

**« Extensions et limites du rôle des autocars interurbains
dans la mobilité durable »**

5 octobre 2011

Intervenants



Philippe DURON, Co-président délégué de TDIE, Député du Calvados

Yves KRATTINGER, Sénateur de Haute-Saône, Président du Conseil général

Jean-Pierre FARANDOU, ingénieur des Mines, Directeur général de la branche SNCF - Proximités

Michel BLEITRACH, Président de Kéolis, Président de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires

Animateur - **Michel HAGEGE**, rédacteur en chef de la revue *Infrastructures et Mobilité*.

Introduction

Philippe DURON accueille les participants en excusant l'absence de Louis NEGRE, coprésident de TDIE, retenu au Sénat par une réunion importante et imprévue.

L'année 2012 sera dominée par le grand débat de l'élection présidentielle. TDIE s'inscrit dans ce débat et prépare son troisième Livre Blanc qui permettra d'apporter des solutions, de sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle sur la question des transports, et d'obtenir des réponses les plus argumentées possibles et qui feront référence pour le candidat qui sera élu.

Le transport par car semble retrouver une « nouvelle jeunesse », alors qu'il a été associé au transport en province, dans une France principalement rurale, de même que le transport ferroviaire, associé au XIX^{ème} siècle, est redevenu très prisé au XXI^{ème} siècle.

La discussion s'organisera à partir du rapport demandé au CGEDD par Dominique BUSSEREAU et de l'extension l'été dernier du cabotage sur le sol national aux lignes de car (230 potentiellement) effectuant des services internationaux ; et ce en application de la directive européenne du 12/11/2010. Quelques semaines auparavant, par anticipation, Véolia Transdev avait ouvert une dizaine de lignes...

Discussion

Michel HAGEGE rappelle que le rapport de la Cour des Comptes de 2009 et les interpellations du député Hervé MARITON ont souligné la récurrence de la faiblesse de **l'utilisation multimodale de la route**.

Le débat s'organisera selon trois clés d'entrée :

- Les liaisons interurbaines, par le biais du cabotage des lignes internationales,
- Les liaisons nationales sans cabotage qui complètent ou remplacent le TER,
- Les lignes spécifiques en milieu urbain.

Question 1 : Le cabotage des lignes internationales

« Pourquoi un seul opérateur intervient-il actuellement sur ce terrain? »

Michel BLEITRACH souligne que le fonctionnement de lignes d'autocar sur de grandes distances implique d'améliorer l'état des gares routières afin que les gens puissent stationner et bénéficier de certains services. Veolia a lancé ces lignes parce qu'elle disposait de toutes les infrastructures à travers Eurolines.

Il faut effectivement aller plus loin car le transport par autocar constitue à la fois un moyen adapté et durable. Néanmoins, il faut expliquer la complexité de la réglementation. L'instruction est longue et difficile pour obtenir une autorisation entre deux pays. L'exploitation est autorisée à condition qu'elle débute dans les trois mois, alors qu'il faut environ six mois pour réceptionner une commande de cars...

Jean-Pierre FARANDOU souhaite rendre hommage aux entrepreneurs qui ont eu la bonne idée de disposer d'un réseau international d'autocars. Mais Veolia Transdev ne restera pas durablement le seul opérateur...

Le métier de la SNCF est aussi le transport international à travers les liaisons à grande vitesse entre la France, la Suisse, l'Italie et l'Espagne. L'autocar répond aux consommateurs qui recherchent de très bas prix, ont besoin de se déplacer et ne peuvent accéder à la gamme des transports de TGV internationaux, plus chers que les TGV français.

L'autocar peut donc apporter au client un rapport qualité-coût intéressant. Il ne s'agit pas d'amener du public dans des gares mal desservies : le cahier des charges de la gare doit inclure de la place, une bonne connexion au réseau et une bonne sécurisation. Le point le plus difficile est la capacité de maillage avec les terminaux en région parisienne. Il faut définir le bon positionnement, assurer une fiabilité opérationnelle et une qualité de service qui soient à la hauteur des attentes des clients. Si la SNCF engage son image, elle devra garantir ces deux dimensions.

