

Avis 18/04

Stratégie Train + Vélo

Le 31 mai 2018, la SNCB a présenté à une délégation du Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires sa vision pour l'intermodalité train + vélo.

Le Comité remercie la SNCB pour cette présentation et se réjouit de la prise de conscience du potentiel important de l'intermodalité train + vélo par la compagnie nationale des chemins de fer.

Le vélo est en effet un maillon essentiel qui facilite l'accès à la gare de départ, et donc étend la zone de chalandise de plusieurs kilomètres autour de chaque gare. Il facilite aussi grandement le trajet final "last mile" à partir de la gare d'arrivée.

Le présent avis se veut d'une portée générale. Pour les aspects plus pointus les **associations cyclistes représentant les usagers** (GRACQ et Fietsersbond) peuvent être consultées utilement.

1. Méthodologie

Le CCVF apprécie la collaboration annoncée avec le **Fietsberaad** pour les nœuds intermodaux. Il faudrait également mettre autour de la table Bruxelles Mobilité et le SPW en Wallonie.

Concernant la grande enquête en ligne de 2017, visant à interroger les utilisateurs de parkings vélo et leur satisfaction, nous constatons le peu d'avis francophones (4%). Une collaboration avec le GRACQ et Pro Velo aurait pu amener plus de réponses au sud du pays.

A ce sujet, un sondage effectué en 2017 par le GRACQ et le Fietsersbond, auprès de 6336 cyclistes belges, montre que **moins de 25% des cyclistes belges** (20% en Wallonie) trouvent qu'il est facile de combiner train et vélo¹.

La peur du **vol** et le **vandalisme** sont bien des facteurs déterminants pour les personnes qui n'utilisent pas encore leur vélo pour se rendre à la gare. Surtout avec l'essor des vélos électriques.

Il est donc essentiel que la SNCB puisse répondre à ces attentes des usagers cyclistes potentiels.

2. Vision, Ambition et Objectifs

Le Comité partage la vision ambitieuse de la stratégie SNCB : rendre les gares plus accueillantes aux cyclistes, opérer un transfert modal de la voiture vers le vélo pour se rendre à la gare, utiliser la carte MOBIB aussi pour le vélo, partir des besoins des cyclistes, etc.

Le Comité est aussi d'accord sur la priorité de la stratégie sur les gares de départ et d'arrivée (parking, sécurisation, accueil, accessibilité, information), mais souligne que cela ne peut pas se faire au détriment du transport des vélos dans les trains, pliants ou non pliants, qui restent indispensables dans certains cas.

3. Politique vélo "en gare"

3.1 Parking vélo

La **typologie** des gares (A,B,C,D) proposée par la SNCB permet des stratégies adaptées à des contextes différents (ex: beaucoup de voyageurs mais peu de vélos, ou le contraire).

Le Comité est également ravi des principes affirmés de **proximité** des quais, de **couverture** des intempéries, et d'éclairage des parkings vélo. La politique d'agrandissement systématisé quand la capacité est atteinte à **80%** est également une très bonne chose.

¹ <https://www.gracq.org/thermometre-cycliste>

Il faut toutefois définir en complément une politique visant à enlever les vélos abandonnés (*weesfiets*) qui occupent indûment de précieux emplacements.

Le modèle de "**rack SNCB**" pose des soucis aux voyageurs. Les associations d'usagers reçoivent des remarques en permanence sur ces racks. Il est parfois difficile d'y intercaler un vélo entre deux vélos déjà parqués, car les écartements entre vélos sont faibles. C'est aussi problématique quand un vélo est muni d'un panier. Il faudrait, notamment la **largeur** inter-vélo.

Il y a aussi des vélos non standards comme les **vélos-cargos** (*bakfiets*) ou les **tandems**, qui n'ont pas d'espace de parking utilisable. Il faut leur proposer une solution également.

En ce qui concerne les **box vélos** (*fietskluis*) il existe des modèles peu coûteux, avec un grillage, en libre service, qui sont bien adaptés à des points d'arrêts non gardés où la demande est faible. Ils sont beaucoup plus faciles à gérer que les box fermés (pas de clés, ni abonnement...). Il s'agit là d'une piste à suivre, surtout dans des zones rurales peu densément peuplées.



