

LA SNCF ET L'ÉCOLOGIE: ESSAI EN COURS DE TRANSFORMATION

LE 15 FÉVRIER 2011 LUDOVIC BU

Au delà du simpliste «Prendre le train pollue moins que le même trajet en voiture» servi par la SNCF, l'entreprise peut aller plus loin en matière de pollution. Et programme une série d'actions en faveur de l'environnement. Aperçu d'un écolo-plan...

Lors de mes conférences, je cite régulièrement la SNCF comme le meilleur exemple d'une entreprise ayant pour stratégie une intégration horizontale de l'ensemble de la chaîne de mobilité. La compagnie de transports française a, en effet, parfaitement compris le fait qu'un voyageur souhaite qu'on le prenne en charge depuis son point de départ et jusqu'à son point d'arrivée, et non uniquement sur des tronçons de trajets (par exemple d'une gare à une autre). Challenge que seule la voiture individuelle en possession propre réussissait à relever jusqu'à présent, en étant présente dans votre garage et vous amenant jusqu'au parking de votre lieu de destination (voire vous permettant de ne pas avoir à sortir de votre auto en utilisant des services de "drive thru").

Quand une entreprise publique agit pour l'environnement

Dans cette logique, la SNCF a totalement intégré Keolis (transports en commun locaux, un peu d'auto-partage) et Effia (stationnement, principalement à l'abord des gares, services de vélos, etc). Elle a également lancé le fond d'investissement "éco-mobilité", doté de 15 millions d'euros, pour entrer dans des start-ups offrant des services permettant de compléter cette chaîne de mobilité. Lors de sa conférence annuelle "rencontres clients", j'ai découvert qu'elle allait beaucoup plus loin dans sa mise en oeuvre de principes et d'actions en faveur de déplacements moins impactants écologiquement.

Pourtant, de prime abord, je ne m'attendais pas que ce gros paquebot industriel soit à la pointe de l'innovation dans ce domaine. A la fois parce qu'il est toujours difficile de manoeuvrer un tel navire. Qui plus est pour le transformer d'une entreprise de cheminots qui font rouler des trains en une entreprise multi-services orientée voyageurs. A la fois parce que le discours simplifié de la SNCF consiste à expliquer que prendre le train est un acte écolo, car cela pollue moins qu'un même trajet effectué en voiture ou en avion, sans jamais remettre en question l'utilité même des multiples causes de déplacements. Enfin, parce que l'image communément associée à l'entreprise est moins celle d'une entreprise innovante que celle d'une compagnie publique toujours au bord du déficit et à deux doigts de la grève paralysante pour notre pays (image très caricaturale, d'ailleurs, car les jours de grèves ne sont pas si nombreux, mais ils sont très visibles).



Eh bien, lors de la rencontre client 2011, **j'ai mangé mon chapeau**, et j'ai découvert une entreprise à la pointe dans le secteur. Les initiatives sont lancées tous azimuts, et cela ne semble être qu'un début. Parmi la multiplicité des projets présentés, mon attention a particulièrement été attirée par **le projet de gare HQE de Besançon**, le nouveau service de mobilité totale à Pau et la transcription audio des affichages visuels à Nancy.

Réjouissances pour les voyageurs dès décembre 2011

La gare HQE ouvrira au public en décembre 2011. Ce sera la première gare en Europe labellisée Haute Qualité Environnementale. Elle sera notamment chauffée au bois et en partie enterrée, ce qui lui permettra d'avoir toujours naturellement au moins une température de 10°. Quant au second projet, la principale innovation est que, désormais, les Palois peuvent utiliser des **services de transports en commun, d'autopartage et de location de vélo** avec une seule carte et une seule tarification, assurant ainsi une facilité d'usage bien nécessaire pour imposer des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Enfin, à **Nancy**, 120 mal et non voyants peuvent désormais entendre ce qui est affiché sur les panneaux de la gare, en temps réel ! Ce service est également disponible à Amiens et Orléans, et est en cours d'installation à la Gare de l'Est. Outre l'autonomie qu'il procure à ses utilisateurs, pour une fois pas obligés de demander à quelqu'un de leur lire ce qu'ils ne voient pas, j'y vois aussi un début de réponse pour aider tous ceux qui ont des difficultés avec la lecture, et pour qui il est handicapant pour se déplacer.

Mais, si ces trois projets ont retenu mon attention en particulier, il faut que j'ajoute qu'ils s'inscrivent dans un impressionnant ensemble de nouveautés ! Jugez-en vous même : carte interactive **vélo + TER** en **Bretagne**, Tram-train à Mulhouse, 25 tonnes de paniers fraîcheurs livrés chaque jour dans 80 gares (uniquement avec des produits de saison et de la région), expérimentation d'une locomotive hybride en vue d'une industrialisation, diminution de 7% des émissions carbone provoquées par la restauration à **bord des Thalys** (soit 2% de l'empreinte carbone totale de ce train), lancement de la V2 de l'éco-comparateur, création de **pas@pas**, une plateforme partagée d'achats responsables ou encore lancement de CO2Go, un éco-comparateur individuel en temps réel.

