

Faut-il mettre en avant le transport routier de voyageurs ?

Depuis le transfert de la compétence transport de l'Etat aux Régions, ces dernières n'ont eu pour principale réflexion que l'utilisation à outrance du modèle ferroviaire dans une version revisitée des années 1950. Bien aidées, il faut le dire, dans cette orientation par le lobbying cheminot seul à pouvoir à ce moment là se prévaloir d'une réflexion nationale concertée sur le transport public. Il n'en fallait pas plus pour que toutes les Régions externalisent leur mission régionale vers une entreprise au statut public national. En transférant de l'Etat vers les Régions la compétence transport, nous sommes passés d'une réflexion publique nationale à une réflexion régionale sur le service public. La plus grosse variante ne réside que dans le morcellement de la facture client à recouvrir par la SnCF Région par Région. Il ne restait plus qu'à détacher des cheminots aux postes clés des Direction Transport des Régions et le pilotage était orienté vers la SNCF qui prenait la main y compris sur des entreprises locales de transports routiers de voyageurs.

Le transport routier a toujours prédominé dans les services de dessertes des territoires. C'est grâce à lui qu'une cohérence territoriale existe en assouplissant les dessertes dans l'espace de liberté qu'il crée. Un espace qui n'est pas contraint par la rigidité d'une ligne ferroviaire et qui longtemps a permis par un tarif économique de favoriser les déplacements.

Le différentiel des coûts varie toujours de 1 à 10 entre le train et le bus interurbain, au bénéfice de ce dernier. Les Régions n'ont pourtant pas souligné cet avantage et ont plutôt uniformisé les tarifs par le haut en étendant le tarif du chemin de fer aux services routiers.

Les Conseils Généraux, plus économes en moyens, ont vite compris que le transport routier permettait une desserte étendue à un coût économique rationnel. Bon nombre de départements ont mis le billet à prix unique en place à des niveaux de quelques euros le trajet.

Dès lors, les modulations attractives que les régions proposent pour les TER ferroviaires pourraient devenir le tarif de base des services routiers parallèles et ainsi économiser une charge de compensation sociale importante à leurs budgets (Versée à la SNCF).

En Midi Pyrénées, le concept **Tikémouv** pourrait, par exemple, être étendu à tous les services bus. Cette extension ne ferait que remettre en cohérence les différences de coûts des deux modes de transports.

Tikémouv

Pour rester dans le cadre budgétaire rigoureux actuel, le recours au transport routier équivaut à remplacer un seul

aller et retour ferroviaire par dix services de bus distribués sur les zones rurales. Il serait alors intéressant d'étendre les couvertures du réseau de transport public et de réserver les services ferroviaires aux dessertes lourdes qui performent les rocadés encombrés des métropoles régionales ou bien aux services qui charrient aux heures de pointe les flux importants de navetteurs.

Cet éclairage nouveau permettrait de mettre en place des dessertes proportionnées aux attentes des territoires. Le transport public routier de voyageurs est un outil majeur que le lobbying ferroviaire a dissimulé avant de comprendre lui aussi que son avenir ne pouvait passer que par la route y compris en longue distance. IDbus en est la concrétisation à la SNCF sur des lignes desservies par des relations TGV.



Au titre des évolutions positives du transport routier de voyageurs, il est évident que le confort des matériels a fait un bond en avant considérable sur les gammes inter urbaines et grand tourisme. Pourtant les contraintes qu'imposent les organisateurs régionaux aux entreprises les contraignent souvent à utiliser des bus scolaires améliorés pour les services inter urbains. Tel n'a pas été le cas pour le chemin de fer où les Régions ont financé des matériels sophistiqués à des prix en constant dérapage. Les prochaines rames valant plus de 8 millions. Moins visibles mais très importants ont **été les efforts de formation des personnels routiers au niveau de la sécurité et des économies de carburant. Les constructeurs de bus, de leur côté, ont déjà mis sur le marché des bus aux normes environnementales Euro VI** alors que les autorails ne sont pas à ce niveau d'évolution.

Enfin, le bus est un très bon contribuable car il paie la TIPP sur son gazole alors que les trains diesels roulent au fioul détaxé. Et surtout, ce sont encore les bus de substitution qui permettent la continuité des services ferroviaires lors d'indisponibilités diverses.