Michel HAGEGE souligne que le développement des lignes d'autocars nationales reste soumis à la question de la réglementation. Le CGEDD a proposé des pistes d'évolution, tout en faisant apparaître des expériences assez négatives et un scepticisme des collectivités, et tout en regrettant l'absence d'études significatives démontrant la pertinence des lignes d'autocars nationales.

Question 2 : Cette réticence des collectivités est-elle le signe de la mauvaise image de l'autocar ?

Michel BLEITRACH estime que le problème de l'autocar se pose en France par rapport au reste de l'Europe occidentale du fait de sa plus faible densité de population et des distances qui sont plus grandes, ce qui explique la place du transport ferroviaire.

Par ailleurs, le transport ferroviaire bénéficie en France d'un positionnement un peu mythique qui rend l'acceptation du car problématique dans l'optique des autorités organisatrices pour des liaisons interurbaines. Pour autant, les investissements ferroviaires ne peuvent être « cannibalisés » par l'ouverture désordonnée de liaisons par car.

Le CGEDD souhaitait bénéficier des études de faisabilité menées par les opérateurs sur des liaisons interurbaines par car. Or, il est commercialement difficile que ceux-ci partagent des études de marché, qui par nature sont confidentielles.

Il est cependant à souligner que le Conseil général des ponts a estimé avec juste raison que ce n'est pas à l'Etat parfois trop colbertiste de tout gérer et a proposé que les régions soient en charge du conventionnement de liaisons interurbaines par car.

En outre, l'appel d'offres n'est pas la solution pour des expérimentations puisque le marché n'existe pas et, au contraire, est à créer. Les opérateurs sont prêts à assumer « les risques et périls » de l'exploitation de ces liaisons. Il convient donc de pouvoir les négocier de gré à gré même dans un cadre fortement régulé.

Les clés du succès résident vraisemblablement dans un service de qualité avec notamment des gares routières équipées et du wifi à l'intérieur des cars. Il faut donc garantir un haut niveau de confort, comme c'est le cas au Canada et dans certains pays d'Europe.

Philippe DURON estime également qu'il faut **diversifier les modes de transport pour faciliter la mobilité des usagers** et souligne la présence d'offres de grande qualité.

Toutefois, de même qu'évoquer la route est devenu « politiquement incorrect », le problème de l'acceptabilité du car est posé. Depuis une quinzaine d'années, le débat public va dans le sens d'un transfert de la route vers le fer, alors qu'il peut y avoir complémentarité (et non concurrence) entre ces deux modes de transport. Il est impératif d'offrir des systèmes de transport relativement bon marché à la population la plus frappée par la crise.

Yves KRATTINGER, évoquant une ligne internationale vers le Portugal qui « cabote » à partir de Besançon, souligne que le public a les caractéristiques d'un public intermodal et va plutôt en Afrique du nord. Il évoque également la ligne Vesoul-Besançon qui a un bon taux de couverture, qui fait le plein à certaines heures, avec un cadencement assez dense : quotidiennement empruntée par certains salariés du département voisin qui résident à Besançon, cette ligne est utile, mais le temps de parcours doit être fiabilisé en protégeant la voie, ou le bus. Il faut, par ailleurs, améliorer le niveau de service et meubler le temps des usagers dans le bus comme dans le TGV, lequel offre également davantage de confort.

Jean-Pierre FARANDOU insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'opposer le rail et la route, mais de convaincre « de laisser la voiture au garage » et de prendre les transports en commun. Les TER sont confrontés à de nombreux problèmes financiers et, dans certain cas, les coûts de fonctionnement d'une solution routière seraient moins importants. Le coût moyen du TER est de 15 euros au kilomètre alors qu'il est de 3 euros pour l'autocar ; par ailleurs, une rame régionale coûte 6 M€, alors que le coût d'un autocar de très grande qualité ne dépasse pas 300.000 €.

