

# Les cyclistes handicapés méritent plus

**Reportage :**  
Comment  
transporter plus  
de vélos dans le train ?

# Préface



Le Fietzersbond fait pression à La Haye et à Bruxelles pour qu'on accorde plus d'attention au transport des vélos dans le train. Ce rapport examine les possibilités d'augmenter le nombre de places pour vélos et les installations par type de train.

Est-ce que je prends parfois mon vélo avec moi dans le train ? En fait jamais. Un jour ouvrable, je prends mon vélo à la gare. Et si je dois encore aller quelque part, je loue un OV-fiets. Les abris à vélos dans les gares et la location d'un vélo sont généralement bien aménagés, donc idéal ! Mais prendre le vélo dans le train m'arrête : trop de tracas. Vous devez acheter un billet séparé et espérer qu'il y ait une place pour le vélo. Et puis tu as aussi le stress d'embarquer rapidement au bon endroit... Alors qu'une belle longue balade à vélo dans un autre endroit que ma ville natale me semble merveilleuse.

Nous recevons de nombreux commentaires de nos membres et de nos départements concernant le transport de vélos dans le train. Et puis surtout le manque de bonnes installations et d'informations. La comparaison avec d'autres pays est souvent citée, où les choses sont souvent bien mieux organisées. Aux Pays-Bas, trop peu d'attention est accordée à ce sujet. Alors que la demande des voyageurs de pouvoir embarquer des vélos dans le train augmente. Cela concerne principalement les vélos à usage récréatif ; lors d'une excursion d'une journée ou d'un week-end, sur le chemin de vacances à vélo ou sur le chemin du retour.

La pénurie de places pour vélos dans le train s'accroît surtout lors des belles journées ensoleillées du printemps ou de l'été. Et notamment les week-ends, jours fériés et jours fériés. Il y a moins de problème pour le trafic de banlieue. Comme moi, beaucoup louent un vélo OV pour continuer leur trajet ou emportent avec eux un vélo pliant aux heures de pointe. Il existe également environ 600 000 places de stationnement pour vélos dans les parkings gardés et non gardés des gares.

Les trains vers le nord du pays, qui se connectent au transport vers les îles des Wadden, constituent un goulot d'étranglement particulier. Au retour, il n'y a souvent pas de place pour un vélo à Leeuwarden ou Groningen. Les trains à destination et en provenance du Limbourg peuvent également être remplis de vélos. Les voyageurs avec un vélo qui ne rentre plus dans le train devront attendre le prochain train. Et si les trains partent pleins de vélos, cela signifie souvent que les voyageurs qui souhaitent embarquer pendant le voyage en train n'ont aucune chance. Ils doivent également attendre un train où il reste encore un emplacement pour vélos disponible.

Des problèmes surviennent si un train est annulé ou si une partie du train est déconnectée en cours de route. Tous les cyclistes se déplacent ensuite sur le quai vers le reste du train ou vers un train sur un autre quai. Cependant, les goulots d'étranglement ne se limitent pas à ces itinéraires et se produisent dans tout le pays.

Le Fietsersbond souhaite que les possibilités d'emmener votre vélo dans le train soient aussi bonnes que possible et qu'une attention particulière soit accordée à ce groupe cible de passagers. Nous sommes heureux de vous donner un coup de main. Dans ce rapport, nous expliquons ce que NS peut faire pour adapter facilement les trains existants afin de créer plus d'espaces cyclables. Et qui sait, je monterai peut-être dans le train avec mon vélo pour cette belle balade à vélo ailleurs.



Esther van Garderen  
Directeur de l'Union des Cyclistes

# Train de passagers à vélo



Les cyclistes de loisirs et de vacances en particulier prennent leur propre vélo dans le train. Ils effectuent une excursion d'une journée, une balade à vélo depuis l'hôtel ou le camping ou un voyage à vélo de plusieurs jours d'une destination A à une destination B.

Selon la Plateforme nationale du vélo, 11,1 millions de trajets récréatifs à vélo sont effectués chaque année. La plupart des cyclistes le font à partir de leur lieu de résidence, d'un hôtel, d'un chalet ou d'un camping. Une grande partie emporte son vélo en voiture ou loue un vélo sur le lieu de vacances. Mais tout le monde ne possède pas une voiture ou ne veut pas utiliser une voiture à des fins récréatives. Et si les points de départ et d'arrivée de l'itinéraire diffèrent, la voiture n'est pas la meilleure option. Se déplacer en voiture présente également des inconvénients pour l'environnement et le climat.

Plus de 583 000 randonnées de plusieurs jours sont effectuées à travers notre pays.<sup>1</sup> La Plate-forme nationale du cyclisme est responsable d'un certain nombre d'itinéraires cyclables longue distance populaires (itinéraires LF). L'une des pistes cyclables les plus populaires est la route côtière LF de Cadzand-Bad en Zélande à Bad Nieuwesches à Groningue. La longueur de cet itinéraire est de 610 kilomètres. En plus de ces itinéraires nationaux, il existe également des itinéraires cyclables longue distance à l'étranger. Pour un itinéraire cyclable de plusieurs jours, emmener le vélo avec soi en voiture n'est pas une option. Le train, en revanche, offre une excellente option en termes de transport. Par exemple, Maastricht est un point de départ préféré pour beaucoup de ceux qui veulent faire du vélo dans le sud ou l'est de l'Europe.

Le cycliste choisit le vélo qui lui convient et l'itinéraire de sa randonnée : vélo de course, VTT ou VTC, avec ou sans pédalage assisté. Ce choix est fait avec soin et est ajusté à leur corps et à leur façon de bouger. Ces vélos et autres nécessités ont souvent un prix de quelques milliers d'euros. Les bagages sont régulièrement emportés sur le vélo, des seuls bagages légers aux tentes et remorques pour le vélo.



Les vélos des transports publics peuvent être loués dans les gares aux Pays-Bas.

Ceux-ci sont excellents pour des trajets plus courts, mais sont inadaptés et non destinés à un trajet plus long (avec bagages). Les vélos de location adaptés aux longs trajets ne sont pas disponibles dans les parkings de la Nouvelle-Écosse. Cependant, un essai avec des vélos de transport public électriques a récemment été lancé dans quatre stations, avec lesquels des trajets plus longs peuvent être effectués.

Apporter le vélo coûte 7,50 €. La carte de vélo hors pointe peut être achetée dans l'application NS, via [www.ns.nl](http://www.ns.nl) et à un distributeur de billets NS dans les gares. Un ticket imprimé à partir d'une machine coûte 1 euro supplémentaire. La carte vélo heures creuses est un ticket journalier et est valable sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Le prix est indépendant de la durée du trajet en train. La carte de vélo hors pointe est également valable dans les trains d'autres transporteurs que NS. Aux heures de pointe (06h30 – 09h00 et 16h00 – 18h30), les vélos ne sont pas autorisés dans le train les jours ouvrables. Lors de certains jours fériés officiellement reconnus et pendant les mois de juillet et août, les vélos peuvent être transportés dans le train toute la journée.

# Places cyclables actuelles et flotte NS



La Nouvelle-Écosse a des trains interurbains pour les longues distances et des sprinters pour les courtes distances. En outre, il existe des transports internationaux et des trains sur la ligne à grande vitesse (HSL).

#### Trains interurbains

##### ICMm-Koplopers

Dans l'ICMm, il y a des rames à quatre voitures et des rames à trois voitures. Les deux rames avaient autrefois sept espaces pour vélos; quatre à l'envers sans pantographe et trois à l'envers avec pantographe. Lors de la rénovation à grande échelle de 2006 à 2011, les quatre espaces vélos en tête sans pantographes ont été supprimés. Il y a trois espaces à vélos exigus de l'autre côté. Le balcon est assez exigu et les strapontins sont placés de manière à ce que les passagers de ces sièges gênent l'entrée et la sortie des autres voyageurs. Il est remarquable que ces trains avec peu d'espaces pour vélos circulent en fait sur l'itinéraire Leeuwarden et Groningen, avec une forte demande d'espaces pour vélos pendant les mois d'été.

##### De VIRM

Les trains à impériale VIRM étaient autrefois conçus comme des trains interrégionaux, mais ont finalement été utilisés en masse comme trains interurbains. Diverses séries ont été introduites depuis les années 1990. Les anciennes séries ont été ou sont en cours de rénovation. Il existe des rames VIRM à quatre voitures et des rames VIRM à six voitures.

Il y a six emplacements pour vélos dans les fours, trois à l'avant-dernière porte des voitures de tête. Il y a neuf emplacements pour vélos dans les six, trois à l'avant-dernière porte des voitures avant et trois dans la voiture du milieu.

L'autocollant sur les places à vélos indique qu'un maximum de trois vélos peuvent y être garés, mais en pratique il y a régulièrement quatre ou cinq vélos. Dans les couples les plus anciens, récemment achevés pour rénovation, le placement des vélos est devenu plus difficile du fait de l'installation d'une cloison vitrée entre les espaces vélos et les portes. Le VIRM est utilisé sur de nombreuses routes.

##### De DDZ

Les DDZ sont des trains à deux étages rénovés, qui étaient à l'origine entrés en service en tant que trains locaux. Entre 2011 et 2013, ces trains ont été modernisés et convertis en trains interurbains. Il existe des ensembles à six chariots et des ensembles à quatre chariots. Il y a trois emplacements pour vélos dans les ensembles à quatre voitures et les ensembles à six voitures ont deux fois trois emplacements pour vélos. Les espaces vélos sont exigus à cause d'une cloison. Ces trains seront remplacés à partir de 2028 par de nouveaux autorails du constructeur espagnol CAF.

##### Voitures ICR

Ces trains sont utilisés à l'intérieur des terres, mais aussi vers Bruxelles (via la LGV). Avec ces autocars ICR, l'Intercity Direct est composé d'Amsterdam à Breda et l'Intercity de La Haye à Eindhoven. Ces trains disposent de quatre emplacements vélos en tête de l'ancienne voiture de contrôle. Dans le Benelux à Bruxelles, il y a probablement une place cyclable protégée avec quatre emplacements pour vélos. Dans certains trains, il y a aussi quatre emplacements pour vélos ailleurs. Pendant la saison estivale, seuls les vélos sont autorisés depuis et vers la Belgique et une réservation de vélo s'applique.

##### ICNG

La série de trains ICNG arrive. Quelques ensembles sont déjà en cours de test. L'intention est que l'ICNG remplace les trains par des voitures ICR. Les ensembles à cinq voitures disposeront de 12 emplacements vélos. Les ensembles à huit chariots en compteront 16. C'est une nette amélioration par rapport au stock actuel.

### Nouveaux bus à impériale de la CAF

Le 24 août 2022, NS a annoncé que le constructeur ferroviaire espagnol CAF avait été désigné comme soumissionnaire privilégié pour la livraison de 60 nouveaux trains interurbains dans le cadre d'un appel d'offres européen. Ces trains sont en partie à deux niveaux. Les trains devraient commencer à fonctionner à partir de 2028. La nouvelle spécification de produit NS s'y appliquera : quatre emplacements pour vélos par 75 mètres.



### Sprinters

#### SLT

Les ensembles SLT avec six voitures avaient à l'origine une grande salle multifonctionnelle ("Mehrzweckraum") à deux endroits (d'après l'exemple allemand) avec des sièges rabattables contre les fenêtres et de la place pour quelques vélos, fauteuils roulants et landaus. En raison de l'installation d'une grande toilette pour handicapés, l'un de ces espaces a disparu et il n'y a plus de place que pour deux vélos. Huit vélos peuvent facilement être placés dans la deuxième salle multifonctionnelle. Les décors à quatre voitures disposaient d'une salle polyvalente. Celui-ci a disparu pour faire place à des toilettes pour handicapés. Deux emplacements vélos restent ici

#### Flirt

Le Flirt a des couples à trois voitures et des couples à quatre voitures. Il y a deux espaces vélos assez spacieux dans les deux ensembles. Ces emplacements pour vélos sont situés au centre du train.

Café Café est la dernière série de Sprinters, également appelée Sprinter New Generation (SNG). Il existe des ensembles à trois chariots et des ensembles à quatre chariots. Dans les deux ensembles, il y a deux emplacements pour vélos au centre du train. Ces espaces vélos sont exigus à cause d'une cloison vitrée.



# Autres goulots d'étranglement dans la situation



Emmener son vélo dans le train crée rapidement une situation excitante : où devez-vous monter et avez-vous suffisamment de temps ? En conséquence, vous voyez souvent un cycliste avec un vélo à la main sprinter au bon endroit pour monter dans le train.

Il n'y a aucune information sur les quais ou dans le planificateur d'itinéraire sur l'emplacement des emplacements pour vélos dans le train qui arrive. L'indication sur les portes, le logo d'un vélo, n'est pas très accrocheuse. Il en va de même pour la mention "priorité vélo/cyclisme d'abord" sur les sites eux-mêmes.

Cela peut entraîner des irritations chez les autres voyageurs. Une plainte bien connue vient des voyageurs qui s'installent sur l'un des strapontins des places à vélos et doivent ensuite céder leur place pour un vélo. De plus, les voyageurs veulent monter et descendre du train le plus rapidement possible, même si une certaine patience doit être exercée pour les cyclistes qui doivent soulever leurs vélos dans ou hors du train. La circulation est souvent rendue plus difficile car trop de voyageurs s'attardent sur les balcons ou s'assoient dans les escaliers et sur les poignées des portes du VIRM, alors qu'il y a souvent assez de places assises dans les compartiments.

Un essai avec réservation d'emplacements pour vélos ne s'est pas avéré être une solution réaliste<sup>1</sup>. Lors de l'essai avec réservations à l'été 2021, moins de réservations ont été émises qu'il n'y avait d'espaces. Cependant, les personnes ayant une réservation ont été choquées de constater que leurs sièges réservés n'étaient pas disponibles. Le chef de train a refusé d'autoriser les bicyclettes dans le train.

La réservation ne fonctionne bien que si la méthode allemande est appliquée. Le voyageur réserve une place pour le vélo. Il s'agit d'un local à vélos numéroté. Le numéro d'emplacement est sur la réservation. Egalement le numéro de la voiture où se trouve l'espace vélos. Sur le quai se trouve un tableau analogique ou numérique avec la composition du train, avec des pictogrammes vélo indiquant exactement où le cycliste doit se tenir sur le quai afin de charger le vélo au bon endroit. Il y a aussi des lettres sur le quai qui apparaissent sur les informations sur la composition du train.

Malheureusement, les wagons qui font partie des trains néerlandais n'ont pas de numéro. Il n'y a pas non plus de système d'information allemand sur les plates-formes aux Pays-Bas. De plus, les Néerlandais n'ont pas l'habitude de faire des réservations dans les trains intérieurs. Le test avec réservation de places dans l'Intercity Direct a échoué il y a quelques années.

<sup>1</sup> Voir le message "[La réservation d'un pilote a causé de nombreux problèmes aux cyclistes du train](#)"

# Proposition d'élargir et d'améliorer l'information



En ce qui concerne la réponse à la demande de transport de plus de bicyclettes, il semble que la N.-É. soit plus susceptible de freiner que de répondre à la demande d'augmenter le nombre de bicyclettes dans le train.