Seul petit bémol, la promotion du covoiturage pour aller dans les gares d'Ile de France, qui a tout de la fausse bonne idée dans son organisation actuelle. En effet, le système, basé sur **un site web de mise en relation entre voyageurs**, est présenté comme permettant de diminuer le nombre de voitures se rendant dans les gares tous les jours, et donc de la place nécessaire pour les parkings, alors que c'est plutôt la diminution du nombre de parkings aux abords des gares et la réservation des places disponibles aux seuls covoitureurs qui permettra l'augmentation de la pratique. D'ailleurs, aucun chiffre n'a été présenté pour appuyer la démonstration des orateurs, ce qui laisse penser qu'il n'y en a pas...

Mais c'est un bien petit bémol comparativement à tous les points abordés à l'occasion de cette rencontre. D'autant qu'au cours de la séance des questions / réponses, la langue de bois usuellement pratiquée par d'autres dans ce type de circonstances avait été remise au placard, les principaux dirigeants de la société acceptant la remise en question (notamment du tout vitesse) et répondant parfaitement à mes interrogations. C'est aussi pourquoi, et au vu de cet immense ensemble d'initiatives, j'ai le plaisir de reconnaître que la SNCF est en passe de réussir son pari de devenir l'acteur majeur et incontournable de l'éco-mobilité ! A condition de déployer largement toutes ces bonnes initiatives dans l'ensemble des gares et trains de la compagnie, bien sûr.

Publié initialement sur **Le blog de Ludovic Bu** sous le titre **SNCF: naissance d'un acteur majeur de l'éco-mobilité**

Illustrations Flickr CC **Mhliaw** et **Mgrenner**

BOUILLE

le 15 février 2011 - 19:01 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Ok, mais j'aimerais bien qu'ils améliorent le repérage des trains, le transport, la réservation, pour voyager avec son vélo dans le train...

TGV : faut le démonter (super !) pour le mettre dans le compartiment à bagages... payer un supplément à la réservation je crois (pas possible de réserver le supplément par Internet).

TER : tous les trains n'acceptent pas les vélos, horaires hyper limités, faut réserver aussi "en guichet..."

Certains trains "Intercités, Corail", ont soi-disant des voitures accueillant les vélos, mais ya 6 places sous réserve de disponibilité, et sans réservation, alors si c'est plein.

De plus plein de voyageurs témoignent en disant qu'ils ont des "surprises", pas de rame pour accueillir leur vélo alors que le train était annoncé comme en disposant...

Et en plus, on ne sait jamais à l'avance quel train accueille les vélos alors pour choisir une destination train+vélo, la réserver facilement, quelle galère... !

Train+vélo au départ et à l'arrivée c'est quand même pas mal non au niveau eco-mobilité.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

LUDOVIC BU

le 18 février 2011 - 21:19 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Oui, vous avez raison, nous sommes encore loin du compte d'une parfaite intermodalité, notamment pour ce qui est des vélos. Mais il y a quelques années, les vélos étaient par exemple tout bonnement interdits dans tous les TER. On progresse.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BOUILLE

le 19 février 2011 - 11:08 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Merci pour votre réponse.

En revanche, j'ai lu que dans les années 1970 ?1980 ? bref à une époque où nous n'étions pas nés ou en bas âge il y avait beaucoup plus de rames acceptant les vélos dans les trains, voire toutes ? (avant le TGV). On pouvait en mettre beaucoup plus. Et progressivement, ça a été réduit, voire interdit.

Des anciens ont témoigné sur des forums Internet, mais il faudrait mener l'enquête de manière plus approfondie.

Heureusement que la tendance actuelle s'inverse. Je pense qu'il y aura de plus de plus de demandes !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

LUDOVIC BU

le 20 février 2011 - 19:05 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Bonsoir. Dans les années 70 et 80, on a tout fait pour accélérer la vitesse des voitures et des trains. Donc, on a démonté les tramways, empêché les gens de mettre leurs vélos dans le train (car cela prenait du temps à installer et prenait de la place dans les trains), enlevé les pistes cyclables, etc. Depuis 2005, le mouvement s'est inversé, et on réinstalle massivement tous ces outils. Lorsqu'on fait une erreur, il faut savoir revenir en arrière, n'est-ce pas ?

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

BOUILLE

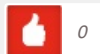
le 23 février 2011 - 13:10 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Merci pour ces précisions historiques !

Pour ma part, j'espère bien que ce mouvement d'inversion s'accélère ! (sans mauvais jeu de mot ;-))

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE