

IL RESTE DU TRAVAIL À ACCOMPLIR POUR COMBINER LE TRAIN ET LE VÉLO

Détentriche d'un Master en Ingénieur de gestion à l'Université Libre de Bruxelles (ULB), Emilie Temara s'est penchée dans le cadre de son mémoire de fin d'études¹ sur la complémentarité du vélo et du train pour les voyageurs, avec un intérêt particulier pour les mesures et politiques d'intégration train-vélo qui sont ou pourraient être mises en œuvre pour les déplacements domicile-travail en Belgique. Le secrétariat du Conseil central de l'économie l'a rencontrée à ce sujet, qui occupe également une place utile dans les travaux du Conseil, comme en témoigne le [rapport sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail](#) publié en collaboration avec le Conseil national du travail le 17 mai 2022.

Quelles sont les différentes options pour combiner le train et le vélo ?

Emilie Temara (E.T.) : « Il existe deux grandes façons de combiner le train et le vélo : soit transporter le vélo dans le train (Bike-on-Board), soit utiliser le vélo avant et/ou après le trajet en train (Bike-and-Ride).

Dans le cas du Bike-on-Board, il est possible d'utiliser un vélo classique non pliable (payant) ou un vélo pliant, dont le transport dans le train est gratuit en Belgique. Ce dernier est plus compact et plus pratique pour parcourir de courtes distances. Le désavantage du vélo classique est qu'il prend de la place dans le train et qu'il nécessite une suppression de certaines places assises.

Pour le Bike-and-Ride, un vélo classique peut être utilisé pour le trajet jusqu'à la gare de départ. Ce vélo est généralement garé dans un parking vélo au sein de la gare ou à proximité de celle-ci. Pour le trajet de sortie (qui succède au trajet en train), il est aussi possible d'utiliser un vélo personnel qui est laissé en gare d'arrivée de manière permanente dans un parking (sécurisé), ou de recourir à un vélo partagé ».

Comment la Belgique performe-t-elle en matière de combinaison train-vélo ?

E.T. : « Selon une étude de l'ECF (European Cyclists' Federation²) sur la convivialité des opérateurs ferroviaires européens à l'égard des cyclistes, l'opérateur ferroviaire belge (SNCB) se classe deuxième en matière de facilité d'utilisation des vélos dans les trains. Ce bon résultat en termes de complémentarité train-vélo est notamment dû au fait que, suite à l'achat récent de nouvelles voitures M7, certains trains de la SNCB peuvent accueillir jusqu'à 24 vélos à bord.

L'utilisation du vélo est également en hausse et s'est même accélérée avec la crise du COVID : le nombre de vélos transportés dans les trains a doublé en 10 ans et un navetteur sur cinq laisse désormais son vélo dans le parking vélos de la gare.

Toutefois, la performance de la Belgique reste encore faible au regard de ce qui est observé aux Pays-Bas par exemple : 47 % des Néerlandais utilisent le vélo pour se rendre à la gare et 12 % l'utilisent comme mode de transport après le train ».

Comment expliquer le succès de la combinaison train-vélo aux Pays-Bas ?

E.T. : « Aux Pays-Bas, le transport du vélo à bord du train n'est pas du tout favorisé, puisque le ticket est à 7,5 € par trajet (NDLR : contre 4 € en Belgique). Pour permettre la complémentarité train-vélo, les Pays-Bas préconisent plutôt l'utilisation du vélo pour le trajet jusqu'à la gare de départ et, avec l'aide de vélos partagés, de la gare d'arrivée vers la destination finale. C'est le grand réseau de parkings vélos et de vélos partagés qui y assure le succès de la combinaison train-vélo. Le vélo partagé est par ailleurs davantage populaire aux Pays-Bas qu'en Belgique, où la confiance dans la fiabilité de ces vélos est assez faible ».

¹ Mémoire de fin d'études sous la supervision du directeur, le prof. Eric Monami, et de l'assesseur, le prof. Patrick Frenay.

² European Cyclists' Federation (2021), Cyclists love trains: an analysis of the bicycle friendliness of European railway operators.

Observe-t-on des différences concernant l'utilisation de la combinaison train-vélo à l'intérieur de la Belgique ?

E.T. : « Il y a tout d'abord une forte différence en termes d'utilisation du vélo entre la Flandre d'une part, et la Wallonie et Bruxelles d'autre part. Le vélo n'est pas considéré comme un moyen de transport sûr par près de la moitié des personnes vivant en Wallonie (45 %) et par de nombreuses personnes vivant à Bruxelles (37 %), contre seulement 21 % en Flandre. On observe également davantage d'accidents (notamment en raison de la mauvaise qualité des routes) et de vols de vélo à Bruxelles et en Wallonie qu'en Flandre. Par ailleurs, le réseau de vélos partagés Blue Bike, généralement situé à proximité des gares, est beaucoup plus présent en Flandre que dans les autres Régions, ce qui influe sur la popularité des vélos partagés. Ces différents facteurs contribuent à expliquer les différences constatées entre les Régions ».

