



AVIS 11/03

Transport de vélos par le train

Introduction

Toujours plus importante est la promotion du vélo en tant qu'alternative écologiquement saine dans le cadre de la mobilité. C'est ainsi par exemple que les autorités publiques offrent à leur personnel une allocation vélo lorsqu'ils font usage de leur bicyclette pour leurs déplacements domicile – lieu de travail. Les villes et les provinces ont par ailleurs tenté de rendre plus récréatif l'usage du vélo en aménageant des infrastructures plus adaptées et en créant des réseaux de pistes cyclables. L'usage de la bicyclette est donc stimulé de façon intensive par les autorités publiques.

Dans le cadre de cette promotion du vélo au sens large, un rôle important est réservé au train. Ainsi, il est évident que, si l'on veut continuer à stimuler l'actuelle politique en matière d'utilisation du vélo, le transport de bicyclettes par le train doit se faire aisément et à bon marché. Le vélo pliable est en train de faire une apparition remarquée, tandis que les bicyclettes traditionnelles sont toujours présentes en grand nombre dans notre société.

Le but du présent avis est de proposer des améliorations par rapport à la politique que mènent les Chemins de fer belges en matière de transport de vélos. On notera que cet avis ne porte que sur les vélos « non pliables »¹.

Exposé de la problématique

Contrairement aux idées reçues, le transport de vélos par le train n'est pas une chose insurmontable. On peut par contre se poser la question de savoir si la SNCB souhaite stimuler le transport de vélos par le train. Cette question peut être envisagée sous l'angle des deux critères suivants :

1. le coût ;

¹ A titre d'information : la politique des chemins de fer en matière de transport des vélos a également fait l'objet d'articles dans le magazine "Mondig Mobiel van de BTTB" (n° 83 p 10-11 et n° 84 p 14-15). Les propositions formulées dans le présent avis vont dans le même sens.

2. l'espace prévu à bord des trains pour le transport de vélos.

1 Le coût

Deux formules tarifaires sont actuellement pratiquées par la SNCB en matière de transport de vélos :

- avec une « carte vélo-tandem » de 5,00 EUR, on peut effectuer un aller simple avec un vélo ou un tandem (+ éventuellement une remorque de bicyclette).
- Avec un « libre-parcours d'un jour », on peut sillonner le pays avec son vélo à bord du train. Pour un vélo / tandem (+ éventuellement une remorque de bicyclette), il en coûte 8,00 EUR.

Remarque : le transport de vélos pliables est gratuit.

Cela signifie que la formule la moins onéreuse pour un aller-retour avec un vélo à bord du train est de 8 EUR. Ce montant prévaut quelle que soit la distance. On paie de ce fait, en fonction du trajet effectué et du jour de voyage, plus ou moins le prix du transport d'une personne.

Exemple : on habite à Malines et on veut transporter son vélo jusqu'à Anvers (aller-retour). Les jours ouvrables, on paie (sans réduction) 7,20 EUR pour le titre de transport et 8 EUR pour le vélo.

Les week-ends, cette différence est encore plus marquée : 4,40 EUR pour le titre de transport et toujours 8 EUR pour le vélo.

Ceci indique le manque de logique de ce tarif. Comment le transport d'un vélo, qui en fin de compte n'est qu'un bagage, peut-il se révéler plus onéreux que le transport d'une personne sur la même distance ? Pour un ménage moyen, le coût du transport de vélos peut grimper très vite. Une famille constituée de 4 personnes en sera bien vite à 32 EUR rien que pour pouvoir transporter des vélos.

La SNCB se profile comme une entreprise engagée sur le plan écologique. Sur son site web, elle décrit le train comme le moyen de transport écologique par excellence. D'où la possibilité, depuis 2010, de payer avec des écochèques les voyages en service intérieur.

Si l'on pousse cette logique plus avant, la SNCB devrait stimuler l'usage du vélo, moyen de transport écologique à 100 %. La façon toute trouvée de le faire est d'offrir un prix calculé au plus juste pour le transport de vélos. Le but de la SNCB, compte tenu de son engagement en termes d'environnement, devrait dès lors être de juguler autant que faire se peut les émissions de particules nocives, et donc de limiter le transport de vélos en voiture.

Proposition : Le titre de transport pour le vélo est toujours égal à 50 % du titre de transport de la personne accompagnant le vélo, avec un maximum de 8 EUR par vélo pour un aller-retour. Le transport de vélos pliables doit rester gratuit, étant donné qu'ils ne prennent guère plus de place qu'une valise. En maintenant bas les prix liés au transport de vélos, on contribue à inciter les gens à laisser plus souvent l'auto dans le garage.

2) Prévoir à bord des trains l'espace requis pour le transport de vélos

En règle générale, il est prévu par automotrice ou voiture fourgon, plus ou moins 2 places destinées au transport de vélos. En fonction de la taille de l'espace bagages, un certain nombre de vélos peuvent encore être transportés en sus de ces 2 places (sans toutefois qu'il soit possible de les attacher et donc avec le risque qu'ils tombent). L'accompagnateur de trains joue un rôle important au niveau de la mise à disposition du nombre de places, étant donné que c'est lui qui détermine combien de vélos pourront en fin de compte être embarqués.

La SNCB dispose par ailleurs de voitures M6 dont l'étage inférieur a été adapté pour permettre le transport de plusieurs vélos. Certains types de matériel ont eux aussi été adaptés lors de leur rénovation dans le but de transporter plusieurs vélos (les 'Break', les voitures-pilotes du type de M5 et les 'city rail'). Ces adaptations impliquent que la SNCB a pour volonté de faire des efforts en termes de transport de vélos. La question est toutefois de savoir si ces trains sont mis en œuvre en fonction de la demande. Les relations les plus touristiques (en direction des Ardennes ou de la mer) sont en vérité assurées par des trains n'offrant qu'une capacité très limitée quant au transport de vélos (I11, AM 96, M6 mais pas toujours adaptées à cet effet).

Cette question peut également être posée lorsqu'il s'agit d'événements associés au vélo (comme p. ex. le Gordel et le Fietsdodentocht). Lors de tels événements, la SNCB communique qu'il ne peut être transporté qu'un nombre limité de vélos par le train. Pourtant, il n'y a pas bien longtemps, des rames postales ont par exemple été mises en service pour amener des cyclistes au Gordel. De par son profil d'entreprise engagée écologiquement, la SNCB devrait souligner qu'elle est en fait le premier choix à faire lorsqu'il s'agit de transporter des vélos, et ce, au lieu de vouloir les limiter. Étant donné les événements d'importance liés au vélo se passent toujours le week-end, il doit malgré tout être possible, au prix d'une bonne organisation, de mettre en service des trains offrant une capacité accrue en termes de transport de vélos.

Proposition : La SNCB doit se profiler davantage lorsqu'il est question de transport de vélos, et ne pas circonscrire le phénomène comme c'est trop souvent le cas actuellement. Le fait de prévoir des places supplémentaires dans les trains rénovés est certes un point positif. Malgré cela, il est clair que les places resteront limitées. D'où l'importance de mettre autant que possible en œuvre le matériel adapté en fonction de la demande. Pour les lignes où des problèmes récurrents sont toutefois constatés, et pour lesquelles le matériel adapté ne suffit pas, il est à prévoir un système de réservations.

**CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE EN REUNION PLENIERE
DU 14 JUIN 2011.**