Les élus redoutent que les populations ne vivent la substitution de la route au rail comme une régression. Pour des raisons historiques et culturelles, l'autocar a une mauvaise image en France. Sur le plan interrégional, les services par autocar, dont les coûts de fonctionnement plus bas permettraient d'offrir une bonne fréquence, constituent pourtant une alternative crédible.

Pierre-Olivier CAREL, **Fédération Nationale des Transports de voyageurs**, estime que l'image de l'autocar est en train de changer dans certaines régions, parce que l'autocar est un mode sûr et de plus en plus régulier mais aussi parce que les budgets transport ferroviaire des régions sont contraints. Le car est complémentaire des autres modes de transports et pas un concurrent. Le car à Haut Niveau de Service commence à se développer notamment par des projets des transports en commun en site propre comme à Montpellier et autour de Toulon. Les réflexions menées sur certaines lignes interrégionales démontrent également que c'est l'offre qui permettra de révéler la demande : Rennes – Nantes par exemple.

Philippe DURON souligne que l'échec du transport par autocar en France est dû à un effet réseau qui a un impact commercial : l'autocar ne peut se développer que si l'offre est généralisée à tout le territoire, qu'elle est facile d'accès pour l'ensemble des usagers, que l'on dispose d'agences commerciales et que l'on a recours à la publicité. Philippe DURON évoque le succès des lignes TER en car de la SNCF et estime que celle-ci est le seul opérateur capable de développer l'autocar en France.

Olivier DUBOIS-TAINE, membre du Conseil Scientifique de TDIE, revient sur les enjeux financiers et souligne qu'avec les coûts croissants des transports collectifs, on doit explorer toutes les solutions de mobilité complémentaires. Il est urgent de réfléchir aux moyens de communication, d'expérimentation et de démonstration à explorer pour dépasser les pesanteurs historiques et culturelles. **Les obstacles réglementaires et administratifs à lever** doivent être identifiés.

Yves KRATTINGER estime qu'il faut expliquer à la population pourquoi substituer la route au fer, et **redéfinir la fonctionnalité de chacun des modes** ainsi que le rôle du réseau TGV. S'agit-il d'un réseau inter-métropoles ou interrégional ? Lorsque le nombre de passagers est faible sur une ligne, il faut substituer le train court au train long, le bus au train court, le mini bus au bus et le covoiturage au bus afin de conserver une équation économique supportable. Par ailleurs, la gamme de transports est importante sur le plan écologique. Pour construire un réseau pertinent aux yeux de la population, **l'information multimodale doit devenir nationale**.

Michel HAGEGE rappelle que l'Etat est devenu autorité organisatrice pour les trains d'équilibre du territoire depuis le 1^{er} janvier 2011. D'autre part, certains départements comme le Tarn ou les Pyrénées-Orientales assurent à nouveau directement, en régie, la gestion des autocars. Dans certaines régions, notamment la région PACA, des liaisons départementales par car peuvent sembler en concurrence avec des lignes TER.

La position de Michel SEYT, Président de la FNTV

1. Peut-on encore parler de mauvaise image de l'autocar ?

Depuis moins en moins depuis quelques années. En 2011, la Profession s'est mobilisée pour promouvoir une nouvelle image avec 5 nouveaux outils :

- une bande dessinée : SERINTY qui vise à rendre plus facile l'usage de l'autocar,
- un guide des Mobil'Idées : qui recense 25 bonnes pratiques du haut niveau de service dans le transport par autocar,
- une plaquette institutionnelle : l'autocar embellit la vie,
- 4 pictogrammes : L'autocar plus accueillant, plus sûr, plus économique et plus écologique,
- un nouveau site internet : www.autocarsdefrance.fr

2. Pourquoi le transport collectif routier est-il encore peu développé en France alors qu'il est une réussite à l'étranger, parfois avec des moyens très simples et peu coûteux comme aux Etats-Unis ?

