ces cycles.

Ce guide présente les dimensions usuelles des principaux vélos adaptés, afin de :

- offrir une vue d'ensemble des différents types de vélos adaptés et de leurs gabarits ;
- documenter le vide juridique laissé par la loi d'orientation des mobilités (LOM) concernant le transport des vélos adaptés ;
- servir de base de discussion pour faire évoluer la réglementation ferroviaire en faveur des vélos adaptés.

Grâce à une meilleure prise en compte des vélos adaptés dans la réglementation ferroviaire, les personnes à mobilité réduite et leur accompagnateur pourront voyager en train en toute liberté et autonomie, comme tous les autres cyclistes.

Le constat, encore valable en 2026

À ce jour, le transport des vélos adaptés (tricycles, tandems, vélos couchés) n'est toujours pas autorisé de plein droit dans les trains. La SNCF maintient leur exclusion de principe sur l'ensemble de son réseau (TGV, Intercités, TER, Ouigo) ; seules des tolérances locales, laissées à l'appréciation des contrôleurs et des disponibilités, permettent encore certains trajets.

Le contexte réglementaire

Une exclusion de principe qui persiste

En principe, les tricycles, les tandems et les autres vélos adaptés non pliants ne sont pas autorisés dans les trains. Les opérateurs ferroviaires distinguent les « vélos standards » – seuls officiellement acceptés à bord – des « vélos spéciaux » (couchés, tricycles, tandems, cargos, longtail, remorques), exclus de l'ensemble du réseau SNCF Voyageurs, qu'il s'agisse des TGV INOUI, des Intercités, des TER ou de Ouigo.

Une tolérance subsiste néanmoins dans certains TER et Intercités : le contrôleur peut accepter ces vélos sous réserve de place disponible dans l'espace vélo, de conformité au règlement, et d'une réservation préalable. Cette tolérance n'est ni uniforme ni garantie d'une région à l'autre, ni d'un trajet à l'autre.

- Les tandems accompagnant une personne malvoyante peuvent être acceptés en TER, mais cette autorisation varie selon les régions.
- Un tricycle, un tandem ou un vélo adapté pliant peut être transporté plus largement, y compris en TGV, dès lors qu'il respecte le format bagage (housse ou plié, 90 × 130 cm maximum).
- Les vélos-pousseurs (vélos-fauteuils) sont acceptés en TER et en TGV ; ils se séparent en deux parties et se placent dans l'espace réservé aux personnes handicapées.

Ce qui n'a pas changé depuis janvier 2025

Les recherches menées pour cette actualisation (juin 2026) confirment que, malgré la mobilisation du Collectif « Mon Vélo dans le Train » et la publication d'un Livre blanc en 2025, aucune évolution réglementaire spécifique aux vélos adaptés n'est intervenue à ce stade :

- la SNCF continue d'indiquer explicitement que « les vélos couchés, tricycles, tandems, vélos cargo, longtail et les remorques de toute nature ne sont pas autorisés » à bord des trains, TGV comme Intercités ;
- la loi dite « 3DS » (2022) a même marqué un recul en revenant sur l'obligation, introduite par la LOM, d'équiper tout matériel roulant neuf ou rénové d'emplacements vélos minimaux dans les TER et autocars régionaux ;
- la généralisation des réservations obligatoires et souvent payantes pour les vélos classiques dans plusieurs régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, PACA) ne s'accompagne d'aucune disposition équivalente pour les vélos adaptés.

D'autres obstacles, en complément du cadre réglementaire

Au-delà de la question de l'autorisation elle-même, plusieurs obstacles pratiques freinent les déplacements en train des cyclistes en situation de handicap :

- l'accès à l'espace vélo, en particulier dans les Intercités ;
- la hauteur du quai par rapport au plancher du train ;
- l'absence d'ascenseur, de rampe ou de goulotte d'escalier adaptée aux tandems dans certaines gares ;
- le passage des portillons et des sas d'accès aux quais, notamment en Île-de-France ;
- l'espace vélo parfois saturé par des bagages ou d'autres vélos, avec un risque de dommage pendant le transport ;
- l'absence d'information claire, lors de la réservation du billet SNCF, sur les modalités d'emport d'un vélo adapté.

Dans tous les cas, il est recommandé d'arriver largement en avance en gare et, lorsque c'est possible, de prévenir l'opérateur ferroviaire à l'avance afin qu'un agent puisse organiser l'assistance à l'embarquement, notamment avec un élévateur. Un tricycle est lourd, a fortiori équipé d'une sacoche et d'un moteur – mieux vaut prévoir une aide.

