

Libéralisation du transport routier de voyageurs

L'État qui gère l'harmonisation de la réglementation des transports intérieurs au travers de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) se trouve contraint d'amorcer sous la pression de l'Europe une réelle libéralisation. La première mise en œuvre s'appliquera au transport routier de voyageurs. Entamer ce processus d'ouverture avec les entreprises routières jusqu'alors pénalisées par la LOTI leur permet de se mettre en place pour offrir une alternative de service à l'offre ferroviaire de la SNCF. En effet, le mode routier est incontestablement plus souple et plus économique que le chemin de fer. Libérer les lignes de bus du carcan de la LOTI pourra même voir des entreprises proposer des services à leurs risques et périls. Cette pratique commerciale que les autorités territoriales ont fait disparaître peu à peu en donnant un confort de rentabilité aux autocaristes peut être remise en œuvre et s'engouffrer dans une brèche dès lors que pour protéger les TER, les régions privilégient encore aujourd'hui une tarification des billets de bus alignée sur le train. Ce niveau tarifaire a créé une discordance entre la réalité des coûts routiers et ferroviaires qui désavantage les déplacements à petit budget. Cette libéralisation devrait permettre au bus d'atteindre un niveau tarifaire pertinent. Ce mode de transport routier détiendrait ainsi une réelle mission de liaison entre les territoires pour offrir un service routier sur autoroute apportant de réelles solutions à la transversalité.

Mercredi 10 Avril 2013, le Conseil des ministres devrait examiner le projet de loi sur la décentralisation qui prévoit une libéralisation progressive du transport en autocar pour les lignes de bus longue distance. En première étape, deux régions limitrophes pourront sans autorisation de l'État créer de nouveaux trajets interrégionaux. Il sera intéressant de comprendre comment les entreprises pourraient, lors de la seconde étape, s'affranchir des Régions de France pour promouvoir des services pertinents sans subir des arbitrages purement politiques. Si tel est le cas, l'arbitrage économique sera l'aiguillon qui permettra de remettre du bon sens financier dans la gestion des transports au quotidien. Le texte est défendu par Marylise Lebranchu, ministre de la Réforme de l'État. Si ce texte n'est pas encore voté, le carcan va se desserrer sous la pression de l'Europe. Cela doit permettre d'imposer des «économies en évitant une sur protection ferroviaire très inutile du point de vue des services rendus par la SNCF. Les mécontentements quotidiens des usagers des trains justifient qu'ils disposent d'alternatives modales qui seront de nature à favoriser l'évolution qualitative de toutes les offres. En 2009, la Cour des comptes allait déjà dans ce sens et avait conseillé de transférer sur route certaines liaisons TER pour limiter les dépenses. Cinq ans, c'est bien le temps nécessaire à la réflexion pour bouger les lignes.



Actuellement, les autocaristes ont entrepris un positionnement national à partir des lignes internationales qui constituent encore leur base d'activité. Ces compagnies ont ouvert la billetterie sur des parcours nationaux et offrent déjà du Paris – Lille et du Paris – Lyon – Marseille. Condition à ce trafic, la ligne doit démarrer hors de nos frontières, à Londres ou Amsterdam. Autorisé seulement depuis 2011, ce système dit de "cabotage" est une première impulsion qui permet aux compagnies françaises Eurolines (Veolia Transdev), Frogbus, et le britannique Megabus (Stage coach) de desservir environ 400 destinations en France. IDbus de la SNCF, qui est aussi très présente par Kéolis en urbain et interurbain, a déjà pris du retard au démarrage et concurrence ses trains.

En poussant vers une stratégie d'ouverture, l'Europe réinstalle les équivalences modales qui de fait, exercent des contraintes sur le secteur ferroviaire encore protégé. Au final, ces dispositions devraient avoir une incidence forte sur les coûts et les tarifs. Ces incidences devraient être favorables aux usagers et aux finances publiques. En outre elles vont remettre en cause les coûts SNCF de production et obliger cette entreprise à faire l'effort de compétitivité que l'Etat attend d'elle en ferroviaire.