La loi française ne permet pas, pour l'instant, de développer des liaisons nationales d'autocar. L'ouverture au cabotage national des lignes internationales, est une première évolution qui doit se poursuivre par des autorisations d'expérimentation des liaisons interrégionales.

Aujourd'hui, les vertus de l'autocar sont en train d'être redécouvertes : complémentarité avec les autres modes de transports, facilité de création de lignes pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité, rapport de coût de 1 à 5 en moyenne entre le car et le train.

Aujourd'hui, toutes les conditions sont réunies pour que le dialogue constructif entre acteurs (*élus, autocaristes et voyageurs*), pour permette la modernisation de la réglementation.



Question 3 : Comment interpréter ces différentes évolutions ? Est-ce que ces lignes peuvent inclure des trains d'équilibre du territoire ?

Michel BLEITRACH considère que les trains d'équilibre du territoire ont un rôle relativement fort en termes d'aménagement du territoire mais que leur équilibre économique n'a pas encore été trouvé. Les élus ont la responsabilité politique de choisir l'évolution qu'ils souhaitent mettre en œuvre. Lorsque l'opérateur interne est une société publique locale, il appartient aux élus, donc aux décideurs politiques de choisir le mode de délégation, soit à une entreprise soit à un opérateur interne. Le risque que je relève est que le cadre légal actuel offre la possibilité de déléguer la gestion de transport sans contrat. Pour inclure les trains d'équilibre du territoire, la question préalable est de déterminer dans quelles conditions l'autorité organisatrice Etat pourrait déléguer à une autorité organisatrice locale.

Jean-Pierre FARANDOU rappelle que le contrat signé avec l'Etat sur les trains d'équilibre du territoire était nécessaire pour clarifier les obligations des uns et des autres. La SNCF supportait seule une obligation de service public sur des lignes déficitaires. Les normes IFRS lui sont applicables, l'investissement sur ces lignes déficitaires devient une perte d'exploitation. Dans son rôle d'autorité organisatrice, l'Etat pourra envisager l'autocar sur telle ou telle ligne.

Les autorités organisatrices présentes sur un même territoire doivent également mettre fin à la cacophonie des offres, par la coordination ou par une réglementation : il s'agit d'éviter de gaspiller les énergies dans le transport public, à un moment de tension sur la ressource publique ; la capacité à optimiser les offres et les politiques tarifaires sur un même territoire est un élément clé.

Philippe DURON partage les réserves émises par Michel BLEITRACH et Michel FARANDOU sur les tarifications qui déstabilisent les modèles économiques des autres modes de transport.

C'est une bonne nouvelle que l'Etat soit devenu autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, mais la question de leur performance se pose : il n'est plus possible de moderniser des trains qui ont plus de 40 ans et il faut remédier au « chaînon-manquant » entre le TER et le TGV. La question de la pertinence des moyens de transport se pose également : toutes les grandes collectivités et grandes villes réclament un TGV, dans la mesure où c'est une garantie de confort et un marqueur de modernité.

Il est urgent de réfléchir au remplacement de ces trains d'équilibre du territoire et de redéfinir une marque et un concept qui fassent rêver, ainsi qu'une offre comparable à celle des lignes TGV et qui soit plus raisonnable en termes financiers.

Yves KRATTINGER estime également positif que l'Etat devienne autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire et souligne qu'il doit mener un travail de clarification sur la fonction exacte du TGV, du TER, du car et de la tarification.

Il évoque la ligne Héricourt-Belfort exploitée par deux systèmes concurrents, le TER régional et la ligne interurbaine. Il a supprimé la ligne de car pour ne pas faire concurrence au TER, mais cela ne s'est pas fait sans mal ni pétitions parce que cette ligne de bus était bien conçue et desservait les arrêts des lycées publics et privés et qu'il y avait une véritable concurrence en matière de service. La tarification sociale est une bonne chose, mais elle doit s'opérer sur un mode technologique : le paiement à l'acte n'est pas attractif ; il faut introduire le wifi et simplifier le paiement à bord des bus.

Michel HAGEGE rappelle que l'utilisation multimodale du transport en général est une faiblesse en France. L'utilisation des voies réservées à l'entrée de Grenoble sur l'autoroute ou des lignes Albatrans sur l'A10 entre les Ulis et Massy est particulièrement faible.

Les engagements de l'Etat en octobre 2011

« Le Gouvernement a souhaité encourager le développement de services réguliers par autocars sur moyenne et longue distance, en complémentarité avec les autres modes de transport.

La première étape dans ce développement vient de se concrétiser avec la mise en place de nouveaux services de transport dans le cadre de l'activité de **cabotage réglementé...** Cette ouverture constitue donc une nouvelle étape, mais celle-ci doit, bien entendu, être encadrée...

J'ai demandé à mes services de procéder à une application pragmatique de ces critères afin de laisser la place nécessaire à l'apparition et au développement d'une nouvelle offre de transport collectif de voyageurs. Dans ce cadre, l'Etat a donc autorisé, cet été, plusieurs entreprises françaises et européennes à exploiter 235 dessertes inter-régionales de transport par autocars réalisées dans le cadre de services internationaux, qui desservent depuis le 1er septembre près de 70 villes à l'échelle de l'ensemble du territoire.

La mise en place de cette nouvelle offre de transport de personnes constitue une étape importante dans le développement de services réguliers de transport par autocar à longue distance, en complémentarité avec les autres modes de transport collectifs. Elle répond par ailleurs pleinement à l'orientation qui avait été prise par le Gouvernement dès 2009 pour renforcer la mobilité de nos concitoyens.

S'agissant du développement de **services réguliers hors cabotage**, le Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable (CGEDD) a remis un rapport, à la fin de l'année dernière, visant à faire des propositions concernant le développement de lignes routières d'intérêt national.

Parmi ses principales conclusions, le CGEDD a préconisé de renforcer la sécurité juridique des liaisons inter-régionales organisées par les collectivités territoriales, et de définir précisément les services routiers ayant le caractère de liaisons d'intérêt national, en réfléchissant également à une simplification de leur mise en œuvre.

Un avant-projet de loi portant diverses dispositions dans le domaine des transports et de la mer est en cours de préparation. Un article portant sur l'ouverture de lignes routières nationales a été introduit dans le projet. Votre fédération a été invitée à faire part de son avis sur ce projet de texte afin que cette possibilité ouverte aux entreprises de transport routier de personnes soit conforme à vos attentes et profite à votre activité... »

Yves KRATTINGER estime nécessaire de simplifier, d'être plus attractif et fiable. Par ailleurs, il faut convaincre des élus et des entreprises en montrant des exemples réussis.

Conclusion

Philippe DURON remercie les intervenants et relève que ce débat a évoqué un vrai sujet de mobilité.

L'autocar offre des possibilités pour faciliter la mobilité des usagers sur des parcours alternatifs, pour aller de cœur de ville à cœur de ville, et en termes de tarification puisqu'il élargit les publics.

Il est par ailleurs primordial de changer les représentations actuelles de l'autocar, qui l'assimilent à un mode de transport long et par défaut. Il peut être moderne et compétitif à condition de « jouer complètement sa partition » sur le plan du confort et des technologies qui permettent de faciliter la fluidité de la montée et de la descente et donnent la possibilité d'avoir le wifi à bord.

Il faut fiabiliser les temps de parcours, notamment à l'entrée des villes pendant les heures de pointe. La coopération entre les autorités organisatrices de transport et les opérateurs est nécessaire pour faciliter l'utilisation des couloirs de bus urbains et améliorer la performance du transport routier.

Il faut enfin éviter la cacophonie tarifaire pour que chaque mode de transport trouve sa place.