Existe-t-il encore du potentiel pour accroître la combinaison train-vélo pour les déplacements en Belgique, et en particulier pour les déplacements domicile-travail ?

E.T. : « Je pense en effet qu'il y a encore beaucoup de potentiel pour augmenter la combinaison train-vélo, comme en témoigne la hausse de l'utilisation du vélo et du train. Des efforts sont observés à différents niveaux : à la SNCB via sa nouvelle stratégie vélo, au sein des Régions ou encore dans les entreprises. La stratégie vélo de la SNCB est déjà un grand pas en avant pour la complémentarité train-vélo, via l'investissement dans du nouveau matériel roulant, l'augmentation des places de parking vélos, le lancement d'une nouvelle application indiquant les trains les plus adaptés aux vélos en vue de mieux informer les voyageurs, ...

Il reste toutefois du travail à accomplir, notamment en ce qui concerne les déplacements domicile-travail. Les trains disposant de 24 places de vélo à bord sont principalement employés pour les destinations de loisirs telles que la côte belge et les Ardennes. Dans le cadre des déplacements domicile-travail, seules 2 à 4 places de vélo sont généralement disponibles par train. Le transport des vélos classiques (payant) n'est y donc pas favorisé, à l'inverse des vélos pliants (gratuit). Il convient de trouver des solutions à ce niveau, en augmentant le nombre d'emplacements pour vélos dans les trains ou en investissant dans du nouveau matériel roulant. Il est également important d'améliorer l'information des voyageurs en gare pour faciliter l'embarquement dans les wagons disposant de places de vélo, et plus généralement l'infrastructure des gares pour que celle-ci tienne davantage compte des besoins spécifiques des cyclistes (ascenseurs, gouttières...). L'augmentation des parkings vélos et des vélos partagés est un autre point d'attention. Dans le cas des vélos partagés, il convient pour la SNCB de développer le partenariat avec Blue Bike ou de trouver de nouveaux partenaires en Wallonie et à Bruxelles ».

Deux options pour combiner train et vélo sont donc possibles : le *Bike-and-Ride* et le *Bike-on-Board*. Faut-il privilégier une option plutôt qu'une autre en vue d'encourager la combinaison train-vélo pour les déplacements domicile-travail ?

E.T. : « Le plus gros problème lié au transport du vélo dans les trains concerne les places assises. Les déplacements domicile-travail se font généralement durant les heures de pointe, dans des trains avec un taux d'occupation élevé. Il y a donc un dilemme qui se pose : augmenter le nombre de places vélos dans les trains représente une diminution du nombre de places assises. Or, l'absence de places assises peut créer une forte insatisfaction pour le voyageur.

Lorsque les trains sont remplis, il sera donc compliqué de rajouter des places de vélo. Dans les zones urbaines qui accueillent ces trains, le développement des parkings vélos et des vélos partagés est plutôt à favoriser, en vue d'éviter une trop grande affluence de vélos dans les trains. À l'inverse, dans les zones rurales, mettre en place des parkings vélos est moins bénéfique car peu de voyageurs y passent. Dans ce cas, le transport du vélo à bord des trains est davantage possible. Il convient cependant de fixer un prix pour le transport du vélo dans le train qui soit suffisamment attractif pour les voyageurs – ce qui ne semble

pas le cas aujourd'hui – sans pour autant créer une demande trop forte, ce qui aurait un impact dommageable sur le nombre de places assises ainsi que sur la ponctualité du trafic ferroviaire, deux éléments importants de la satisfaction des usagers du train.

Au final, il serait donc envisageable d'adapter le type de combinaison train-vélo en fonction des zones géographiques et du taux d'utilisation des trains.

De leur côté, les opérateurs ferroviaires privilégient plutôt la piste du Bike-and-Ride. Le transport du vélo dans le train est en effet plus compliqué à mettre en place. De plus, la priorité pour les opérateurs ferroviaires est d'abord le transport des voyageurs et la satisfaction de ceux-ci ».

Quelles sont selon vous les mesures les plus efficaces pour améliorer l'intégration train-vélo en Belgique ?

E.T. : « Il convient en particulier de mettre en place des mesures gouvernementales pour faire en sorte que le vélo soit perçu comme un moyen de transport sûr. Même si elles sont favorisées, aucune des combinaisons train-vélo citées auparavant ne sera employée par les voyageurs si les infrastructures routières ne sont pas adaptées aux vélos.

Une autre mesure importante est d'assurer le transfert de l'utilisation de la voiture vers le vélo et le train. Certaines personnes utilisent leur voiture pour se rendre à la gare, un trajet qui pourrait parfois être effectué à vélo. Des mesures visant à réduire l'utilisation de la voiture (comme par ex. le remplacement de certaines places de stationnement pour voitures par des places de stationnement pour vélos) pourraient augmenter l'attractivité du vélo. Enfin, la mise à disposition par l'employeur d'un budget mobilité permettant le financement d'un vélo peut également inciter les travailleurs à utiliser le vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ».