

M108/19 ✓

Des vélos et des trains [Diane Delaurens](#) — 6 août 2019 à 11h54 —
mis à jour le 7 août 2019 à 10h57

[Tribune] La SNCF ira bientôt à l'encontre des législations française et européenne, sans parler de la concurrence à venir, en interdisant aux bicyclettes non démontées d'embarquer à bord.

Le Parlement européen a voté le 15 novembre 2018 un amendement spécifiant que les trains neufs ou rénovés doivent comporter au moins huit emplacements pour des vélos non démontés. | pfeiffed [via Pixabay](#)

C'est l'été. Alors que certains vacanciers parcourent le monde en avion, d'autres rêvent peut-être de découvrir leur pays autrement, par exemple à vélo: plus sportif, plus écologique, plus lent... quoi de plus simple? Une fois arrivé, il suffit de mettre le vélo dans le train. Sauf que ce n'est plus vraiment le cas aujourd'hui.

Entre le vélo et le train, c'est fini

Les possibilités de transporter un vélo non démonté dans le train [se sont réduites au fil des années](#). Pour les TGV, c'est devenu (sauf rares exceptions sur la ligne Paris-Bordeaux) impossible: les emplacements vélo ont été supprimés des TGV Lyria en direction de la Suisse [depuis 2017](#), et n'existent plus dans les nouveaux-nés Ouigo. Si les trains express régionaux (TER) et les Intercités proposent toujours ce service de transport de vélo non démonté, [cela dépend de l'affluence](#): en Nouvelle-Aquitaine, l'été, les vélos sont bannis des TER par manque de place.

Aujourd'hui, la «règle d'or» de la SNCF pour les TGV est écrite noir sur blanc: un vélo doit se transporter démonté dans une housse de 120 x 90 centimètres, ce qui ne nécessite aucune réservation ni aucun supplément (sauf dans les Ouigo pour 5 euros). Sous couvert de simplicité, les propriétaires de vélo doivent en réalité voyager avec une housse, faire usage de leur multi-outils sur les quais de gare et porter leurs multiples sacoches et leur vélo avec seulement deux bras. Les autres passagers doivent aussi s'accommoder d'un espace bagages considérablement réduit en raison de la place prise par un vélo démonté, donc fragile, sur lequel on ne peut rien entreposer.

Comment en est-on arrivé là? La SNCF a bien perçu les enjeux de complémentarité entre le train et le vélo, mais elle préfère vous proposer votre bicyclette à l'arrivée: soit qu'elle se charge de vous l'envoyer pour 80 euros, soit qu'elle vous offre de la stationner à la gare de départ pour vous en louer un autre à destination... Cette politique s'oppose pourtant à l'avenir du tourisme et de la mobilité.

L'avenir du tourisme et de la mobilité

L'argument écologique est bien sûr ce qui vient en premier à l'esprit. En particulier avec une électricité française [fortement nucléarisée](#), le train et le vélo sont des modes de transport bien moins émetteurs de gaz à effet de serre que [l'avion](#) ou la voiture, et doivent être à ce titre encouragés. Dans [le contexte du flygskam actuel](#) qu'est le rejet de l'avion pour des raisons écologiques, la SNCF aurait tout intérêt à mettre en avant son côté vert en facilitant l'intermodalité entre le train et le vélo.

Le deuxième argument est celui de la complémentarité du train et du vélo surtout pour les lignes régionales, qui sont sur la sellette à la suite du [rapport Spinetta](#) et du lancement de la

[mission Philizot](#). Cette complémentarité doit être mise à profit à deux titres: dans l'éventualité de la fermeture de lignes, le vélo, notamment électrique, permet de rallier une gare un peu plus lointaine; au contraire, pour assurer la fréquentation de lignes régionales et donc leur rentabilité, le choix de s'orienter vers le marché des cyclistes, qui devrait croître dans les années qui viennent, peut être une option intéressante pour la SNCF. Cette dernière a donc tout à gagner à encourager le transport de vélos dans les trains.