Tableau de synthèse des gabarits

Ce tableau récapitule les dimensions usuelles des principaux vélos adaptés rencontrés par les membres du Collectif. Les gabarits indiqués sont des moyennes données à titre indicatif : ils varient selon les fabricants et les équipements (sacoches, moteur, sièges). Ils permettent de mesurer l'écart, souvent important, avec les espaces vélos standards des trains, conçus pour des vélos deux-roues classiques.

Type de vélo adapté	Longueur	Largeur	Hauteur / remarques
Handbike Sticker	160 à 220 cm	50 à 70 cm	Unité de propulsion et châssis séparables
Tandem classique	2,20 à 2,30 m	0,60 m	–
Tandem Pino (passager à l'avant)	1,84 à 2,45 m	0,60 à 0,80 m	Hauteur 0,83 à 1,25 m ; empattement 1,18 à 1,55 m
Tricycle classique (assis)	Variable selon modèle	Variable	Pliable ou rétractable selon les modèles
Tricycle delta / Hase (couché)	1,80 à 2,00 m	0,80 m	–
Tricycle delta / Hase (mis debout)	0,80 à 0,90 m	0,80 à 0,90 m	Hauteur 1,80 m
Tricycle 2 roues avant	1,70 m	0,80 m	–
Tricycle 2 roues avant (modèle pliable)	1,00 m	0,70 m	Format compatible avec un espace vélo standard
Hase pliable	1,40 m	0,80 m	–
Vélo-pousseur / vélofauteuil	Variable selon modèle	Variable	Se sépare en deux parties ; accepté en TER et TGV dans l'espace personnes handicapées

Les types de vélos adaptés et leurs gabarits

Le handbike

Le handbike (ou vélo à main) est propulsé par les bras à l'aide de manivelles. Il est particulièrement adapté aux personnes ayant une mobilité réduite des membres inférieurs. Sur le modèle Handbike Sticker, l'unité de propulsion et le châssis peuvent être séparés, ce qui facilite le transport.

- Longueur : environ 160 à 220 cm
- Largeur : environ 50 à 70 cm

Le tandem

Il existe deux grandes familles de tandems : le tandem classique, où les deux cyclistes pédalent en ligne, et le tandem Pino, où le passager est positionné à l'avant en position semi-couchée – une configuration appréciée notamment pour les binômes avec une personne malvoyante ou à mobilité réduite. Le tandem classique mesure généralement de 2,20 à 2,30 m de long pour 0,60 m de large. Le Pino, à cadre télescopique et guidon pliant, se compacte rapidement sans outil ; ses dimensions varient de 1,84 à 2,45 m de long, 0,60 à 0,80 m de large et 0,83 à 1,25 m de haut, pour un empattement de 1,18 à 1,55 m.



Tandem classique



Tandem Pino, passager à l'avant

Le tricycle

Les tricycles existent en plusieurs configurations – assis (classique), delta (deux roues à l'arrière), ou à deux roues avant – et certains modèles sont pliables ou rétractables pour faciliter leur transport.



Tricycle assis classique



Tricycle delta / Hase, mis debout pour le rangement

Le tricycle delta (ou Hase) mesure de 1,80 à 2,00 m de long pour 0,80 m de large en position couchée (configuration de circulation normale). Il peut également se mettre debout pour faciliter son rangement : le gabarit se réduit alors à 0,80–0,90 m de large pour une hauteur de 1,80 m.



Le même tricycle delta, en position couchée (circulation)



Tricycle à deux roues avant

Le tricycle à deux roues avant affiche un gabarit de 1,70 m de long pour 0,80 m de large. Sa version pliable se réduit à environ 1,00 m sur 0,70 m, un format qui se loge plus aisément dans un espace vélo standard.



Le modèle 2 roues avant, une fois plié



Le Hase pliable (1,40 m × 0,80 m)

Le vélo-pousseur (vélo-fauteuil)

Le vélo-pousseur, ou vélo-fauteuil, se compose de deux parties séparables : un fauteuil et un module de propulsion attelé. Cette conception facilite son transport, puisqu'il peut être démonté en deux éléments plus compacts. Il est accepté dans les TER et les TGV et doit être placé dans l'espace réservé aux personnes handicapées.

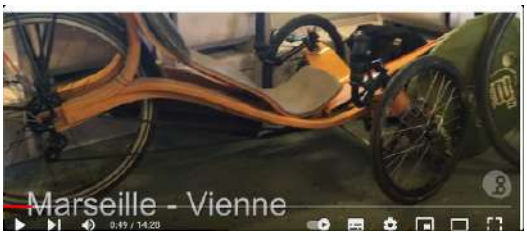


Vélo-pousseur (vélo-fauteuil), accepté en TER et TGV dans l'espace personnes handicapées

Vélos adaptés et trains : exemples observés

Les photographies suivantes, recueillies par les membres du Collectif, illustrent des cas où un vélo adapté a pu être transporté en train – par tolérance du contrôleur en France, ou dans le cadre de dispositifs déjà en place chez certains opérateurs européens.

