

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

## La libéralisation du transport par autocar : succès et risques

### Pics de pollution et gratuité des transports

Présentée par les pouvoirs publics, jusqu'à une date récente, comme une mesure nécessaire d'accompagnement de l'instauration de la circulation alternée lors des pics de pollution de l'air, la gratuité des transports est aujourd'hui remise en cause (Ile-de-France, Strasbourg). La FNAUT a toujours été hostile à cette fausse bonne idée.

1. L'expérience montre que la mesure est peu efficace. L'automobiliste est d'abord sensible à la qualité de service des transports publics, que la gratuité soit une mesure provisoire ou pérenne. La hausse de la fréquentation des transports publics est surtout due aux usagers occasionnels, qui profitent de l'aubaine pour se déplacer gratuitement.

2. La mesure est coûteuse : 4 millions d'euros par jour en Ile-de-France, soit près de 25 millions lors du dernier épisode de pollution. C'est autant d'argent en moins pour les investissements ou le renforcement des services.

3. La mesure est injuste et anti-pédagogique. Elle pénalise les abonnés qui n'en bénéficient pas. Elle « récompense » les automobilistes alors que c'est l'usage excessif de l'automobile qui est le principal responsable du pic de pollution.

Une alternative intelligente à la gratuité consiste à proposer l'achat d'un billet à l'unité valable toute la journée.

Les mesures adoptées, toujours trop tardivement, lors des pics de pollution sont illusoirs. Il faut privilégier les mesures de prévention afin d'éviter le retour répétitif des pics de pollution et réduire la pollution chronique, et viser un report massif du trafic routier sur le vélo et les transports collectifs, et sur le rail pour le fret.

**Bruno Gazeau**

### Sommaire

**La libéralisation du transport par autocar** - Un état des lieux et l'analyse de la FNAUT. **Pages 2-6**

**Les droits des voyageurs** - Une étude du service juridique de la FNAUT sur la législation européenne. **Pages 7-8**



Gare de Lille-Europe

**La libéralisation du transport par autocar a été introduite de manière improvisée et prématurée, sans étude d'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire, sans réflexion sur la nécessaire complémentarité entre train et autocar, et sans renforcement préalable du système ferroviaire. L'offre routière s'est développée rapidement malgré le nombre insuffisant des gares routières. Elle a corrigé l'absence du transport collectif sur de nombreux itinéraires interurbains, et son succès a confirmé les lacunes du transport ferroviaire et son coût excessif pour les ménages modestes. Mais elle constitue une nouvelle menace pour le rail - surtout pour les trains Intercités et les TGV - déjà fortement concurrencé par l'avion à bas prix, la voiture et le covoiturage.**

### Trains Intercités : une nouvelle convention Etat-SNCF

**La convention Etat-SNCF 2017-2020 relative aux trains Intercités a été publiée le 12 janvier : les services de jour sont sauvegardés, l'offre de nuit s'effondre.**

La nouvelle convention permet de poursuivre et de fiabiliser l'exploitation des services de jour, au moins jusqu'en 2020, grâce à l'engagement financier des Régions et à la revalorisation de l'aide de l'Etat. L'Etat prend en charge le renouvellement intégral, très coûteux, du matériel roulant et confie 18 lignes aux Régions, ce qui devrait faciliter l'articulation TER-Intercités. Certains services (Paris-Mulhouse) vont être sensiblement améliorés et mieux desservir régions et villes moyennes.

Mais on attend les augmentations de fréquences sur les grands axes, proposées par la commission Duron. L'exclusion de la Côte d'Azur du réseau Intercités est

impensable. Des relations, en particulier transversales, auraient pu être rétablies (Bordeaux-Lyon/Clermont,...) ou créées. La généralisation de la réservation obligatoire, maintenue sur trois lignes, n'est pas exclue : une clause inadmissible. Comme la commission Duron, la FNAUT réclamait au contraire sa suppression.

Quant à la quasi-disparition des trains de nuit, elle n'est pas acceptable. Le train de nuit reste nécessaire malgré la présence du TGV et de l'avion à bas coût. La maîtrise des coûts passe par un nouvel appel à projets portant sur un périmètre élargi.

Quand le train de nuit disparaît, la clientèle se reporte non sur le train de jour mais sur la route ou l'avion, une aberration quand les embouteillages, la pollution et le réchauffement climatique s'aggravent.

**Jean Lenoir**

# La libéralisation du transport par autocar : succès et risques



Autocars FlixBus et Isilines à Strasbourg (wikipedia)

La FNAUT s'est déjà interrogée sur la libéralisation du transport à longue distance par autocar (FNAUT Infos 231, 234, 236, 241).

## L'évolution de la législation

Le décret du 14 novembre 1949 a longtemps régi la coordination des transports ferroviaires et routiers. Il a été abrogé en 1985. Par la suite, les rares relations routières autorisées ont été des relations interrégionales conventionnées, mises en place en coopération par des Départements et/ou des Régions.