Enfin, le développement du [cyclotourisme](#) constitue le troisième argument pour transporter les vélos dans les trains régionaux comme nationaux. La France constitue en effet un terrain de jeu idéal pour les cyclotouristes: elle reste [la première destination touristique au monde](#), avec une grande diversité de paysages, de nombreuses petites routes de campagne goudronnées et, depuis quelques années, de multiples projets de voie de randonnée cycliste: plus de 8.000 kilomètres de véloroute [Eurovélo](#) sont prévus en France (sur 70.000 au total). À titre d'exemple, la Loire à vélo [a coûté environ 60 millions d'euros](#) pour des retombées économiques annuelles estimées à 19 millions d'euros. À l'heure où les territoires misent sur le cyclotourisme pour leur attractivité, la SNCF devrait accompagner ces investissements.

Et maintenant, que faire?

La politique actuelle de la SNCF ira sans doute bientôt à l'encontre de la législation européenne. Le [règlement européen du 23 octobre 2007](#) sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui prévoit en son article 5 le sort réservé aux vélos [dans les trains](#), est en train d'être revu. Or, le Parlement européen [a voté le 15 novembre 2018 un amendement](#) spécifiant que les trains neufs ou rénovés doivent comporter au moins huit emplacements pour des vélos non démontés. Bien que le processus législatif soit toujours en cours, la refonte du règlement devrait permettre d'encourager le transport de vélos dans les trains.

C'est aussi ce que pourrait faire la future [loi d'orientation des mobilités](#). Non prévu dans le projet de loi initial, le transport de vélos dans les trains a fait l'objet d'un [amendement au Sénat](#) pour prévoir un nombre minimum d'emplacements pour vélos, nombre à fixer par décret pour le moduler en fonction des catégories de train. Cependant l'avenir de ce projet de loi reste incertain en raison de l'échec de la commission mixte paritaire (CMP) début juillet, [repoussant son adoption à l'automne 2019](#) et donc d'autant l'entrée en vigueur de cette potentielle disposition.

L'[ouverture à la concurrence](#) du réseau ferroviaire français à la fin 2020 pourrait également changer la donne: d'autres entreprises ayant perçu l'importance de cet enjeu cycliste pourraient bien détrôner la SNCF sur ce segment spécifique. Quoi qu'il en soit, la politique de la SNCF de bannir les vélos non démontés de ses trains semble bientôt contrainte par les futures législations française et européenne. Bien que celles-ci ne s'adressent qu'aux trains neufs ou rénovés, l'orientation générale vers une plus grande utilisation du vélo et la pression sociale pour une société plus écologique devraient amener la SNCF à revoir l'orientation de ces dix dernières années en matière de transport de vélos dans les trains.

9/8/19 f

Un rapport dénonce la faiblesse des transports en commun en zone rurale

Selon un organisme gouvernemental, il faut compter en moyenne 188 minutes de trajet pour les distances de moins de 50 km.



Les

TER font partie de l'offre de transports en commun dans les zones rurales. LP/Olivier Boitet
Par Nicolas Berrod

Le 7 août 2019 à 15h00

Le constat était connu, mais une étude [rendue publique ce mercredi](#) pose des chiffres dessus : on se déplace difficilement via [les transports en commun dans les zones rurales](#) en France. Et la situation est pire que chez deux de nos voisins, l'Espagne et l'Allemagne.

L'autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) s'est penchée sur 40 trajets, d'une distance variant de moins de 50 à 400 km, dans chacun de ces trois pays. Ce qui fait 120 itinéraires au total. L'organisme gouvernemental a d'abord regardé s'il existait un trajet « pertinent », c'est-à-dire avec moins de 25 minutes consécutives de marche. Si c'est le cas, l'association a ensuite calculé le temps de trajet, dont celui passé dans les correspondances, et la fréquence.

[Transports en commun zone rurale](#) publié par [Le Parisien](#)

Les résultats ne sont pas très glorieux pour la France. Pour la tranche des trajets inférieurs à 50 km, la durée moyenne est de 188 minutes (dont 80 en correspondance), contre 158 en Espagne et 126 en Espagne. Pire encore, la fréquence quotidienne d'un tel trajet n'est que de 2,6 fois en moyenne, contre 10,1 en Espagne et 12,7 en Espagne. Si on rate son train ou son bus le matin ou si on loupe une correspondance, impossible très souvent d'imaginer prendre le suivant une demi-heure ou une heure plus tard. Et l'amplitude horaire entre le premier et le dernier départ possibles est beaucoup plus petite en France (4,7 heures en moyenne).