En France : des tolérances ponctuelles



Trike dans un Intercité (ligne Marseille–Vienne)



Tandem installé en place vélo, en TGV



Embarquement d'un tandem à bord d'un TER

À l'étranger : des dispositifs plus aboutis

En Allemagne et en Suisse, certains opérateurs ferroviaires régionaux disposent déjà d'espaces ou de procédures dédiés à l'embarquement de vélos non standards, avec parfois l'assistance d'un agent muni d'un dispositif de levage.



Vélo adapté plié, embarquement en Italie

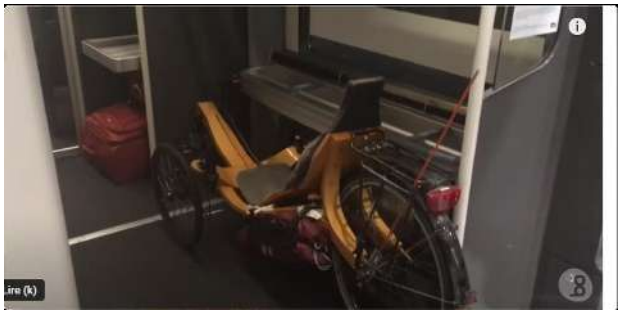


Assistance d'un agent à l'embarquement, en Suisse

Sur le réseau allemand InterRegio, quatre configurations de wagons différentes permettent d'arrimer un vélo adapté dans l'espace prévu :



InterRegio (Allemagne) – quatre types de wagons équipés pour les vélos adaptés



Trike installé dans l'espace vélo d'un train régional

Photos : tolérance ou dispositif observé par les membres du Collectif « Mon Vélo dans le Train ».

L'action du Collectif « Mon Vélo dans le Train »

Ce guide est porté par le Collectif « Mon Vélo dans le Train », qui réunit 12 associations et fédérations signataires de promotion du vélo, des transports et de l'environnement. Le Collectif dialogue avec la SNCF, les Régions et les pouvoirs publics pour faire évoluer les conditions d'emport des vélos — classiques comme adaptés — dans les trains et les autocars.

- Un Livre blanc publié en 2025 documente l'inadéquation entre les besoins des cyclistes et l'offre vélo dans les trains.
- Le présent guide des gabarits, diffusé depuis janvier 2025, a été cité dans la lettre d'information du Secrétariat général du ministère chargé de l'Écologie de mars 2025.
- Le Collectif poursuit ses échanges avec les opérateurs ferroviaires et les Régions afin d'obtenir une prise en compte explicite des vélos adaptés dans la réglementation ferroviaire.

Faire avancer le dossier

Le Collectif encourage les cyclistes, les associations et les organismes de transport à consulter et diffuser largement ce guide, et à signaler leurs propres expériences (tolérances obtenues ou refus rencontrés) afin d'alimenter le plaidoyer auprès de la SNCF et des Régions.

Les 12 associations et fédérations signataires des plaidoyers du Collectif

Le Collectif « Mon Vélo dans le Train » s'appuie sur l'engagement conjoint des structures suivantes, signataires des plaidoyers du Collectif.

Amis de la Nature FRANCE	CIM	OUI au train de nuit !	CYCLO CAMPING INTERNATIONAL
CYCLO TRANSEUROPE	FF vélo	Fnaut LA VOIX DES USAGERS	FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
MDB	STAARP	AF3V Pour les vélorcutes et voies vertes	réseau européen #enTrain

Liste à jour à la date de cette actualisation (juin 2026) ; pour la liste la plus récente, consulter monvelodansletrain.fr.

Ressources en ligne

Le Collectif « Mon Vélo dans le Train » et ses partenaires mettent à disposition deux sites internet pour suivre l'actualité du dossier et accompagner les cyclistes en situation de handicap dans leurs déplacements en train.

monvelodansletrain.fr

Le site du Collectif « Mon Vélo dans le Train » : actualités, comptes rendus de réunions, publications (Livre blanc, études de fréquentation) et liste à jour des 12 associations et fédérations signataires des plaidoyers du Collectif.

handivelo.fr

HANDIVÉLO
LE VÉLO POUR TOUS

Une plateforme d'information collaborative dédiée aux personnes en situation de handicap, en convalescence ou aux seniors qui souhaitent découvrir le vélo adapté. Le site propose un moteur de recherche pour trouver un vélo adapté partout en France, ainsi que des ressources pratiques pour favoriser une vie plus active et indépendante.

Partenaire associé au guide (voir logo en couverture).