En 2011, sur la base d'un règlement européen de 2009, le cabotage a été autorisé sur les lignes internationales régulières dès lors qu'il apportait au transporteur moins de la moitié des voyageurs et des recettes. iDBus, filiale de la SNCF, et Starshipper, filiale de REUNIR, un regroupement de 32 PME indépendantes, ont alors été créés pour concurrencer Eurolines, filiale de Transdev (FNAUT Infos 200).

Le trafic de cabotage est resté modeste : 110 000 voyageurs en 2013, le volume du trafic quotidien des trains Intercités. Malgré les demandes insistantes de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), les autocaristes n'étaient pas encore autorisés à exploiter librement des services interurbains sur le territoire national.

## Une loi inattendue

C'est Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie, qui a fait adopter la libéralisation du transport par autocar (loi du 7 août 2015). Son objectif : « faciliter les déplacements des pauvres, qui ne peuvent pas prendre le train » et « créer 10 000 emplois ». Selon le ministre, « le car est 8 à 10 fois moins cher que le train », ce qui était ridiculement exagéré... (FNAUT Infos 231).

Les transporteurs peuvent dorénavant ouvrir des lignes interrégionales à leurs risques et périls (en « open access »), ils ne sont soumis à aucune servitude de service public. Une seule contrainte leur est imposée : afin d'éviter une éventuelle concurrence avec des services conventionnés TER ou TET, l'ouverture d'une ligne dont deux arrêts successifs sont distants de moins de 100 km peut être interdite ou limitée par un avis conforme de l'ARAFER, Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, sur saisine d'une autorité organisatrice, État ou Région.

## L'essor du transport par car

Plus de 1 000 liaisons ont été créées dès 2015, dont une centaine entre Paris et la province. L'offre libéralisée reste cependant marginale par rapport à l'offre routière conventionnée TER, qui dessert 3 200 communes. Elle en est très différente : 93 % des liaisons conventionnées, de longueur moyenne 28 km, sont intérieures aux nouvelles Régions contre 26 % des liaisons libéralisées.

La fréquentation s'est développée rapidement : + 37 % entre le premier et le second semestre 2016.

La longueur moyenne du trajet d'un voyageur est de 340 km, le prix moyen est de 12 euros, la durée moyenne est de 4 heures si le car emprunte des autoroutes sur une part importante de l'itinéraire. Les lignes les plus fréquentées font moins de 400 km ; au-delà, la durée du trajet devient dissuasive.

## Trois opérateurs dominants

La compétition entre les transporteurs est féroce. Le marché est dominé par 3 opérateurs : Ouibus (ex-iDBus SNCF), Isilines (Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts et de Veolia) et FlixBus (opérateur principal en Allemagne). Ouibus a absorbé Starshipper en juillet 2016. Megabus, filiale du britannique Stagecoach rachetée par FlixBus, a disparu fin 2016.

Les activités des transporteurs ne sont pas rentables car ils pratiquent des prix d'appel très bas (Megabus vendait des billets à 1 euro). FlixBus, qui a déjà perdu quelques dizaines de millions d'euros, espère atteindre l'équilibre financier en 2017 ; Ouibus en 2018 ; Isilines encore plus tardivement.

Sur 300 liaisons, au moins deux opérateurs se concurrencent. Les 5 liaisons les plus empruntées sont Lille-Paris (236 km), Lyon-Paris (479 km), Paris-Rouen (130 km), Paris-Rennes (383 km), Paris-Toulouse (684 km). Clermont-Ferrand - Lyon est la seule transversale figurant dans le « Top 10 », les durées des trajets en train et en car étant voisines. Les 3 opérateurs principaux se concurrencent sur ces liaisons.

Leur chiffre d'affaires total est de 68 millions d'euros depuis l'ouverture du marché. Environ 2000 emplois ont été créés : on est loin des 10 000 annoncés imprudemment par le ministre et, plus encore, des 22 000 prévus par France Stratégie, ex-Commissariat au plan.

Au 3ème trimestre 2016, le nombre des liaisons est passé à 1 310 (+ 28 %) ; 193 villes, dont 127 de moins de 100 000 habitants, sont desservies et le nombre des voyageurs transportés a crû de 33 %. L'offre de FlixBus a augmenté de 49 %, celle d'Ouibus de 32 %, celle d'Isilines de 19 %. Le taux de remplissage des cars est maintenant proche de 50 %.

Près des deux tiers des voyageurs effectuent des trajets Paris-province. Mais des lignes routières transversales commencent à apparaître grâce au maillage autoroutier et en raison de la faiblesse ou de l'inexistence de l'offre ferroviaire. FlixBus et Isilines proposent maintenant des trajets nationaux et internationaux de nuit.

## La tarification

Avec 5,3 millions de voyageurs transportés depuis août 2015, l'autocar répond à des besoins réels et a trouvé sa clientèle. Selon les opérateurs, 18 % de leurs clients « n'auraient pas voyagé » si le service n'avait pas existé. Le facteur le plus attractif est évidemment la tarification : en moyenne 4 centimes par km (contre environ 10 centimes pour le train), les petits prix étant souvent maintenus en dernière minute. Les tarifs commencent cependant à augmenter : pour un trajet Paris-Orléans par FlixBus, on est passé récemment d'une fourchette 5-8 euros à une fourchette 8-17 euros (les tarifs Prem's SNCF démarrent à 10 euros).