La voiture toujours plébiscitée

Les écarts sont un peu moins élevés pour les déplacements plus longs. Pour la tranche 100-400 km, par exemple, la durée moyenne de trajet est de 418 minutes en France, 380 minutes

en Espagne, et 331 minutes en Allemagne. Nos voisins d'outre-Rhin bénéficient notamment d'un réseau ferroviaire plus performant.

Parmi les pistes d'amélioration, l'AQST estime qu'« améliorer les temps de correspondance paraît pour l'essentiel nécessiter une meilleure organisation mais pas des moyens économiques significatifs ». L'association note aussi, prudemment, qu'« il est possible qu'une partie des solutions passe par les nouvelles mobilités partagées », faisant référence notamment au covoiturage ou à l'auto-stop .

LIRE AUSSI > [La ministre des Transports dément avoir annoncé des fermetures de gares ou de lignes TGV](#)

C'est d'ailleurs vers la voiture individuelle que se rabattent de nombreux habitants de ces zones reculées. Une attitude compréhensible. Selon [Le Figaro](#) , qui a révélé le rapport ce mercredi, les trajets sur les courtes distances sont 5,3 fois plus longs en transports en commun que par la route.

24/07/19

La SNCF veut réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici à 2025

Par Challenges.fr le [22.07.2019 à 14h50](#) Régis Duvignau

Confrontée à l'arrivée de la concurrence sur son marché historique, la SNCF s'est donné pour objectif de réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici à 2025, pour mieux défendre ses positions en France.

Il y a quelques jours le patron du groupe public Guillaume Pepy à ses troupes lors d'une courte visite à Shanghai

Confrontée à l'arrivée de la concurrence sur son marché historique, la [SNCF](#) s'est donné pour objectif de réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici 2025, pour mieux défendre ses positions en France.

"Le développement commercial à l'international est au coeur de notre stratégie", expliquait il y a quelques jours le patron du groupe public [Guillaume Pepy](#) à ses troupes lors d'une courte visite à Shanghai.

Il n'y a selon lui pas d'alternative: la France et les pays voisins étant désormais des marchés matures, il convient de chercher ailleurs des relais de croissance.

En Chine, où la SNCF réalise actuellement 2 % de son chiffre d'affaires --très majoritairement dans la logistique--, M. Pepy a réuni des représentants des filiales sur place. Avec un message: alors que l'heure n'est pas forcément favorable aux entreprises étrangères, partager les informations et s'entraider pour trouver de nouveaux débouchés.

Au logisticien Geodis de transporter davantage de marchandises à l'intérieur de l'Asie ou vers l'Amérique, et aussi de faire rouler des trains directs jusqu'en France; à Keolis, spécialiste des transports en commun et partagés, d'exploiter d'autres lignes au-delà de son métro automatique et de son tramway à Shanghai; à l'agence d'architecture Arep de décrocher des projets nouveaux; à Voyages SNCF de vendre encore plus de billets de trains en Europe aux Chinois...

"L'international sert à deux choses", a résumé Guillaume Pepy à l'AFP: "Ca apporte de la croissance et donc de l'emploi --9.000 personnes en France ne travaillent que pour l'international--, et du résultat."

Deuxième axe, très important pour le patron de la SNCF: "C'est l'école de la concurrence et de l'innovation."

"A l'étranger, nous formons nos managers à ce qui va arriver en France": ils apprennent à se frotter aux concurrents, savent ce que c'est qu'un appel d'offres, et ramènent des idées nouvelles. "L'ancrage international permet d'ouvrir l'esprit des gens."

Sur un chiffre d'affaires global de 33,3 milliards d'euros en 2018, le tiers a été réalisé hors de France. "Notre objectif est de passer à 50% vers 2023 à 2025", l'hésitation sur la date venant d'éventuelles acquisitions qui soutiendraient la croissance organique, expose Guillaume Pepy.