Ces box vélo devraient être placés en concertation avec des **partenaires extérieurs** comme les communes, les régions, TEC/De Lijn, les associations cyclistes...

Pour les parkings vélo sécurisés en gare, un abonnement sur carte **MOBIB** doit être proposé et ceci de façon centralisée (pas gare par gare), à l'instar des abonnements de parkings voiture.

Un système d'identification des vélos peut aussi y être ajouté. A ce sujet, la SNCB pourrait prendre contact avec la société **Traxio**, qui développe actuellement un système **Vélo-Pass** qui permettra d'identifier chaque vélo vendu en Belgique :

<http://www.traxio.be/fr/nouvelles/2018/01/velo-pro-velo-pass/>

3.2 Points Vélo

En ce qui concerne les Points Vélo, nous nous réjouissons du maintien des Points Vélo existants et de la collaboration annoncée avec des partenaires extérieurs pour en ouvrir davantage.

Le Comité note cependant qu'il persiste un certain flou au niveau de la politique des Points Vélo, même si nous soutenons une vision pragmatique adaptée au contexte local.

3.3 Blue Bikes

Pour le 'last mile' nous déplorons le retrait total de la SNCB de sa filiale "Blue-Bike". Nous avons des craintes sur la perte de contrôle du système par la SNCB, sur la future localisation des points de location, mais également sur les partenaires extérieurs qui pourraient avoir d'autres priorités...

A noter aussi que la Wallonie ne compte que trois points de location de Blue Bikes (ce qui est trop peu pour rendre l'offre attirante).

Nous souhaiterions aussi que des collaborations s'établissent avec les autres **systèmes de vélo partagés**, afin de faciliter la combinaison train + vélo en libre service (Anvers, Bruxelles, Namur, Malines, Courtrai).

Le système de « City Pass » devrait, dans l'idéal, couvrir aussi les systèmes de vélos partagés.

3.4 Accessibilité

En ce qui concerne les cheminements vers les gares/points d'arrêts, nous aimerions que la SNCB soit plus proactive en ce qui concerne les **demandes d'aménagements cyclables** sur des routes communales et régionales. Notamment via les Plans Communaux de Mobilité.

Il existe également des possibilités de cheminements cyclables à établir **sur le domaine SNCB/Infrabel**. Ces opportunités ne doivent pas être négligées. Particulièrement quand il s'agit de cheminements rectilignes le long des voies (directs, faibles pentes) et des traversées de gares. Il s'agit d'ailleurs souvent des meilleurs itinéraires pour rejoindre les gares.

Il faut également prendre en compte le vélo lors de la **rénovation ou construction de ponts** du chemin de fer, car ils constituent des points de passage intéressants pour les cyclistes.

4. Politique d'embarquement de vélos dans les trains

4.1 Accessibilité aux quais

Une **rampe** est effectivement la meilleure solution pour tout le monde, et pas seulement les cyclistes. Les nouveaux **ascenseurs** doivent avoir une profondeur minimale pour accueillir un vélo/tandem.

Il faut équiper un maximum d'escaliers avec des **goulottes** (*fietsgoot*), de part et d'autre de chaque escalier afin de desservir le trafic montant et descendant. Car les cyclistes sont susceptibles d'arriver de partout, surtout avec la multiplication des vélos pliants. Il ne faut pas compter uniquement sur les ascenseurs (en panne, trop petits, ou pris d'assaut) pour régler le problème de l'accessibilité aux quais.

Il existe en la matière des recommandations officielles des Régions et aussi le guide REVALOR.

4.2 Accessibilité du matériel roulant

Nous recommandons qu'une partie d'un wagon soit aménagée dans chaque train comme **espace multifonctionnel** (vélos, tandems, poussettes, chaises roulantes), avec un maximum de sièges rétractables. Le tout clairement signalé par de grands logos vélos.

Les espaces fourgons du matériel existant devraient être réaménagés en de tels espaces ouverts. En les équipant de strapontins on y gagnerait d'ailleurs aussi quelques places assises en heures de pointe.

Il est important de prévoir ces espaces **sans obstacles**, pour que les vélos, notamment les tandems, puissent manœuvrer plus facilement.

L'embarquement des vélos doit pouvoir se faire **sans l'intervention du personnel** afin de ne pas retarder les trains inutilement (ex: Desiro). Ceci permettra d'ailleurs une plus grande ponctualité des trains.