## La qualité de service

Les voyageurs attirés par l'autocar s'adaptent à l'offre : fréquences, horaires, durée des trajets, confort des véhicules, services à bord (la fréquence sur un itinéraire donné peut aller de 1 à 30 allers-retours quotidiens pour l'ensemble des exploitants). Si l'offre routière ne leur convient pas, les voyageurs recherchent une offre concurrente (avion, train, covoiturage) dès lors qu'elle est peu coûteuse.

Mis à part le prix du billet, les exigences des voyageurs par autocar ne diffèrent donc pas sensiblement de celles des autres voyageurs. Elles portent en priorité sur la ponctualité et son corollaire, l'information en temps réel, essentielle en cas de perturbations toujours possibles pour un mode dépendant plus que d'autres des aléas de la circulation (les voies réservées aux autocars sur les autoroutes urbaines sont encore rares : il en existe en Ile-de-France, à Grenoble, à Marseille). Cette information en temps réel, indispensable en gare routière, doit se poursuivre durant le voyage, particulièrement en cas de situation perturbée.



## L'autocar et ses concurrents

Le car Macron est évidemment un concurrent du covoiturage qui, lui aussi, attire le voyageur recherchant un faible prix du voyage. Il concurrence aussi Eurolines, qui a perdu 20 % de son chiffre d'affaires. Mais le principal enjeu est la concurrence train-autocar.

D'octobre 2015 à octobre 2016, selon l'ARAFER, le car Macron a pris 1,3 million de voyageurs au covoiturage et 1,9 million au train (dont 1,3 million au TGV). Sans lui, 19 % de la clientèle aurait utilisé une voiture personnelle, 25 % le covoiturage (35 % chez les jeunes) et 37 % le train (24 % le TGV, 29 % pour des trajets de plus de 250 km).

Le covoiturage est jugé plus cher (63 % des voyageurs), moins pratique pour les bagages (62 %), moins confortable et moins sûr (47 %). Mais le critère des horaires désavantage le car, du fait de la flexibilité des offres de covoiturage.

## L'autocar et le train

Les stratégies adoptées par les différents autocaristes relèvent de deux approches distinctes. Isilines assure un certain nombre de liaisons transversales sur lesquelles le rail est défaillant ou absent. Ouibus, en revanche, dessert majoritairement des axes déjà bien desservis par le train : son réseau illustre l'absence d'incitation faite aux opérateurs à s'implanter sur des itinéraires non desservis par le rail.

Les cars Macron concurrencent peu les cars TER : une quarantaine de relations seulement, soit 3,7 % de l'offre Macron, et 0,2 % de l'offre TER sont en concurrence. Il en est de même du train TER. C'est principalement le train Grandes Lignes qui est concurrencé : 86 % des voyageurs ayant utilisé un car Macron l'ont fait sur un itinéraire desservi par un Intercités ou un TGV. Plus précisément, selon l'ARAFER :

- 442 liaisons par autocar, environ soit 50% d'entre elles, n'ont pas d'alternative directe en train (celui-ci exigeant au moins une correspondance) ;

- la concurrence avec le train TER (qui propose 45 000 liaisons par jour) existe sur 160 liaisons, soit moins de 0,5 % des liaisons TER et 15 % des liaisons par autocar ; un tiers des liaisons Ouibus, 20% des liaisons Isilines/Eurolines et 20% des liaisons Flixbus sont en concurrence avec un train TER ;

- la concurrence entre autocar et trains Intercités se rencontre sur 174 liaisons ; c'est le cas de 35% de l'offre Ouibus, 25% de l'offre Isilines/Eurolines et 23% de l'offre Flixbus ;

- enfin la concurrence entre autocar et TGV existe sur 223 liaisons : c'est le cas de 49% de l'offre Ouibus, 32% de l'offre Isilines/Eurolines et 25% de l'offre Flixbus.

## La sécurité des véhicules

Les autocars grandes lignes, aux normes Euro 6, sont équipés – outre de l'éthylotest obligatoire – de systèmes dépistant l'hypovigilance des conducteurs et le franchissement de ligne blanche. De même, les contrats avec les PME locales, partenaires des marques opérant sur le marché, répondent aux exigences de sécurité et de formation avec, entre autres, le contrôle des temps de conduite assuré par une vérification systématique des tachygraphes.

## Les gares routières

Les gares routières, leur localisation dans la ville et leur équipement constituent un enjeu crucial, elles sont un élément-clé dans la chaîne d'intermodalité, dont le car doit faire partie.

Sur les 171 communes desservies au 30 juin 2016, 94 possèdent une gare routière : 71 sont desservies à cette gare par tous les opérateurs ; dans les 23 autres, au moins un opérateur ne dessert pas la gare routière, mais un point d'arrêt situé en périphérie ou près d'un échangeur autoroutier. Enfin, 77 communes desservies ne disposent pas de gare routière.

L'urgence réside dans la sécurité des voyageurs. En effet, les gares routières se développent pour la plupart dans l'improvisation pour s'adapter aux évolutions du trafic, et le cheminement des voyageurs à travers les véhicules risque d'entraîner des accidents de personnes.

Parmi les gares routières déclarées, un tiers seulement dispose de personnel, un tiers de toilettes et un tiers d'une salle d'attente. Enfin, les simples points d'arrêt disséminés sur le territoire méritent un traitement de qualité privilégiant l'information, un gros travail sera nécessaire pour y arriver.

*Le 16 septembre 2016, le service juridique de la FNAUT a visité deux gares routières parisiennes : la gare Pershing (porte Maillot) et la gare du parking de Bercy, située quai de Bercy et desservie par Flixbus, Ouibus et les navettes de l'aéroport de Beauvais (à ne pas confondre avec celle située à la gare de Paris-Bercy). L'objectif était de vérifier leur conformité aux exigences du règlement n°181/2011 relatif aux droits des voyageurs par autocar.*

- Les équipements obligatoires (sauf si la conception de la gare les rend impossibles) pour les personnes à mobilité réduite sont absents des deux gares et de leurs accès.

- Les dispositifs visuels et dynamiques d'information en situation perturbée, obligatoires, sont absents des deux gares.

- Aucun élément de confort pour l'attente n'est fourni à Pershing ; on trouve des abris, des bancs et des toilettes à Bercy.

- Un panneau indique la direction de la gare « Porte Maillot » à Pershing ; mais aucune information sur les autres modes de transport n'est visible à Bercy.

- A Pershing on trouve un kiosque-snack, fermé à l'heure de la visite (10h30) alors que de nombreux voyageurs sont présents ; aucun élément d'assistance aux voyageurs à Bercy.

- Alors que l'information sur le voyage est obligatoire, les quais ne sont même pas identifiés à Pershing, seuls les autocars le sont ; à Bercy, un plan des quais est disponible à plusieurs endroits, les quais sont numérotés. A Pershing comme à Bercy, aucune information n'est donnée aux voyageurs sur leurs droits (alors que cette information est obligatoire).

- La visibilité des deux gares est déficiente. La gare Pershing n'est pas signalée depuis la Porte Maillot, que ce soit depuis la voirie ou dans les transports publics parisiens ; la gare de Bercy est souterraine et perdue au milieu du parc de Bercy.



Gare Pershing, Paris porte Maillot

## Les droits des voyageurs

Les droits des voyageurs par autocar sont consacrés par le règlement européen 181/2011 applicable en France depuis le 1er mars 2013. Les dispositions essentielles de ce règlement ne s'appliquent toutefois qu'à des lignes de plus de 250 km.

Ces droits concernent principalement l'annulation du service ou le retard au départ, ainsi que la pratique de la surréservation. La Fédération Européenne des Voyageurs, dont la FNAUT est membre et participe à ses travaux sur les droits des voyageurs, réclame l'abaissement du seuil des 250 km.

Les consultations et réunions de travail organisées par la FNAUT ces derniers mois lui ont permis de constater que les compagnies d'autocars s'efforçaient de prendre en compte les souhaits des voyageurs, notamment ceux relatifs à la bonne organisation des correspondances en cas de retard. Les exploitants ont généralisé la géolocalisation de leurs véhicules et une assistance aux passagers 24h/24 en cas de difficultés. Ces aspects comptent puisque 15 % des voyageurs effectuent une correspondance entre deux services de car.

A noter que la FNTV a adhéré à la Médiation Tourisme et Voyages (MTV), destinée à régler les litiges éventuels entre les voyageurs et les opérateurs.

## Les réflexions de la FNAUT



Autocar OUIBUS à Strasbourg (wikipedia)

**La loi Macron libéralisant le transport par autocar a été élaborée dans la précipitation, sans collaboration avec le ministère des Transports, sans consultation des associations d'usagers. Son impact énergétique et environnemental n'a pas été étudié. L'utilisation de l'article 49-3 par le gouvernement n'a pas permis au Parlement d'en débattre.**

### Une loi improvisée

De nombreux problèmes fondamentaux n'ont pas été réglés : la gouvernance, le financement et l'équipement des gares routières ; la coordination entre services routiers et ferroviaires ; les conditions d'une concurrence équilibrable entre l'autocar et le train.

Quel que soit le régime adopté pour financer et gérer les gares routières, par des collectivités territoriales, des opérateurs ou des structures dédiées (GIE), l'essentiel était d'en créer et d'y garantir la transparence des conditions d'accès des autocars (tarification et allocation des quais) et l'absence de discrimination entre opérateurs. Cela n'a pas été fait : comme on l'a vu, 77 villes desservies ne disposent toujours pas de gare routière et l'équipement des gares existantes n'est pas satisfaisant.

La FNAUT a cependant estimé que la libéralisation était utile car elle permettait de créer des services sur des itinéraires précédemment non desservis par train ou autocar, et de développer, sur l'ensemble du territoire, une offre nécessaire aux voyageurs modestes (jeunes, une partie des seniors) car moins coûteuse que l'offre ferroviaire.

### Une loi prématurée

La loi était prématurée, le schéma national des services ferroviaires (prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014) n'ayant pas encore été élaboré, et le rail n'ayant pas été mis au préalable en situation de pouvoir résister à la concurrence de l'autocar.

La FNAUT a regretté que la libéralisation du transport par autocar n'ait pas été accompagnée par celle des services publics ferroviaires, régionaux (TER) et nationaux (TET), qui aurait permis de muscler le train et de lui donner toutes ses chances face à un concurrent réactif et à l'écoute du client : on a mis en concurrence, sans précaution, le train et le car, avant de mettre en concurrence les

opérateurs ferroviaires (et alors que les opérateurs routiers ont été mis en concurrence sans hésitation).

Ce regret est d'autant plus vif que, de surcroît, cette libéralisation intervient avant la remise en état correct du réseau ferré classique et vient à l'évidence servir d'alibi pour accélérer réductions de services et suppressions de lignes ferroviaires régionales et nationales. En Allemagne, la libéralisation ferroviaire a au contraire précédé la libéralisation routière, et le réseau ferré fait l'objet de travaux très importants pour augmenter sa capacité : 800 chantiers étaient en cours en 2016.

### L'aménagement du territoire

Il est trop tôt pour faire un bilan de la loi Macron en termes d'aménagement du territoire. Le marché de l'autocar va-t-il encore se développer ? La concurrence des autocars fera-t-elle disparaître des services ferroviaires fragiles (TER interrégionaux et Intercités) ?

On peut cependant noter dès maintenant un point positif - la création de dessertes collectives entre villes non reliées auparavant par train ou par car, et de lignes transversales - et un point négatif - l'absence d'une desserte intermédiaire des villes moyennes et petites, que permet le train, entre les grandes villes reliées par autocar sur autoroute : tout arrêt hors de l'autoroute augmente en effet le temps de parcours de manière notable.

En concurrence frontale avec le train Intercités Aubrac qui dessert 19 arrêts, dont Millau où il offre des correspondances vers Rodez ou Mende, le car FlixBus Béziers - Clermont-Ferrand qui emprunte l'autoroute A45 ne dessert même pas Millau (il ne s'arrête qu'à Saint-Chély d'Apcher, sur une aire de l'A75, à 10 km du centre-ville...).

Contrairement à une offre conventionnée, ferroviaire ou routière, l'offre routière libéralisée est purement commerciale :

elle ne répond à aucune préoccupation de service public ou d'aménagement du territoire. Un transporteur adapte son offre en fonction de ses recettes. La pérennité d'une ligne n'est donc pas garantie, on l'a vérifié à Guéret et Montluçon : seule compagnie à s'arrêter dans ces deux villes de 13 000 et 38 000 habitants respectivement, FlixBus suspend la desserte pendant l'hiver, faute de rentabilité.

Et dans l'hypothèse où la création d'un service Macron inciterait une Région à supprimer un service TER ou TET, ou provoquerait sa disparition (auquel cas l'ARAFER, en l'ayant autorisée, aurait mal apprécié la situation de concurrence entre car et train), rien n'obligerait l'opérateur privé à pérenniser son offre.

### Les coûts économiques et externes de l'autocar

L'autocar paie-t-il l'intégralité de ses coûts économiques (usure des routes) ? On peut en douter. Il consomme du gazole partiellement détaxé. Il paie des péages sur autoroute, mais d'un montant très faible : il est alors subventionné par les automobilistes, comme le sont les camions. Et une écotaxe serait sans doute justifiée quand il circule sur le réseau routier ordinaire.

Par ailleurs, à notre connaissance, aucune étude sérieuse, que ce soit en Allemagne ou en France, n'a encore été réalisée sur les coûts externes (consommation d'énergie, pollution de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre) de l'autocar longue distance. Une telle étude aurait dû précéder l'élaboration de la loi Macron.

Selon la FNTV, « l'autocar est plus respectueux de l'environnement que la voiture, le train et l'avion, il répond aux exigences d'une mobilité responsable et durable ». Mais la FNTV ne précise ni le mode de traction, thermique ou électrique, du train, ni le taux de remplissage des véhicules considérés... L'ADEME estime au contraire que le train est bien moins consommateur d'énergie et émetteur de gaz à effet de serre que l'autocar.

Selon les autocaristes, 50 % de leurs clients auraient utilisé leur voiture particulière ou le covoiturage sans les cars Macron. Quand l'autocar concurrence l'autosolisme et le covoiturage, et obtient ainsi un bon taux de remplissage, son bilan environnemental est évidemment positif. Mais l'effet est inverse quand il concurrence et fragilise le train : un bilan précis reste à faire.

Selon Emmanuel Macron, « l'autocar, c'est du covoiturage industriel ; un autocar à moitié rempli a un meilleur bilan carbone qu'un train vide » : la comparaison est sans intérêt, on pourrait aussi bien comparer le bilan de l'autocar mal rempli avec celui du train - Intercités ou TGV - mieux exploité qu'il ne l'est aujourd'hui par la SNCF, donc mieux rempli.