Etat du trafic TER

Grève

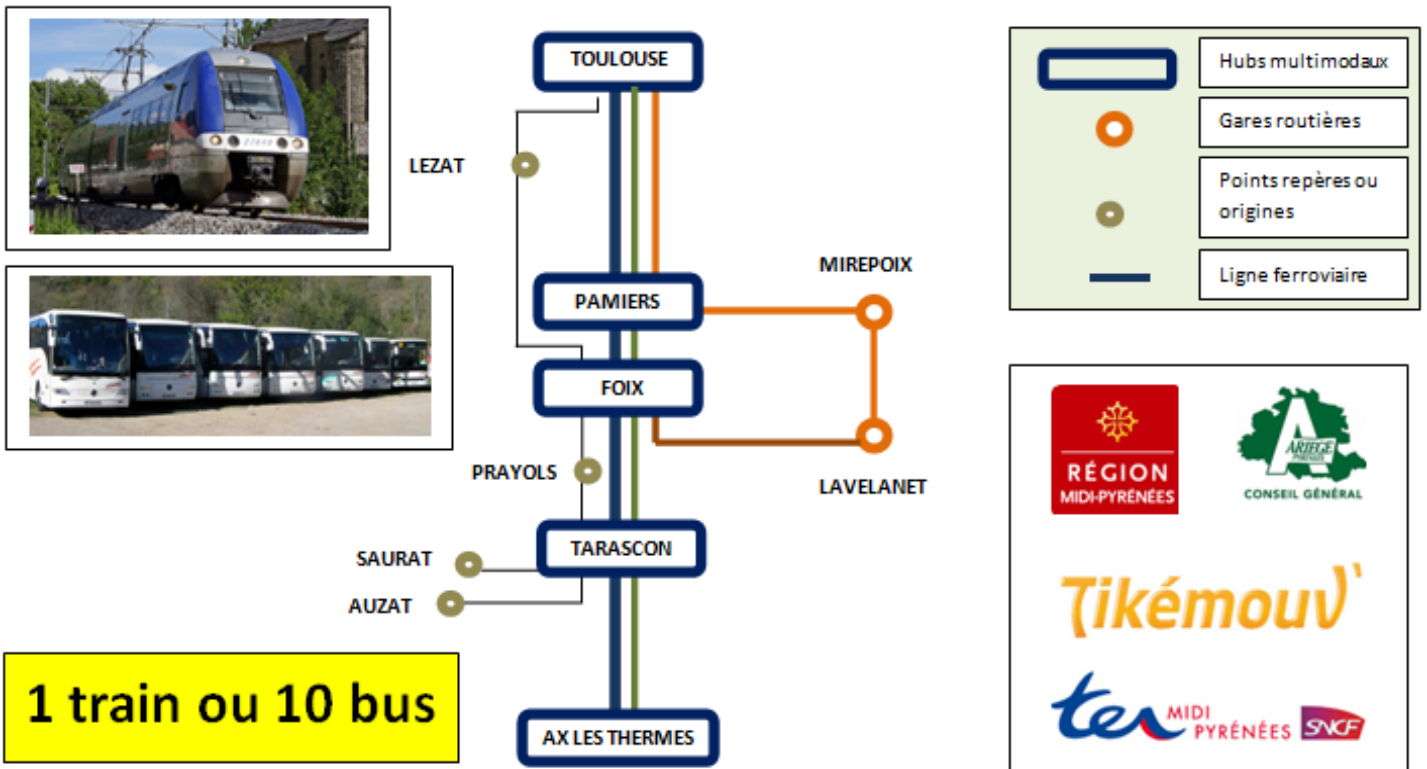
Travaux

Dernière mise à jour le : 30/11/2012 à 16:10

En raison du mouvement social d'une certaine catégorie de personnel, le trafic sera perturbé à partir du dimanche 02 décembre 20h00 au mardi 04 décembre 08h00.

Pour consulter le programme adapté du dimanche 02 décembre veuillez suivre ce lien

SCHEMA DE REDEPLOIEMENT MODAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Le schéma précédent montre qu'autour d'un axe ferroviaire rigide disposant de points de contacts multimodaux, le réseau routier est un outil de rabattement offrant une liberté de déplacement aux territoires adjacents. Ces outils routiers sont souvent appelés au secours du ferroviaire. Par sa présence sur l'axe structurant, le bus, offre une multi-modalité sécurisante. Les coûts divergeant des modes routiers et ferroviaires permettraient aux autorités organisatrices de réduire leur compensation sociale au tarif TER SNCF en dirigeant les bénéficiaires vers le service routier. Service routier qui assurera toujours une desserte plus fine des points d'embarquements ou de destinations.



Repositionner les pertinences par modes de transports devient urgent pour les budgets des collectivités. Plutôt que de toujours repousser une ouverture des marchés, il semble aujourd'hui inévitable de lâcher la bride. **Une première expérimentation pourrait se développer vers les transporteurs routiers de voyageurs.** Ces entreprises pourraient exprimer leurs synergies avec les autorités organisatrices de transports. Cela éviterait, qu'une fois de plus, au travers, par exemple, de Kéolis et ID bus, la SNCF ne fédère par anticipation les organisations futures.

Les 85000 employés des entreprises routières méritent un soutien équivalent à celui dont bénéficient d'autres pans d'activité. **Les constructeurs de bus** qui ont fait des efforts très importants pour s'adapter aux marchés ouverts, méritent de pouvoir également s'exprimer et démontrer qu'ils **sont des acteurs de l'économie moderne** tout comme le revendiquent les constructeurs ferroviaires