

# Transports : la SNCF limite le nombre de bagages dans ses trains, et puis quoi encore ? - Boulevard Voltaire

*Sarah-Louise Guille*

Année après année, les services proposés par la SNCF évoluent. À chaque changement, l'utilisateur est sacrifié. La société de chemin de fer qui se veut « avant-gardiste » est surtout en régression permanente.

Dernière en date, la limitation des bagages dans les trains TGV InOui et Intercités. Depuis le 15 février dernier, les voyageurs ne peuvent plus avoir que « *deux bagages aux dimensions maximales de 70 x 90 x 50 cm (valises, gros sac à dos, sac de randonnée, sac de sport) et un bagage à main étiqueté aux dimensions maximales de 40 x 30 x 15 cm (sac à dos, cabas, sacoche d'ordinateur)* », [comme détaillé sur le site de la SNCF](#). Une telle restriction était déjà en vigueur dans les Ouigo, trains à bas coûts (paraît-il), elle s'étend désormais aux trains classiques.

## **Les défauts de l'avion...**

Grâce à la SNCF et à son président Jean-Pierre Farandou, le train ressemble de plus en plus à l'avion. Malheureusement, il n'en prend que les mauvais côtés. En plus de devoir faire attention à la taille de leurs bagages, les usagers sont également priés d'arriver en avance pour faciliter le contrôle des billets. Les passagers des trains Ouigo sont invités à se présenter en gare trente minutes avant le départ du train.

Avec l'extension du réseau TGV et la desserte de nouvelles régions, les gares sont également sorties des centres-villes. Les passagers sont désormais contraints de se rendre dans d'énormes complexes de périphérie. C'est le cas à [Aix-en-Provence](#), Avignon, Montpellier, Lyon, Lille, Valence et dans bien d'autres villes encore. En plus de gâcher le paysage, ces nouvelles gares ne sont accessibles que par la route (voiture individuelle ou bus), contrairement aux anciennes, implantées à portée de métro ou de jambes.

Le train prend également exemple sur l'avion pour sa politique tarifaire en proposant des options payantes. Ainsi, les voyageurs peuvent s'offrir le luxe d'avoir une prise à côté de leur siège, un accès au Wi-Fi ou encore de choisir leur place pour un montant allant de 3 à 7 euros. Suppléments auxquels viennent désormais s'ajouter les bagages hors format ou excédentaires. Chaque retrait d'un service gratuit s'accompagne de la création d'une option payante. L'art de faire payer le train plus cher sans en avoir l'air.

Comme les compagnies aériennes, la SNCF met à disposition de ses « meilleurs » voyageurs, ceux qui déboursent le plus, [un salon privé](#) où ils peuvent trouver la presse, une fontaine à eau, des

boissons chaudes, des chargeurs de téléphone, la télévision...

### **... et les défauts du train !**

Finalement, les seules choses qui permettent de distinguer le train de l'avion (*low cost*), ce sont : l'absence d'hôtesse à bord, la saleté des wagons, l'insécurité des gares, les « accidents voyageurs » et les publicités. Alors que la compagnie ferroviaire publique a le monopole sur quasiment l'ensemble du territoire et, donc, très peu de raisons de promouvoir ses services, elle abreuve les Français de réclames absconses vantant son ouverture d'esprit et sa bonne conscience écologique.

Si le ministère des Transports [n'avait pas décidé par décret que les](#) « vols intérieurs sur le territoire français sont supprimés si une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2 heures 30 est possible », au 23 mai dernier, il y a fort à parier que certains n'hésiteraient pas une seconde entre les deux modes de transport. Et encore, nous n'avons pas abordé la question des grèves...