# Une segmentation sociale ou géographique du marché ?

Selon une enquête de l'ARAFER, 30 % des voyageurs appartiennent à un ménage dont le revenu net mensuel est inférieur à 1500 euros ; 50 % (dont les étudiants) sont sans activité professionnelle, et parmi eux 17 % sont retraités. Il existe donc en France, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une clientèle spécifique de l'autocar, qui recherche en priorité un faible prix du voyage, quitte à accepter une durée du trajet généralement allongée (sauf sur les relations transversales assez courtes) et un confort inférieur à celui du train.

On peut dire que l'autocar a démocratisé la mobilité à moyenne et longue distance, et joue actuellement, plus encore que idTGV ou que le TGV Ouigo, le rôle d'une 3ème classe ferroviaire mais limitée aux itinéraires desservis à la fois par le train et l'autocar.

Il apparaît ainsi une complémentarité tarifaire entre train et autocar. Faut-il accepter cette complémentarité qui répond à l'objectif d'Emmanuel Macron (les pauvres dans le car, puisque le train est trop cher pour eux) mais segmente la clientèle et affaiblit le rail ?

Une complémentarité différente est observée typiquement en Suisse où le rail, bien adapté aux flux massifs, est présent sur tous les itinéraires importants et où l'autocar, bien adapté aux flux faibles et

aux courtes distances, est essentiellement un moyen de rabattement sur le train ou un moyen de desserte fine sur un itinéraire desservi par le train.

Cette complémentarité géographique a toujours été et reste défendue par la FNAUT (FNAUT Infos 145, 176, 191, 212, 224). Il est de l'intérêt bien compris de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie et de la planète que le rail – ossature naturelle du système de transport interurbain et moyen de transport à rendement croissant – absorbe un maximum de trafic, le car en étant le complément et non le concurrent.

Sinon, c'est tout le système ferroviaire qui sera affaibli par écrémage de sa clientèle modeste par l'autocar, et tous les voyageurs

– riches et pauvres – en subiront les conséquences à travers une réduction de l'offre et une contraction du réseau ferré. Ainsi, en Allemagne, les quelques liaisons ferroviaires exploitées en open access par des concurrents de la Deutsche Bahn ont dû fermer à cause de l'ouverture du marché des autocars.

Une tarification ferroviaire adaptée doit donc être proposée à la clientèle modeste, découragée par les tarifs actuels, pour la ramener vers le train. Le prix des déplacements occasionnels en train TER est notamment excessif. Il est possible de contrer la concurrence entre car et TER, par exemple en généralisant la tarification solidaire Illico introduite par la Région Rhône-Alpes, qui permettait de voyager sur tout le réseau régional avec une réduction de 90 % du tarif normal (ramenée à 75 % par le nouvel exécutif LR). Une tarification solidaire doit être imaginée aussi pour les liaisons Grandes lignes (FNAUT Infos 232), sinon l'offre routière se développera parallèlement à une offre ferroviaire jugée trop coûteuse.

## Les incohérences de la SNCF

L'attitude de la SNCF, qui déplorait que la concurrence de l'autocar allait lui faire perdre 200 millions d'euros par an, est déconcertante. Des trois opérateurs routiers dominants, c'est la SNCF, avec Ouibus, qui concurrence le plus le train (voir ci-contre le plan de son réseau) ! A noter que l'offre Ouibus, après intégration de Starshipper, a même été élargie d'un facteur 4 fin juillet 2016 : 120 destinations sont dorénavant desservies en France et en Europe, 1 500 trajets sont proposés chaque jour, le maillage du réseau est plus fin grâce à de nouvelles lignes transversales.

Bien que déjà soumise à la rude concurrence du covoiturage, la SNCF développe donc son offre routière en concurrence frontale avec le train. Fin 2016, le site Voyages-SNCF a même diffusé des messages publicitaires pour le moins étonnants : « Prenez le bus pour les fêtes ! Voyagez en bus en France et en Europe. Le bus, c'est la bonne astuce. Avec le bus, découvrez une nouvelle manière de voyager ! Cet hiver, partez vous ressourcer au pied des montagnes grâce à nos petits prix bus, + de 20 stations de ski à portée de bus... »

Ouibus accumule un déficit de plusieurs dizaines de millions d'euros. Transdev, qui vient de saisir l'Autorité de la concurrence à l'encontre de la SNCF pour abus de position dominante, reproche à la SNCF, société monopolistique, d'avoir recapitalisé Ouibus qui multiplie les créations de lignes tout en multipliant les pertes.

La SNCF est par ailleurs obligée de diversifier ses formules de train à bas prix (TGV Ouigo, Intercités Eco, tarifs Prem's)... pour résister à la concurrence routière (autocar et covoiturage), y compris celle qu'elle met en œuvre. Mais elle est handicapée par sa faible productivité, un handicap que le gouvernement a aggravé en imposant à la direction la reconduction et même le renforcement du règlement SNCF RH0077 relatif

à l'organisation du travail (ce qui diminuera de 13 % la productivité de la SNCF).

Et la SNCF, avec la complicité de l'Etat, devait-elle se débarrasser de quasiment tous ses trains de nuit au moment où Flixbus (Paris-Nice, Strasbourg-Marseille) et Isilines (Paris-Hendaye, Paris-Perpignan,...) commencent à proposer des trajets nationaux et internationaux de nuit, avec succès bien que le car soit moins confortable que le train de nuit..., et démontrent ainsi la pertinence des offres de nuit ?

