

# Le transport par autocar serait économe pour la collectivité

Une contribution de l'IFRAP de 2009 est cruellement d'actualité en 2013 et montre comment les transports publics de voyageurs restent fortement encadrés en France :

Christian Gérondeau, expert en matière de transports et auteur des Danseuses de la République : SNCF, transports publics et autres (2004), précisait en 2009, comment depuis 1934 et la coordination rail-route, le développement des transports routiers a été strictement encadré dans notre pays, au bénéfice de la SNCF. S'il s'est libéralisé pour le transport de marchandises sous l'influence européenne, il est en revanche toujours réglementé pour le transport de voyageurs. Au nom du principe de subsidiarité, Bruxelles n'a curieusement rien imposé dans ce domaine. C'est donc toujours la loi LOTI – loi d'orientation des transports intérieurs – en 2013 qui fixe les principes généraux. L'autorité concédante – État pour les lignes nationales, collectivités territoriales pour les lignes départementales ou régionales – examine le projet de desserte et rend son avis. Hervé Mariton, député de la Drôme et auteur d'un rapport au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale sur les transports, indiquait déjà en 2009 : « *Après une instruction par les directions régionales de l'équipement, les collectivités concernées doivent être consultées ainsi que la SNCF et l'instruction doit prendre en compte les conséquences possibles du service projeté sur l'équilibre des dessertes ferroviaires de la SNCF, ce qui aboutit à faire obstacle à toutes les tentatives.* ». Depuis, un assouplissement modeste de la règle a été de libéraliser le transport international de voyageurs en autorisant le cabotage pour une partie des voyageurs sur des parcours nationaux. Cette liberté a été accordée après+ que la SNCF ait pu se positionner sur ce marché. C'est ce qu'elle a fait au travers de sa société IDBUS.

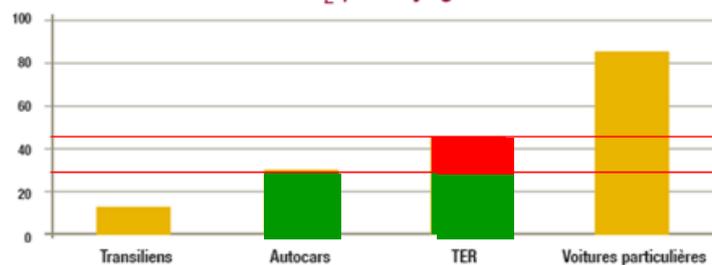
Le député Hervé Mariton indiquait déjà en 2009 que l'ouverture du transport routier de voyageurs en France pourrait être pour le consommateur une alternative positive aux lignes ferroviaires sous-fréquentées, qu'elles soient régionales ou nationales, rappelant que le tarif kilométrique de la SNCF varie de 9 à 15 cts d'€ alors que le tarif kilométrique d'EuroLines est de 6 à 7 cts d'euros. Une analyse que confirma la Cour des comptes dans le rapport qu'elle a consacré au système ferroviaire français en 2008 et qui évoque des études sur l'état du réseau ferré français selon lesquelles « *Lorsqu'une ligne est parcourue par moins de 20 trains de voyageurs par jour avec le taux d'occupation moyen du réseau régional, il est préférable de fermer cette liaison ferroviaire et de la remplacer par un service d'autocars. Le critère utilisé, le bénéfice socio-économique, est la somme de tous les avantages et inconvénients, monétaires ou non, de ces deux modes de transport pour la collectivité qui comprend RFF, la SNCF, les usagers de ces trains, les ménages qui subissent la pollution des trains ou des autocars, etc. Or plus de 11 000 km des lignes UIC 7 à 9 [nomenclature qui correspond aux lignes à faible trafic] sont parcourues par moins de 20 trains par jour* ». Un train TER coûte aux Régions en 2013 entre 22 et 28€ le kilomètre contre 4 à 6€ pour un bus. Pourtant rien n'est toujours fait en 2013 et le monopole de la SNCF est maintenu au prix de lourdes subventions de l'Etat et de contributions des Régions de France. Il faut ajouter qu'un train TER coûte à l'achat de 4 à 8 millions d'euros contre 0.4 à 0.5 M€ pour un bus de bon standing.

Un bilan écologique qui tient la corde

Contrairement aux idées reçues, la libéralisation du transport par autocar serait bénéfique à l'environnement. Non seulement si l'on considère qu'un autocar remplace 30 à 40 voitures particulières, mais également s'agissant des lignes sous-fréquentées de la SNCF. Le rapport de la Cour indique : « *Le gazole représente 55% de l'énergie consommée par les TER et l'électricité est en partie d'origine thermique. Or la comparaison des émissions de CO2 ou d'autres polluants par voyageur kilomètre entre les modes de transport est très sensible au taux d'occupation retenu pour chacun de ces modes. Si l'on prend les taux moyens constatés sur les liaisons régionales, il apparaît ainsi que les émissions de CO2 par voyageur kilomètre sont plus faibles pour les autocars que pour les trains (mais plus fortes que pour les Transiliens dont le taux d'occupation est plus élevé)* ». En zone rurale, un simple taxi permettrait souvent de remplacer un train et même un bus TER.



Grammes de CO<sub>2</sub> par voyageur kilomètre



Source : Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport, ADEME et DELOITTE, 2007.

Un combat d'arrière-garde qui près de 5 ans après n'a pas pris une ride mais mérite certaines précisions :

Une fois encore et 5 ans après, l'analyse économique et le bon sens ne s'effacent toujours pas devant des décisions politiques pour défendre le monopole de la SNCF. L'opérateur historique a encore réussi jusqu'à présent et en principe jusqu'en 2018-2020 à défendre son monopole sur le trafic ferroviaire intérieur de voyageurs. Pour le mode routier, une ouverture de ce marché sera inévitable et le transport par autocar libéralisé sera la contrepartie obligatoire à donner aux instances Européennes pour valider les réticences à ouvrir le ferroviaire français. Le segment du transport par autocar qui ne remettait pourtant pas en cause l'existence d'un opérateur ferroviaire performant en 2009 sera en 2013 plus agressif à l'égard de la SNCF qui s'est fortement décalée en coûts et productivité. Le concept d'inflation ferroviaire est désormais un élément affaiblissant le fer. Le car qui ne concurrençait qu'une part minoritaire de l'activité de la SNCF en 2009 pourrait devenir une alternative économique qui s'imposerait au pouvoir d'achat précarisé. Ce type de transport répond aujourd'hui aux attentes de publics (jeunes, retraités, etc.) pour qui cette alternative est déjà appréciable, face aux rigidités de la SNCF, tant au niveau du prix que de la flexibilité offerte. Alors pourquoi ne pas délivrer un marché qui pourrait fonctionner sans subventions publiques démesurées sur le réseau actuel, apportant une réponse économique réaliste aux budgets des collectivités. Les circuits routiers qui sont modelables permettent une équité de desserte pour tous sur tous les territoires. La protection de la SNCF vaut-elle, en 2013, un tel renoncement ?