Pour le matériel roulant en service, des adaptations sont donc souhaitables. Il s'agit parfois d'un détail comme, par exemple, changer les boutons d'ouverture des portes du compartiment vélo des voitures **M6** (actuellement une clé !).

Nous renvoyons également à l'avis **18-02** du CCVF sur l'accessibilité des gares et des trains.

4.3 Types de vélos acceptés

4.3.1 Vélos pliants

Il n'est pas toujours évident de mettre un vélo pliant entre deux sièges, ou sous ceux-ci, car tout le matériel roulant ne le permet pas (ex: Desiro). Le cycliste n'a alors d'autre choix que de le laisser sur la plateforme, où il peut constituer une gêne (dans certains cas) et être dérobé.

Ceci ramène à la nécessité d'un espace libre ouvert et multifonctionnel dans chaque train, pour y stocker également les vélos pliants.

A l'avenir, il y aurait lieu aussi de vérifier le gabarit disponible entre les dossiers au regard de celui des vélos pliants comme celui des petits bagages (en aviation).

4.3.1 Vélos standards

Les tarifs pour transporter des vélos dans les trains ont été exclusivement conçus pour des voyageurs occasionnels parcourant de longues distances.

Nous demandons la mise en place d'une **politique tarifaire variable** pour les petites distances, ainsi qu'une possibilité **d'abonnement annuel** pour des trajets effectués en dehors des heures de pointe.

Nous demandons aussi un peu de souplesse dans certains trains, où seuls deux emplacements vélo sont officiellement indiqués. Il s'agit souvent de **deux crochets**, mais situés dans un compartiment séparé qui peut accueillir bien plus de vélos (à condition de ne pas les suspendre aux crochets). La plupart des accompagnateurs de train appliquent cette souplesse, mais il faudrait qu'elle devienne "officielle".

Par ailleurs nous regrettons la future interdiction d'embarquement d'un vélo **aux heures de pointe** (période scolaire). Il y a peu de cyclistes qui font appel à cette possibilité, car elle est assez stressante et fastidieuse, mais ce n'est pas sans bonne raison. Il s'agit surtout d'un usage professionnel ou utilitaire (vélo en panne, long voyage à l'étranger), qu'il ne faut pas dissuader.

Vu le peu de cyclistes qui le font, cela ne cause pas de retard conséquent aux trains circulant aux heures de pointe. L'impact sur la ponctualité est donc très faible.

Nous trouvons aussi peu pertinente la comparaison avec la STIB. La politique de la SNCB doit plutôt être comparée avec celle des autres compagnies ferroviaires nationales (DB, CFF, SNCF, NL).

Si aux Pays-Bas les vélos standards sont exclus durant les heures de pointe, cela est compensé par un service horaire plus étendu (on peut y prendre le train jusque très tard), par la mise à disposition de vélo 'OV-fiets' dans plus de 200 gares, par des parkings sécurisés en gare d'arrivée, etc. Toutes des choses qui font encore défaut chez nous, particulièrement dans le sud du pays. Si vous ne pouvez embarquer votre vélo qu'à 9h37 en gare d'Arlon vous ne serez à Bruxelles qu'à midi !

Nous demandons donc à la SNCB d'appliquer cette restriction à son service de transport de vélo de manière **souple et créative**. Dans d'autres réseaux ferroviaires, l'embarquement des vélos est interdit aux heures de pointe vers les grandes villes uniquement (Londres, Paris, Strasbourg...), mais n'est pas appliquée en zone rurale. On peut aussi envisager une **modulation du tarif** (plus cher en heure de pointe et bon marché en dehors) pour réguler la demande.

A terme il devrait y avoir des possibilités de réservation, surtout pour les trajets internationaux.

5. Communication

Nous saluons positivement l'ajout d'une option vélo pour le calculateur d'itinéraire SNCB.

Sur le quai l'emplacement du compartiment vélo devrait pouvoir être renseigné aux voyageurs. Cela contribuerait à une accélération de l'embarquement des cyclistes et une meilleure ponctualité. Si on est capable de le faire pour les wagons de 1ère classe, cela devrait être possible pour les vélos.

La composition des trains pourrait aussi être annoncée sur les applications mobiles.