Doit-elle continuer à vouloir imposer la réservation obligatoire dans les trains Intercités, alors que la voiture particulière est le principal concurrent de ces trains et que l'automobiliste exige une grande souplesse d'utilisation du train parce qu'il souhaite pouvoir improviser son voyage ?

La Suisse et le Japon, références mondiales en matière de qualité ferroviaire, ne pratiquent pas la réservation obligatoire. Il en est de même en Grande Bretagne – qui ne dispose pas de TGV – et en Allemagne où le trafic se développe, contrairement à la France.

Pendant ce temps en Allemagne, où le transport par car s'est rapidement développé (8 millions de voyageurs en 2013, 20 millions en 2016), la Deutsche Bahn s'est, contrairement à la SNCF,

engagée dans un programme très cohérent de reconquête de la clientèle ferroviaire, basé sur une relance progressive mais ambitieuse de ses services Intercités de jour, après avoir abandonné ses services d'autocar.

L'opérateur autrichien ÖBB relance avec succès les trains de nuit internationaux délaissés par la Deutsche Bahn. Quant aux Britanniques, ils commandent pour les relations Londres-Ecosse du matériel français CAF de grande qualité répondant à toutes les attentes de la clientèle (lits, couchettes, sièges inclinables).



## Offres conventionnées et offres libéralisées

En transport urbain et en transport par car ex-départemental (aujourd'hui transféré aux Régions), l'exploitation par une régie ou une société publique locale est peu répandue, la formule dominante est le conventionnement : à la suite d'un appel d'offres, l'opérateur le mieux-disant est retenu par l'autorité organisatrice, qui conserve la définition de l'offre, maîtrise la tarification et assume le déficit d'exploitation.

C'est cette formule que préconise depuis longtemps la FNAUT pour l'exploitation des trains TER et TET, la concurrence entre opérateurs pouvant favoriser une baisse des coûts de production, des innovations commerciales et des gains de clientèle.

Depuis la libéralisation du transport par car (cabotage sur les lignes internationales puis libéralisation totale par la loi Macron), des services conventionnés et libéralisés de transport coexistent.



Autocar FlixBus (wikipedia)

### Les décisions de l'ARAFER

Depuis septembre 2015, les autocaristes ont déposé 250 projets de services ne satisfaisant pas la condition des 100 km entre deux arrêts successifs, et 90 d'entre eux ont fait l'objet de la saisine d'une Région.

Parmi les avis déjà rendus par l'ARAFER, 66 ont été défavorables à la Région qui les contestait, 17 favorables à l'interdiction du service et 5 favorables à sa limitation (sur ces 22 avis, 15 concernent la liaison entre Paris et l'aéroport de Beauvais).

A partir de ses observations, l'ARAFER estime que le car Macron ne concurrence que marginalement les services TER financés par les Régions et qu'il n'en menace pas l'équilibre économique. Son argument est le suivant dans les cas de Brive-Limoges, section d'une liaison Brive-Paris, et de Niort-Poitiers, section d'une liaison La Rochelle-Paris : les services FlixBus ont une fréquence hebdomadaire très inférieure à celle du TER, donc une très faible capacité ; la clientèle captée au TER est marginale ; les usagers étant largement subventionnés, la perte financière des Régions est marginale elle aussi. Le Conseil d'Etat, auprès de qui la Région Nouvelle Aquitaine a fait appel, a validé la méthodologie sur laquelle l'ARAFER a fondé ses avis.

## Quelle régulation ?

La loi du 8 décembre 2009 a créé l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) pour veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire. La loi du 4 août 2014 a renforcé ses pouvoirs. La loi Macron a étendu ses compétences aux activités routières. Finalement, la loi du 15 octobre 2015 a transformé l'ARAF en ARAFER et l'a chargée de réguler le marché des liaisons par autocar (le 1er février 2016, elle a été chargée aussi du contrôle des sociétés autoroutières). L'ARAFER est une autorité administrative indépendante comme il en existe pour l'énergie, la sûreté nucléaire ou les marchés financiers.

Le GART et l'ARF (Association des Régions de France, devenue Régions de France) étaient opposés au rôle donné à l'ARAFER dans la régulation des cars Macron, jugé contradictoire avec le rôle de coordination des offres ferroviaires et routières confié aux Régions par la loi NOTRe. Quant aux sénateurs, ils avaient adopté un seuil de 200 km entre arrêts afin de protéger l'équilibre économique des services conventionnés TER et TET, comme le souhaitaient aussi la FNTV et l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires.

### La position de la FNAUT

La FNAUT a estimé initialement que l'Etat et les Régions devaient intervenir directement pour réguler la concurrence entre services conventionnés et libéralisés, et imposer une complémentarité entre train et car. Elle constate cependant que les décisions prises à ce jour par l'ARAFER, légitimes puisque conformes à la loi, sont pertinentes.