Un porte-parole indique dans une lettre de NS au Locov (Organe consultatif national pour les intérêts des consommateurs de transports publics) : "Nous ne jugeons pas pertinent de poser une question sur l'augmentation du nombre de places pour vélos, comme nous l'avons expliqué dans un précédent communiqué qui nous sommes ici dans notre équipement actuel ne voit aucune possibilité, à l'exception de quelques ajustements mineurs.

Ces dernières années, le nombre de places pour vélos a été limité dans de nombreux trains, comme dans le Koplopers et la SNG. Espérons que l'ICNG apportera un revirement, mais cela n'affectera qu'un nombre limité de trains dans l'ensemble du parc NS. NS indique que les nouvelles spécifications pour l'avenir supposent quatre places par 75 mètres. Le train le plus long du chemin de fer néerlandais mesure 398 mètres de long.

## Possibilités de prendre plus de vélos pour tous les types de train

### Crochets pour vélos

Une possibilité d'emporter plus de vélos avec vous sont des crochets pour suspendre les vélos.

Les crochets pour vélos sont utilisés avec succès sur les trains de diverses compagnies ferroviaires en Europe.

Accrocher les vélos à un crochet assure une utilisation efficace de l'espace, de sorte que les vélos soient moins gênants et qu'aucune allée ne soit bloquée. Les vélos accrochés au crochet assurent également la sécurité, car ils sont fixes et les vélos ne bougent pas dans tous les sens en cas d'arrêt d'urgence.

Quelques crochets peuvent être placés aux portes à de nombreux endroits dans le train. Grâce à l'alternance de crochets plus hauts et plus bas, les guidons de vélo ne se gênent pas et plus d'espace est créé. L'option d'installer des crochets pour vélos est trop facilement rejetée par NS.

L'expérience montre que l'accrochage des vélos pose généralement peu d'obstacles physiques pour les passagers. Il est tout à fait courant dans divers pays d'accrocher des vélos. Une combinaison d'emplacements pour vélos classiques et de crochets peut également être envisagée. Les cyclistes de course seront satisfaits du système de suspension, car aucun autre vélo n'est placé contre leurs vélos coûteux avec un cadre plus fragile. Ils choisiront probablement de suspendre un vélo à l'un des crochets comme première option. Les vélos électriques sont également simplement suspendus au crochet dans de nombreux pays, malgré le poids supplémentaire de ces vélos. En option, l'autocollant « priorité aux vélos électriques » peut être apposé sur les emplacements pour vélos classiques.

### Embarquement et

débarquement La crainte que le processus d'embarquement et de débarquement soit ralenti par plus de vélos dans des équipements avec un embarquement inégal ne correspond pas aux expériences à l'étranger. Pendant des années, la Deutsche Bahn (DB) s'est opposée à l'embarquement des vélos sur l'ICE par crainte de retards. Au final, la DB a viré de bord et huit emplacements pour vélos ont servi de test dans le nouvel ICE4. Les craintes se sont avérées infondées et le test a réussi. Il y aura désormais des emplacements vélos dans tous les nouveaux ICE et les ICE en pleine rénovation.

Il y a 16 emplacements pour vélos dans l'IC actuel d'Amsterdam à Berlin. Tous les vélos doivent être chargés et déchargés par une porte étroite et un escalier étroit. Beaucoup moins confortable que dans le VIRM. Néanmoins, monter et descendre du vélo se passe raisonnablement bien. Ce ne sont pas seulement les vélos qui causent des retards ou des pannes.

En plaçant des crochets dans d'autres parties du VIRM ou d'autres types de trains, la concentration du chargement et du déchargement peut être répartie sur plus d'endroits.

Est-ce que ces ajustements coûtent beaucoup de places ? La conversion de quelques sièges fixes en sièges rabattables et la suppression d'un certain nombre de sièges rabattables n'ont pas d'effet substantiel sur le nombre total de sièges dans un train. Un certain nombre de sièges permanents disparaîtront. Quelques sièges permanents disparaîtront. Cependant, cela n'est extrêmement limité que sur, par exemple, les 405 sièges d'un VIRM-4. Ce sont principalement quelques sièges fixes qui sont remplacés par des strapontins. D'autre part, NS offrira alors plus d'espace aux passagers qui souhaitent se déplacer à vélo. Les voyageurs à vélo achètent un billet ordinaire en plus de leur billet vélo.

L'enjeu est une meilleure répartition des passagers en attente sur les quais. Il y a souvent suffisamment d'espace dans un train, mais les passagers sont souvent mal répartis dans le train. De nombreux passagers du train attendent sur le quai à un endroit proche de l'entrée par laquelle ils sont entrés sur le quai.

La réalisation des espaces vélos implique quelques aménagements mineurs aux balcons. Aucun train complet n'a besoin d'être reconstruit. Vous pouvez consulter les ajustements que le SNCB belge a réalisés en peu de temps (voir annexe).

## Options par type de train

Vous trouverez ci-dessous une explication des possibilités de création d'espaces vélos supplémentaires par type de train.

### Intercités

#### ICM-3

Il n'y a plus de place pour les vélos dans le garage à vélos en tête avec le pantographe. Le conseil est de retirer la poubelle de cet endroit. Selon l'autocollant, il y a de la place pour trois vélos, mais c'est précisément la poubelle qui garantit que le troisième vélo dépasse sur le balcon. Il est également recommandé de retirer les chaises pliantes des portes d'entrée. Les gens gênent vraiment quand ils entrent et sortent. Pas seulement pour les personnes avec un vélo.

Des crochets à vélos pourraient être installés à deux autres endroits du train : deux à l'avant-dernière porte de la tête sans pantographe (sans emplacements pour vélos) et trois au balcon vers la première classe. Cela crée cinq espaces vélos supplémentaires dans l'ICM-3. Un total de huit emplacements pour vélos par rame de trois voitures.

#### ICM-4

Il en va de même pour l'ICM-4 que pour l'ICM-3.

#### VIRM-4 et 6

Des crochets pour vélos peuvent être installés aux emplacements vélos actuels du VIRM. Au lieu de trois vélos, il y a de la place pour quatre vélos. Cela crée également plus d'espace pour le passage. Dans la quatrième génération de VIRM, les espaces vélos sont de l'autre côté. Les crochets pour vélos peuvent également être facilement fixés ici. Trois crochets peuvent également être placés de l'autre côté des emplacements pour vélos. Cette quatrième génération sera rénovée à partir de 2023. Les crochets peuvent alors être installés immédiatement. Les sièges fixes peuvent être remplacés par des sièges rabattables sur un certain nombre d'autres portails, de sorte que des crochets à vélo peuvent également y être placés.



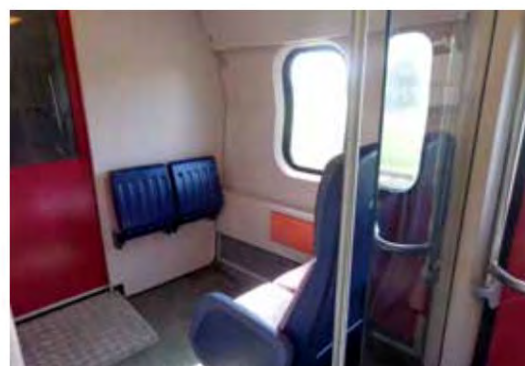
Train VIRM : quatre vélos peuvent être garés ici dans l'interurbain. Le strapontin gauche reste alors pour un passager (par exemple un cycliste).



Train VIRM : place pour trois vélos sur crochets.



Train VIRM : ces sièges fixes sur le portique peuvent être remplacés par des strapontins et trois crochets pour vélos.



En remplaçant les sièges fixes par des sièges rabattables, trois vélos peuvent être suspendus à des crochets dans le VIRM.



#### DDZ-4

Il y a des espaces restreints pour les vélos dans le DDZ-4. Des espaces vélos supplémentaires peuvent être désignés du côté opposé à ces espaces vélos. Les crochets peuvent également étendre les possibilités ici.