Grande vitesse égyptienne

A cet égard, le dirigeant, qui doit quitter son poste à la fin de l'année, se veut aussi volontariste que prudent: "Nous pouvons nous permettre quelques acquisitions. Nous en avons déjà fait beaucoup dans le passé. Mais nous ne pouvons pas faire d'erreur sur l'entreprise que nous voudrions racheter."

"Le contribuable français ne comprendrait pas que nous payions trop cher une société américaine ou asiatique!"

L'affaire potentielle du moment est Arriva, une société (britannique) spécialisée dans les transports publics que la Deutsche Bahn (allemande) met en vente. "On ne peut pas ne pas regarder", dit M. Pepy. Keolis doublerait de taille si la SNCF la rachetait intégralement.

En cas de très grosse acquisition, d'ailleurs, le groupe pourrait baisser sa participation dans Geodis ou Keolis pour partager l'addition avec un partenaire financier.

Sans décourager les marchés de niche comme la grande vitesse ou l'ingénierie, il compte surtout sur la logistique et les transports du quotidien --Geodis et Keolis, donc-- pour grossir à l'étranger, et souhaite ne pas se disperser dans un trop grand nombre de pays.

Quelques projets emblématiques sur de nouveaux marchés font toutefois rêver la SNCF, comme l'exploitation du métro de Buenos Aires en Argentine ou le futur TGV égyptien.

Face à la SNCF, on trouve côté logistique des grands noms comme les allemands DHL et DB Schenker (Deutsche Bahn), les suisses Kuene + Nagel et Ceva Logistics (qui vient d'être racheté par l'armateur français CMA CGM), ou encore le chinois Sinotrans. Keolis est de son côté régulièrement confrontée aux français Transdev et RATP Dev, aux anglais First Group et Arriva ou au hongkongais MTR, et bien sûr des acteurs locaux.

"Il n'est pas question de dépenser à l'international des bénéfices faits en France", assure Guillaume Pepy, à qui on conseille souvent de mieux faire rouler ses propres trains au pays plutôt que de regarder ailleurs.

"C'est un principe très exigeant", jure-t-il: "L'international doit payer sa croissance."

(avec AFP)

[Accueil](#) / [Entreprise](#) / Bretagne. La région s'engage pour 10 ans supplémentaires avec la SNCF

Bretagne. La région s'engage pour 10 ans supplémentaires avec la SNCF

28 juillet 2019

[Entreprise](#)

Par : M.-H. P.

Et de 10 ! La Bretagne est en effet la dixième région à avoir décidé, le 28 juin, de renouveler son contrat TER avec la SNCF. Un protocole d'accord a été signé le 28 juin sur la convention qui va pouvoir s'appliquer pendant 10 ans. Ne manque donc plus qu'une région, les Hauts-de-France, pour que SNCF Mobilités affiche complet. Les négociations sont bien avancées et devraient très prochainement aboutir, assure une porte-parole.

Dans cette convention Breizh- Go, la SNCF s'engage à réduire de 6 % ses coûts de production (coûts au train-km) d'ici à 2028. Dans le même temps, l'offre va être augmentée de 11 %, ce qui aboutira à faire circuler chaque jour un total de 380 trains régionaux et à améliorer la complémentarité avec les TGV. Les signataires de la convention s'engagent aussi sur une hausse des recettes de 20 % grâce à des actions de « *dynamisation commerciale avec des tarifs attractifs, un système de distribution performant et des taux de fraude en baisse* ». La contribution régionale prévisionnelle s'établit à 101,7 millions d'euros HT en 2019.

En revanche, la concurrence n'est pas au programme. Les indicateurs sont plutôt favorables dans cette région périphérique, avec non seulement, pour les TER, des coûts de production les moins élevés de France, mais aussi la meilleure régularité du pays. L'âge moyen du parc y participe : 26 Regio 2N ont été livrés entre 2014 et 2019, permettant de faire tomber l'âge moyen du matériel roulant de 23 ans en 2002 à huit ans aujourd'hui. En plus d'avoir décidé cette cure de jouvence, la région a consacré 15 millions à un programme de modernisation du centre de maintenance de Rennes, désormais bien dimensionné pour l'ensemble de l'entretien du parc régional.