#### DDZ-6

Il y a deux places disponibles pour les vélos dans le train sur la DDZ-6. Comme dans les autres DDZ, des espaces vélos supplémentaires peuvent être créés avec des crochets à vélos.



Trop peu d'espace vélo dans la DDZ. Trois vélos peuvent être accrochés ici avec des crochets.



Dans la DDZ, trois vélos peuvent également être accrochés au crochet de l'autre côté des emplacements vélos (image de droite avec emplacements vélos).

#### IC à Bruxelles

Il y a beaucoup d'intérêt à prendre des vélos sur ces trains. Les réservations sont obligatoires en juillet et août. C'est difficile dans la pratique, car les réservations ne peuvent pas être effectuées en ligne. Ce type de train sera remplacé dans les années à venir par des trains spéciaux ICNG qui pourront également rouler à l'électricité belge. Néanmoins, le matériel existant devra être adapté pour les saisons à venir.

Des crochets pour vélos sont possibles à différents endroits dans ce train, de sorte qu'au moins huit emplacements pour vélos supplémentaires peuvent être proposés.



Intercity vers Bruxelles : quatre vélos peuvent être suspendus ici des deux côtés, huit au total.

ICNG-5 et ICNG-8

Ces trains n'ont pas encore été mis en service. Ces ensembles disposent respectivement de 12 et 16 emplacements vélos. C'est une nette amélioration par rapport à l'équipement actuel.

## Sprinters

SLT-4

Après l'installation des toilettes, il ne reste que deux espaces à vélos exigus dans le SLT-4. Dans le voisinage des toilettes, il y a des possibilités de réaliser plus de places pour vélos.

Les sièges fixes peuvent être remplacés par des sièges rabattables et plus d'espaces pour vélos peuvent être réalisés en utilisant des crochets. L'un des deux espaces pour fauteuils roulants peut être rendu plus fonctionnel en fournissant également un espace pour les vélos si un deuxième fauteuil roulant n'est pas disponible.



SLT : Espace réservé aux vélos dans le SLT après l'installation des toilettes. De l'autre côté, les sièges fixes peuvent être remplacés par des sièges rabattables à trois crochets pour vélos.



SLT : Les deux places pour fauteuils roulants dans le SLT. Deux vélos peuvent être accrochés à un crochet au bon endroit.

#### SLT-6

Le SLT-6 dispose d'un espace multifonctionnel raisonnablement grand sur un côté avec suffisamment d'espace pour le vélo. Cependant, il devrait être rendu plus visible depuis la plate-forme qu'il y a des places pour les vélos ici. Les emplacements pour vélos peuvent également être mieux indiqués en tant que tels dans le train lui-même.

Cependant, il existe également des ensembles dans lesquels une partie de l'autre salle multifonctionnelle est protégée par un mur. Il n'y a que des places disponibles d'un côté ici. Dans ces ensembles SLT-6, les mêmes mesures peuvent être prises autour des toilettes que dans le SLT-4.

#### Flirt-3 et Flirt-4 II

Il y a deux espaces vélos spacieux dans le Flirt. Aux abords de ces emplacements vélos, il est possible de créer assez facilement davantage d'emplacements vélos en remplaçant les sièges fixes par des sièges rabattables et en installant des crochets. L'un des deux espaces pour fauteuils roulants peut devenir multifonctionnel en y installant également des crochets pour vélos. Grâce à ces mesures, il devrait être possible d'étendre le nombre de places pour vélos à douze par rame.



Emplacements pour vélos dans le Flirt.



Dans le Flirt, un autocollant au sol indique clairement que l'espace est destiné aux vélos. Une ceinture peut également être vue ici.



Des espaces vélos supplémentaires peuvent être créés dans le Flirt en remplaçant les sièges fixes par des sièges rabattables et des crochets pour vélos.

#### Café/SNG-3

Il n'y a actuellement que deux espaces pour vélos exigus dans la dernière série de Sprinters. Avec des crochets, vous pouvez réaliser ici trois emplacements pour vélos. En face de ces espaces vélos, deux espaces vélos peuvent également être créés en remplaçant les sièges fixes par des strapontins. Avec des crochets au-dessus de la fenêtre, vous pouvez même créer ici trois emplacements pour vélos.

D'un côté des toilettes, il y a deux sièges fixes entre le mur des toilettes et la porte.

Ces sièges peuvent être remplacés par des sièges rabattables et des crochets pour vélos. Cela crée de l'espace pour deux vélos.

Il y a deux places pour fauteuils roulants de l'autre côté des toilettes. L'un d'eux pourrait être doté du statut multi-usage, de sorte que trois vélos puissent également y être accrochés à des crochets.

En face de cet espace pour fauteuils roulants, les sièges fixes peuvent également être remplacés par des sièges rabattables, de sorte que trois vélos peuvent également y être suspendus. Ces aménagements offrent douze espaces vélos supplémentaires, portant le total à quatorze.



CAF SNG. À côté de cela les toilettes peuvent contenir deux les vélos sont suspendus à un crochet comme les sièges être remplacés par des chaises pliantes.

## Caf/SNG-4

Le Caf/SNG-4 a les mêmes capacités de cyclage que le Caf/SNG-3.

## Aperçu

| Treintype          | Nombre actuel de places pour vélos | Nombre de places vélos possibles |
|--------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| VIRM-4             | 6                                  | Au moins 12                      |
| VIRM-6             | 9                                  | Au moins 15                      |
| ICM-3              | 3 (rayure)                         | Au moins 6                       |
| ICM-4              | 3 (rayure)                         | Au moins 6                       |
| DDZ-4              | 3 (rayure)                         | Au moins 6                       |
| RIC                | 4                                  | Au moins 8                       |
| ICR vers Bruxelles | 4, parfois 8                       | Au moins 12                      |
| SLT-4              | 2 (rayure)                         | Au moins 6                       |
| SLT-6              | dix                                | dix                              |
| Flirter 3          | 2                                  | Au moins 4                       |
| Flirter 4          | 2                                  | Au moins 4                       |
| Café/SNG-3         | 2 (rayure)                         | Au moins 4                       |
| Café/SNG-4         | 2 (rayure)                         | Au moins 4                       |

## Informations sur les emplacements pour vélos dans et dans le

**train** Pour les cyclistes qui attendent sur le quai, il est bon de savoir où se trouve l'entrée pour les vélos lorsqu'un train arrive. Cela oblige désormais les cyclistes à se concentrer lorsque le train s'arrête sur le quai. Le logo avec le vélo n'est pas clairement présent sur la porte. Cependant, NS a indiqué qu'il s'en tiendrait à l'autocollant actuel des trains, qui indique quels balcons conviennent pour placer des vélos.

Placer un logo de vélo plus grand sur les portes à l'extérieur rend l'entrée beaucoup plus facile à trouver pour les cyclistes. Un avantage supplémentaire est que les voyageurs qui sont dérangés par les vélos savent quelles portes ils ne doivent pas utiliser. Cela améliore également la sécurité, car les cyclistes n'ont pas à se précipiter vers une autre partie du train.

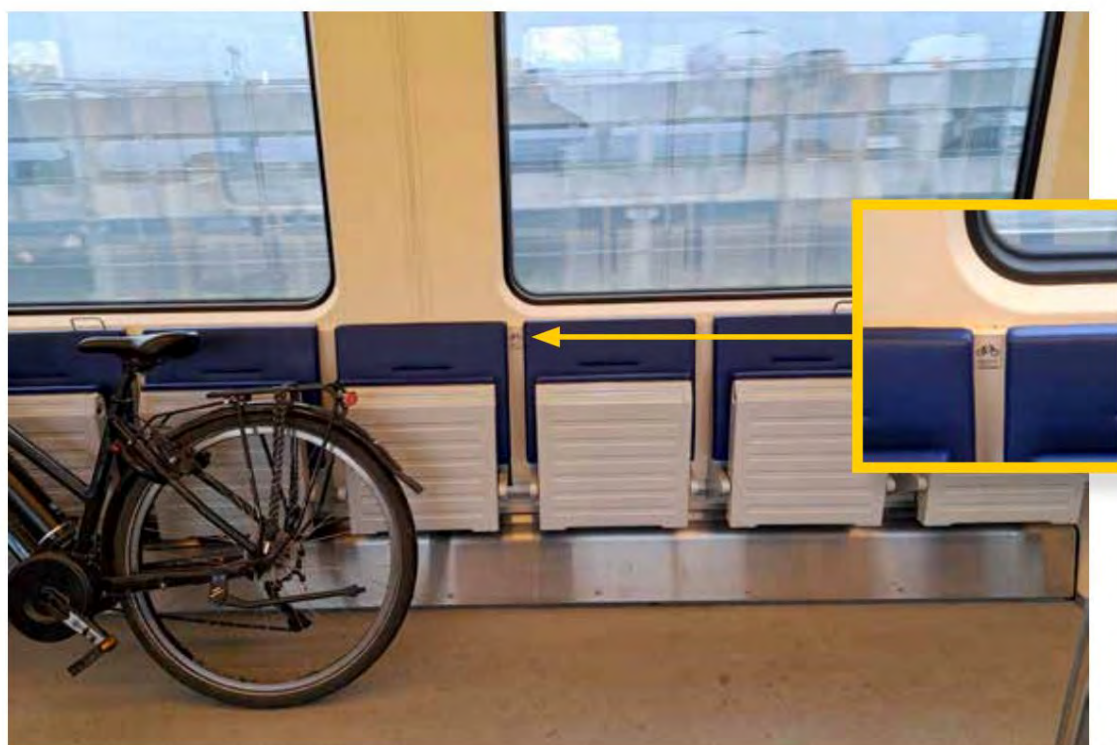
## Autocollants Des

autocollants plus grands et plus clairs feront en sorte que tout soit beaucoup plus clair pour tout le monde. Les voyageurs à vélo savent plus rapidement où ils peuvent monter et descendre et les voyageurs qui sont gênés par les vélos savent qu'ils ne devraient pas avoir ces portes. Cela évite les malentendus, les irritations et les trains manqués.

Il y a aussi beaucoup de place pour l'amélioration dans le train lui-même. Par exemple, le texte « priorité aux vélos » n'attire pas vraiment l'attention. Vous trouverez ci-dessous un bon exemple d'autocollants transparents sur le S-Tog dans le Grand Copenhague.



Grand logo de vélo sur les fenêtres du S-tog à Groot



L'autocollant de vélo est bien caché dans le SLT.

Les voyageurs qui ne connaissent pas les espaces vélos peuvent facilement prendre place sur les strapontins. Ces endroits sont près de l'entrée. Même s'il y a suffisamment de sièges fixes et plus confortables disponibles ailleurs dans le train. Cela peut à son tour entraîner une irritation et un inconfort. Il est donc important de marquer les emplacements des vélos dans le train avec un pictogramme vélo plus grand. Le texte « priorité aux vélos » pourrait également être affiché plus clairement.

Diverses compagnies de chemin de fer ont amélioré leurs vignettes. Par exemple, la reconnaissance sur et dans les trains de la MerwedeLingelijn fonctionne bien grâce, entre autres, à des autocollants plus grands et à un autocollant au sol avec une ligne marquant les emplacements des vélos.



Un exemple international d'autocollants transparents dans le train sur la ligne Berlin - Rostock.

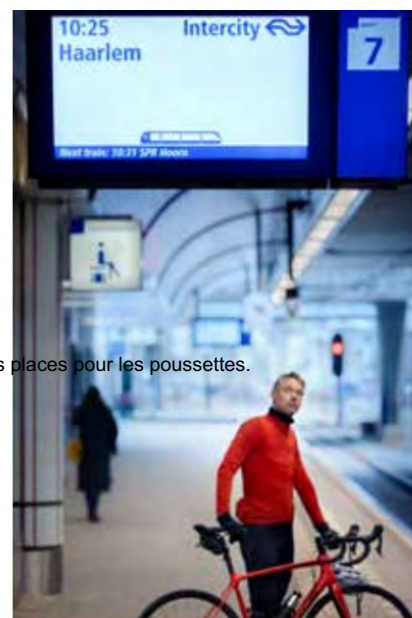


Exemple d'autocollants MerwedeLingelijn : un grand vélo sur la fenêtre, une ligne au sol et également du texte au-dessus de la fenêtre.

#### Application NS et panneaux de départ

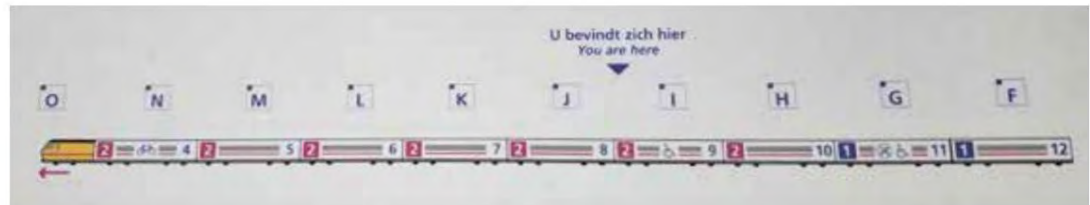
Via l'application NS, le voyageur peut voir quel type de train circule (matériel roulant), quelle est la longueur du train (nombre de pièces) et quelles installations sont disponibles (y compris les icônes pour le WiFi, les toilettes, compartiment silencieux et emplacement vélo). Les informations sur le train montrent également une vue latérale du type de train. Cependant, le nombre d'emplacements pour vélos et l'indication où se trouvent les portes des emplacements pour vélos ne sont pas indiqués. Il serait très utile que ces informations soient également visibles dans l'application, tout comme les places pour les personnes handicapées ou les places pour les poussettes.

Le voyageur peut également voir de combien de parties de train le train se compose sur la plupart des panneaux de départ. Malheureusement, il n'est pas encore possible de voir où le train commence et se termine, de sorte que parfois un groupe de personnes en attente doit se déplacer rapidement pour monter à temps. S'il était clairement indiqué sur une image où se trouve une place pour vélos, les passagers du train avec des vélos seraient beaucoup plus détendus en attendant sur le quai.



Aucune icône de vélo présente dessus  
Conseil de départ.

C'est le cas, par exemple, de l'Intercity vers Berlin. Les panneaux de départ numériques de cet Intercité indiquent exactement où se trouvent les emplacements pour vélos (ainsi que l'endroit où se restaurer et les emplacements pour fauteuils roulants). Dans l'exemple, les emplacements vélos se trouvent dans le wagon N. Les lettres correspondent aux lettres indiquées sur la plateforme. Cela assure également une meilleure répartition des voyageurs. Si une certaine partie du train est pleine et qu'une autre partie ne l'est pas, il peut être conseillé aux voyageurs d'embarquer à certaines lettres sur le quai. Cela peut se faire via l'application, mais aussi en la diffusant dans les stations.



Vous trouverez ci-dessous un exemple international d'écran de départ sur la plate-forme en Allemagne. Il est clairement indiqué que les voyageurs avec leur vélo peuvent se rendre en voiture G.



Des numéros sont apposés sur les quais de la gare de Schiphol. Ces numéros sont indiqués sur la carte du train sur les panneaux de départ de la voie. Les places cyclables pourraient également être indiquées sur cette carte. Cela s'applique par courrier à la gare centrale d'Utrecht, comme indiqué sur le tableau des départs ci-dessous. Là

cependant, pas une seule icône ne peut être vue dans les voitures elles-mêmes.

Il y a quelques années, à la gare de 's Hertogenbosch, un test a été effectué sur le quai des voies 3 et 4. Une boîte à lumière bleue allongée au-dessus de la voie de départ indiquait au passager en attente à quelle partie du quai le train s'arrêterait. Les points de départ et d'arrivée du train étaient indiqués. Il a également été indiqué où se trouvaient la première classe, les places pour handicapés et les places pour les vélos. Dans une réponse, NS indique que les résultats de cet essai n'ont donné aucune raison de continuer à développer des caissons lumineux au-dessus de la plate-forme.

#### Prolongation des horaires

Les jours ouvrables, les vélos ne sont pas autorisés dans le train aux heures de pointe entre 06h30 et 09h00 et entre 16h00 et 18h30. À l'exception d'un certain nombre de jours fériés officiellement reconnus et dans les mois de juillet et août. Les pics de pointe ont déjà changé avant l'arrivée du corona. Par exemple, il n'y avait pratiquement pas d'heure de pointe avant 8 heures du matin. Même après 18 heures du soir, il n'y a pratiquement pas de trafic aux heures de pointe sur de nombreux itinéraires. Une exception a été faite pour les «trains de la fonction publique» de La Haye à Amsterdam, où l'heure de pointe du soir s'est poursuivie jusqu'après 18 heures. De plus, de nombreux trains à destination d'Amsterdam partaient pleins à l'heure de pointe du matin, mais revenaient presque vides.

La vie normale semble maintenant avoir commencé pendant des mois après la disparition de toutes les mesures corona. Serait-il possible d'emporter des vélos avec vous aux heures de pointe ? Par exemple, les passagers NS peuvent partir à vélo dans le train à une heure plus pratique les beaux jours. En raison des temps plus longs, la gamme de places pour vélos dans le train est également plus étendue. Vous pouvez également consulter certains jours où de nombreuses personnes sont libres. Ce ne sont pas des jours de congé officiels, mais ce sont des jours où la plupart des gens s'absentent. Par exemple, le vendredi après l'Ascension serait une bonne prolongation des jours sans interdiction de prendre des vélos aux heures de pointe. C'est un jour où beaucoup de gens sont libres et où les employeurs ferment leurs portes. De plus, c'est un week-end où beaucoup de gens sortent. Plus d'options assurent également une meilleure répartition des vélos dans le train ce jour-là. Considérons, par exemple, la période des vacances de Noël.



# Conclusion



Dans les chapitres précédents, un certain nombre de propositions ont été faites pour augmenter le nombre d'emplacements pour vélos dans l'équipement existant. Un certain nombre d'autres possibilités d'amélioration sont également discutées. En résumé, nous proposons les options suivantes :

1. Réaliser des trains avec plus d'espaces vélos aménagés : en supprimant les cloisons, le remplacement des sièges fixes par des sièges rabattables et des crochets de suspension peut créer plus d'espaces pour vélos dans les trains.



2. Un ajustement dans l'application et en ligne, où les voyageurs avec un vélo peuvent facilement trouver le bon trouver des informations sur, entre autres, le lieu d'embarquement.

3. Des décalcomanies plus claires avec des pictogrammes de vélo à l'extérieur et à l'intérieur du train. Aussi un autocollant de texte plus lisible "priorité pour les vélos", comme l'exemple dans les trains sur le MerwedeLingelijn ou le Desiro belge. Cela rendra la place des vélos plus claire pour les cyclistes et les non-cyclistes, ce qui offrira une meilleure compréhension et un meilleur processus d'entrée et de sortie.



Des emplacements pour vélos et fauteuils roulants clairement indiqués dans le Desiro belge et le train au Luxembourg.

4. Des informations meilleures et plus visibles sur les plateformes. Cela contribue également à l'avantage du point 3 : une communication plus claire pour le cycliste qui attend. Où iront les portes vélos aux emplacements vélos du train au départ ?



Pas de stress pour ça  
celui qui attend  
cycliste. Le cycliste  
peut entrer à la  
lettre G.

Un démarrage peut être fait rapidement avec ces améliorations, éventuellement sous la forme de pilotes. Il ne s'agit pas d'interventions majeures et les améliorations (pose d'autocollants, réglage de l'application, accrochage des crochets) peuvent être rendues possibles dans un laps de temps relativement court.

Les mesures qui se complètent sont importantes pour le succès d'un projet pilote. Par exemple, il serait intéressant d'utiliser plus d'espaces pour vélos dans plusieurs trains durant la saison estivale, lorsque la demande d'espaces pour vélos est la plus élevée. C'est déjà le cas en Belgique. Aux Pays-Bas, cela inclut les routes de Randstad à Maastricht et de Rotterdam et La Haye à Leeuwarden et Groningen. En indiquant dans la communication (application et site Web) quel train (itinéraire) et avec des emplacements supplémentaires pour vélos cela concerne, les voyageurs peuvent en tenir compte lors de la planification de leur voyage.

Lors du déploiement d'un certain nombre d'espaces vélos supplémentaires sur certains itinéraires, le type de trains peut être pris en compte. Par exemple, il n'y a pas d'ICM entre la Randstad et le Limbourg et entre la Randstad et Arnhem/Nimègue. Les ICM desservent Groningue, Leeuwarden et Enschede. De plus, seuls les ICR circulent entre La Haye Central et Eindhoven.

La DDZ s'étend principalement entre Roosendaal et Zwolle.

# Réponse de la N.-É.

Ce rapport a été envoyé à NS en février 2023 avec la demande de vérifier le contenu pour des inexactitudes ou des ajouts pertinents. La réponse aux opportunités est présentée ci-dessous.

## 1. Réaliser des trains avec des espaces pour bicyclettes plus intégrés

Dans une réponse, NS a indiqué qu'elle n'était pas intéressée par l'installation de crochets, l'une des principales propositions de ce rapport. La N.-É. considère l'augmentation de la capacité des bicyclettes de cette façon comme un risque de blocage intempestif des issues de secours et des allées. NS se demande si les voyageurs seront disposés à placer leur vélo dans le système de suspension proposé. Ils citent les vélos électriques lourds comme exemple. Ils indiquent également :

"Il va aussi entrer et sortir processus de sortie avec en plus faire du vélo en équipement avec nous entrée inégale dans le processus de départ. et la ponctualité pas au rendez-vous bien n'explorera donc pas cette option plus avant.

Nous regrettons que l'option ne soit pas étudiée plus avant, également parce que ce rapport montre qu'il existe de très bonnes expériences à l'étranger avec des vélos suspendus à des crochets, que le cycliste de course en sera satisfait et qu'il est également possible d'envisager une combinaison entre le classique emplacements et crochets pour vélos. La volonté des passagers d'accrocher le vélo à un crochet n'est pas étudiée par NS.

## 2. Un ajustement dans l'application et en ligne avec des informations sur, entre autres, le point d'embarquement

NS a indiqué dans une réponse qu'il travaille sur la fourniture d'informations. NS prévoit de mener un projet pilote au cours du second semestre 2023 pour mettre à disposition des informations à jour, telles que l'affichage du lieu d'embarquement des vélos dans l'application, sur le site Web et les panneaux de départ sur la plate-forme.

## 3. Des autocollants plus clairs avec des pictogrammes de vélo

La N.-É. indique que sa politique actuelle signifie que toutes les fonctions (telles que les espaces pour fauteuils roulants et vélos) sont clairement et convenablement indiquées à l'extérieur des trains.

## 4. Une information meilleure et plus visible sur les quais

NS souhaite informer les voyageurs sur le quai de la disposition du matériel roulant et de l'emplacement des emplacements pour vélos dans le train. Ils en avaient préalablement informé l'Organe consultatif national des intérêts des consommateurs de transports publics (LOCOV) en réponse à un avis sur les réservations de vélos. NS a indiqué qu'elle progresse en ce qui concerne l'accès aux informations nécessaires à cette fin, telles que la composition actuelle du train et l'emplacement de l'arrêt du train sur le quai. Des lettres signalétiques sont également présentes dans de plus en plus de gares, ce qui permet d'indiquer un emplacement exact. NS prévoit de réaliser un premier pilote sur les plateformes sur les plateformes au second semestre 2023.

# Pièces jointes



## Que font les autres entreprises ferroviaires à l'étranger et dans le pays pour répondre à la demande croissante d'espaces pour vélos dans le train ?

### Allemagne

Nos voisins de l'Est connaissent les trains régionaux et Fernverkehr.

#### Trains régionaux Allemagne La

plupart des trains régionaux en Allemagne ne sont pas exploités par la compagnie ferroviaire nationale DB, mais par des transporteurs dans une région. En général, de nombreux trains régionaux disposent d'un grand espace multifonctionnel «Mehrzweckraum» pour les vélos, les poussettes et les fauteuils roulants, ou d'un large éventail de places pour vélos dans différentes parties du train.

Les réservations pour un vélo dans un train régional ne sont pas possibles.

Les prix d'un billet vélo pour un train régional diffèrent selon les régions. Dans certaines régions, le transport des vélos est même gratuit. Souvent, le prix est d'environ 3,50 €. Une interdiction aux heures de pointe s'applique dans certaines régions métropolitaines. Un billet vélo pour les trains régionaux valable dans toutes les régions d'Allemagne coûte 6,00 €.

#### Transport longue distance Allemagne

Dans le Fernverkehr en Allemagne, la réservation du vélo est obligatoire ou fortement recommandée.

En plus d'une place pour le vélo, le voyageur reçoit également une place réservée près du vélo.

La DB comprend l'Intercity (IC), l'Eurocity (EC) et le train à grande vitesse Intercity Extra (ICE). Les vélos ordinaires et non assemblés ont été interdits dans l'ICE pendant des années. Après un long lobby de l'ADFC, l'Union allemande des cyclistes, la DB a finalement viré de bord. Dans le nouvel ICE4, huit places pour vélos par rame ont été ajoutées à titre de test. Il s'est vite avéré que les retards redoutés par la DB dus au chargement et au déchargement des vélos ne se produisaient pas.

A Fernverkehr, en Allemagne, les emplacements pour vélos sont dans un rack ou sur un crochet. Toutes les places à vélo ont un numéro. Ceci est non seulement clairement disposé, mais garantit également que les vélos restent bien en place en cas d'arrêt d'urgence, de collision ou de freinage brusque.

Le numéro de l'emplacement vélo et le numéro de la calèche sont indiqués sur la réservation.

L'application indique où se trouve le wagon et le voyageur peut également trouver la composition du train sur le quai. De cette façon, le voyageur avec un vélo sait exactement où se trouve sur le quai la bonne porte d'entrée pour charger le vélo.

Un billet vélo pour le Fernverkehr coûte 9,00 €. Pour les détenteurs d'une Bahncard (carte de réduction), c'est 8,00 €. Des frais de réservation incluant une place assise de 4,50 € s'y ajoutent.

Belgique En Belgique, le transport du vélo dans le train a été négligé pendant de nombreuses années.

Il n'y avait qu'un nombre limité d'espaces pour vélos disponibles : une cabine exigüe avec deux emplacements pour vélos. Parfois, il n'y avait qu'un seul stand en tête du long train. Le passager devait informer le chef de train (conducteur) sur le quai d'ouvrir la porte du garage à vélos avec une clé. Les chefs de train doivent être à nouveau prévenus avant de débarquer.

Néanmoins, la demande pour plus de places pour vélos s'est fait sentir en Belgique. Les autocars M6 ont un grand espace multifonctionnel avec beaucoup d'espace pour les vélos lorsque les sièges rabattables sont repliés. Cependant, l'accompagnateur doit ouvrir la porte d'accès direct. Un espace multifonctionnel a également été aménagé dans le nouveau Desiro, le sprinter belge qui gère également les services interurbains. La nouveauté pour la Belgique est que le passager peut charger et décharger lui-même le vélo dans ces trains.

La société ferroviaire belge NMBS a lancé une étude sur les possibilités de répondre à la demande croissante d'emporter des vélos dans les trains. Un coordinateur vélo a été nommé pour piloter le processus.

Les rénovations de trains comme le MS75 (de Varkensneus) incluent un espace multifonctionnel intégré, où les sièges rabattables sont repliés pour accueillir les vélos. Le cycliste peut charger et décharger lui-même le vélo. Un ensemble de train Pig's Nose se compose de quatre voitures. Le Varkensneus circule également sur le train local de Puurs (Anvers) à Roosendaal. D'autres rames plus anciennes ont également bénéficié d'espaces vélos lors de l'aménagement : principalement en remplaçant les sièges fixes par des strapontins.

Malheureusement, la rénovation du MS96 était déjà terminée lorsque la nouvelle politique a commencé. Le MS96 est un train très confortable avec des sièges spacieux et se compose de trois voitures. Cependant, cela limite la capacité. En faisant coulisser le bloc du conducteur sur le côté, une rame peut être couplée à d'autres ensembles avec un passage pour les passagers. Dans une rame de trois voitures, il y a un petit compartiment pour deux vélos qui doit être ouvert et fermé par un chef de train. En raison de la capacité limitée, le MS96 n'est pas utilisé sur les lignes les plus fréquentées (comme via Bruxelles), mais sur Anvers, Courtrai, Poperinge et sur Liège, Namur, Charleroi et Mons.

Les recherches ont montré que le besoin de plus de vélos se produisait principalement sur la ligne Bruxelles-Luxembourg et sur la ligne Eupen, Liège, Bruxelles, Gand-Ostende. A titre de test, une voiture supplémentaire a été ajoutée à ces trains où un certain nombre de sièges ont été remplacés par des emplacements pour vélos.

Un ajout important à la capacité des espaces pour vélos est le nouveau M7 à deux étages.

Le M7 déterminera en grande partie le visage du chemin de fer belge dans les années à venir.

Le M7 qui afflue actuellement se compose d'ensembles de quatre voitures. Il y a 20 emplacements pour vélos dans le chariot de tête et de queue. Plus de 600 voitures M7 ont été commandées. Les autorails peuvent également être couplés à des autorails M6, tirés par des locomotives. Le M7 remplacera principalement les trains obsolètes M4 et M5.

La Belgique n'a pas d'interdiction aux heures de pointe pour les vélos, mais pratiquement aucun vélo n'est transporté en Belgique pendant les heures de pointe. Le SNCB conseille de ne pas emporter de vélo aux heures de pointe, notamment de Flandre à Bruxelles. Il est interdit de charger et de décharger des vélos dans les stations exiguës du tunnel Bruxelles Nord-Sud. Cependant, les gares Bruxelles-Nord et Bruxelles-Sud ne sont pas loin.

Pour l'information des cyclistes qui souhaitent emporter leur deux-roues avec eux, le SNCB propose une application spéciale vélo : Bikeontrain. Cette application donne au voyageur à vélo un itinéraire de voyage favorable.

L'application vélo a été bien accueillie et est consultée en moyenne 600 fois par jour : [bikeontrain.belgiantrain.be](https://bikeontrain.belgiantrain.be)

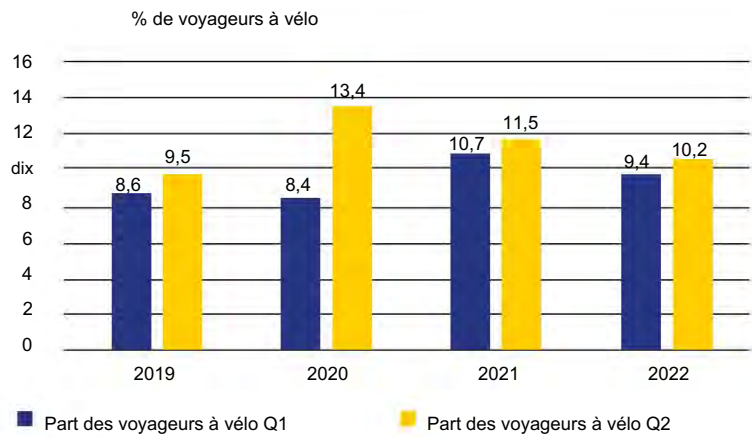
Selon Denis Brachet, coordinateur vélo du NMBS, la nouvelle politique concernant les vélos dans le train n'a pas provoqué de désagréments parmi les autres voyageurs : « **Nouvelles places** clairement icône vers où les vélos peuvent être chargés dans le train. Le sont aussi clairement marquée sur le train. De plus, inquiète nous pour suffisamment de sièges. Aussi de là les équipes de train ne signalent aucun problème. Les conducteurs de train changent facilement

à la nouvelle situation. Il n'y a pas non plus de plaintes des organisations de passagers. Les syndicats belges de cyclistes de Flandre et de Belgique francophone sont clairement satisfaits.

Denis Brachet ne peut pas encore se prononcer sur d'autres projets. "Ce sont les nous avons encore en interne visualisation. accorder plus d'attention à l'accessibilité Nous allons faire du vélo. plates-formes de van devant De nombreuses gares belges, y compris des gares à Courtrai, disposent de grandes et personnes Chacune a des ascenseurs. Nous pense maintenant temporaires telles que des gouttières pour vélos le long des escaliers. Les organisations que nous mettons maintenant visuel de peu de personnes se sont opposées à cela mais sur une escaliers de gouttière. par

Chaque année, le NMBS vend environ 400 000 tickets vélo. Un billet vélo coûte 4,00 € par trajet.

Grand Copenhague Le S-Tog circule dans l'agglomération de Copenhague. Vous pouvez comparer le système avec le S-Bahn dans les grandes villes allemandes. Le S-Tog fait partie de la compagnie ferroviaire nationale danoise DSB. La longueur totale du réseau est de 170 kilomètres. En 2019, le S-Tog a transporté 115 millions de passagers. 10,4 millions, soit environ 9 %, ont pris un vélo dans le train. Moins de voyageurs emportent un vélo avec eux en hiver qu'en été. Cependant, la différence est limitée. Le graphique ci-dessous montre la part des voyageurs à vélo ces dernières années. En raison de la couronne, le nombre absolu de voyageurs a fortement chuté. Le pourcentage de voyageurs à vélo a augmenté pendant cette période. Q1 sont les trois premiers mois de l'année Q2 sont les mois d'avril à septembre. Lorsque le graphique est devenu disponible, le deuxième trimestre n'était pas encore terminé en 2022 :



Au Danemark, une politique a été introduite en 2010 pour concevoir des trains du S-Tog davantage pour emmener des vélos dans le train. Les tickets vélo ont été supprimés et le transport à vélo est devenu gratuit. Il y avait plus de places pour les vélos et les indications à l'extérieur et à l'intérieur du train sont devenues beaucoup plus claires. Au début, c'était un procès, mais après deux ans, il est devenu permanent.

Le S-Tog a des séries courtes de quatre chariots et des séries longues de huit chariots. Il y a 14 places vélos en séries courtes et 28 places vélos en séries longues. Les couples jumelés conduisent aux heures de pointe. C'est très clairement indiqué sur les trains où se trouvent les portes pour les vélos. Les places dans le train sont également claires. Les vélos sont placés dans des pinces. En plus des tickets vélo gratuits, les vélos sont également autorisés aux heures de pointe. Selon la porte-parole Karin Borberg, cela a en al

ces douze années n'ont pas entraîné de conflits importants entre voyageurs. « Nous donnons clairement sur les portes aux vélos. les conduire dans la bonne direction. mettre assez nous coulons nous où capacité. »

Une étude de juin 2022 a montré que la majorité des voyageurs à vélo sont des navetteurs : 72 % sont des navetteurs et 29 % le font quotidiennement/presque quotidiennement. Selon Karin Borberg, emmener des vélos fait partie intégrante du développement de la ville cyclable de Copenhague. « Le train le et le vélo est la combinaison idéale. former les plus longues distances Celui des trajets le vélo la connexion et l'avant

Nous faisons tout ce qui a du sens pour nos voyageurs à vélo et nous sommes également attentifs à nous prêter un voyageur à vélo qui n'utilise pas le vélo dans la gare. Nous comprenons De de places de parking dans les gares : également des parkings à vélos surveillés. Nous avons constamment les souhaits de nos voyageurs. immédiatement

les Pays-Bas

Enfin, un exemple de notre propre pays : De MerwedelLingelijn. Qbuzz circule sur cette ligne avec des ensembles de deux voitures. Il y a 12 emplacements pour vélos disponibles dans ce train relativement court. Les lieux sont clairement visibles depuis la plate-forme. Ces places sont clairement indiquées sur le train lui-même avec un pictogramme vélo et le texte en gros caractères : maximum 12 places vélo. Une boîte a été appliquée au sol au moyen d'autocollants avec des lignes.

Le transport de vélos était entièrement gratuit jusqu'au 1er janvier 2023 et il n'y avait aucune restriction pendant les heures de pointe. Depuis le 1er janvier 2023, quelque chose a changé. Un montant de 5,00 € s'applique pour le vélo aux heures de pointe. La raison en est que trop d'écoliers sur le chemin de l'école ou de la maison après l'école, avec vélo et tout, sont montés dans le train lorsqu'il a commencé à pleuvoir ou qu'il y avait un fort vent de face. Les stewards devaient alors agir pour empêcher trop de vélos d'entrer dans le train. Cela prenait du temps et pouvait entraîner des retards. Les retards sont gênants sur une seule voie, car cela signifie que le train venant de l'autre sens sera également retardé. Pour le reste, aucun problème n'est signalé avec les vélos.



Quirijn, Velp

Ici, sur la Veluwe, il y a de nombreuses pistes cyclables étroites en béton, où l'accotement est souvent beaucoup plus bas que la piste cyclable. Si vous devez vous croiser, l'un des deux doit aller un peu sur le bas-côté. Mais si ma roue heurte la berme, je vais décoller du sol et basculer.

Cette étude est une publication de :  
Ce rapport est une publication de :

Syndicat des cyclistes Syndicat des cyclistes

**Rue Nicolas Beets 2a**

3511 HE Utrecht 3511 HE Utrecht

030 - 291 81 71 030 - 291 81 71

info@fietsersbond.nl info@fietsersbond.nl

Ce rapport est basé sur une Cette étude est basée sur des entretiens avec des recherches menées par Bert Sitters sur les cyclistes ayant un handicap à l'été 2021. expansion possible du nombre de places

pour vélos dans les trains de la Nouvelle-Écosse.  
Utrecht, octobre 2021

Utrecht, février 2023

Recherche et entretiens : Steven van der Have

**Bert Sitters** Recherche et texte :

**Wim Bot et Marloes Mol**, Fietsersbond

Photographie : Michiel Wijnbergh

**André Jansma** Conception : Frank Visser (Rover)

Photographie : DigiDaan, Kees Swart

et Bert Sitters

Remerciements à : Martin Boerjan, Daan van der Burgh,

Conception : Akimoto

Saar Muller, Monique Peltenbourg