En 2013, l'ARAFER a autorisé, malgré l'opposition de la Région PACA, le service ferroviaire privé Thello Marseille-Nice-Gênes-Milan, novateur et utile aux voyageurs (la SNCF a toujours refusé de créer une telle relation) ; son avis a été confirmé par le Conseil d'Etat auprès de qui la Région avait fait appel. Et les services routiers de moins de 100 km qu'elle a autorisés ne concurrencent que marginalement le TER.

L'ARAFER n'est pas intervenue quand les services routiers concurrencent fortement les trains TET ou même TGV : l'Etat, autorité organisatrice des TET, ne l'a pas saisie, et le TGV est un service purement commercial de la SNCF, qui doit accepter la concurrence des autres modes de transport.

La FNAUT sera cependant très attentive aux avis futurs de l'ARAFER.

Que va-t-il se passer, en effet, quand les trains Intercités (dont les usagers paient 70 % du coût d'exploitation contre 30 % pour les TER) auront été, pour la plupart (18 lignes sur 24), transférés aux Régions (Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie) au cours des deux prochaines années, et seront devenus des TER ? Logiquement, ces Ré-

gions devraient demander l'interdiction des services Macron qui concurrencent ces trains bien plus fortement que les TER existants et menacent leur équilibre économique et, tout aussi logiquement, l'ARAFER devrait l'accepter sur la base des critères qu'elle a adoptés et appliqués pour le TER.

### Perspectives d'avenir

Le secteur des transports est en pleine mutation. Après la libéralisation du transport par car, sa complexité va encore s'accroître : au plus tard en 2023, avec l'arrivée de la concurrence régulée dans les transports ferroviaires conventionnés TER et TET, certaines Régions souhaitant même anticiper cette échéance ; et dès 2020 avec l'entrée en vigueur du 4ème paquet ferroviaire européen et l'arrivée possible de la concurrence non régulée en « open access » entre opérateurs sur les services commerciaux Grandes lignes.

En Italie, les trains à grande vitesse Italo de l'opérateur privé NTV et les trains Freciarossa de Trenitalia sont déjà en concurrence : du coup, la marge dégagée par Trenitalia sur la relation Milan-Rome a fondu, et Trenitalia a dû réduire les fréquences d'autres services.

Il est difficile de prévoir l'impact de la concurrence non régulée train-car et train-train sur la nature et la qualité de l'offre proposée aux voyageurs, sur les tarifs et sur l'avenir du système ferroviaire. Le risque évident est celui d'un écrémage du trafic ferroviaire existant par les services libéralisés ; à l'inverse, la capacité d'innovation des nouveaux opérateurs peut améliorer l'offre proposée aux voyageurs et élargir la clientèle du transport collectif : la FNAUT observera attentivement, et réagira de manière pragmatique.

## Notre-Dame-des-Landes

Easyjet est, après Air France, la compagnie aérienne qui utilise le plus l'aéroport de Nantes-Atlantique. N'hésitant pas à contredire le gouvernement, François Baccheta, directeur d'Easyjet France, estime que cet aéroport, bien situé et bien géré, n'est pas saturé. Il n'est pas demandeur de son transfert à Notre-Dame-des-Landes.

L'aéroport de Rennes-Saint-Jacques a dépassé en 2016 les 600 000 passagers annuels (+ 18,4 % par rapport à 2015). Selon Gérard Lahellec, vice-président PC de la Région Bretagne chargé des transports, « ce succès reflète bien l'identité bretonne, son ouverture sur le monde ; c'est bien la preuve que les aéroports de taille moyenne ont un avenir ; nous sommes complémentaires avec Nantes, nous ne craignons pas Notre-Dame-des-Landes ». En clair, pas question de supprimer l'aéroport de Rennes, contrairement à la doctrine officielle, dans l'hypothèse où « l'aéroport du Grand Ouest » serait construit...



# La protection des droits des voyageurs : panorama des règlements européens et analyse de la FNAUT

**Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT se préoccupe de longue date des droits des voyageurs. Son service juridique (Marc Debrincat, Lisa Laik, Audrey Peniguel et Anne-Sophie Trcera) a procédé récemment à une analyse comparative des règlements européens qui protègent les droits des voyageurs dans les différents modes de transport – une analyse indispensable car le sujet est très complexe et mal connu des voyageurs. L'étude a été réalisée pour l'association Qualité Mobilité.**

La FNAUT a examiné plus particulièrement les différences entre les règlements concernant le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport routier en cas d'annulation du service ou de retard (indemnisation du voyageur, choix entre réacheminement ou remboursement, prise en charge du voyageur).

## Les règlements européens

L'Union européenne s'est attachée à renforcer les droits fondamentaux des voyageurs, quel que soit le mode de transport utilisé : aérien, ferroviaire, maritime ou routier. Elle s'est également appliquée à harmoniser les règlements des différents pays de l'Union. La Commission a ainsi publié quatre règlements :

- le règlement CE n°261/2004 qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers aériens en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard d'un vol ;
- le règlement CE n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- le règlement CE n°181/2011 sur les droits des voyageurs par autobus ou autocar (libéralisé ou conventionné, peu importe ici le statut du service) ;
- le règlement CE n°1177/2010 sur les droits des voyageurs par mer ou voie navigable terrestre.

Les droits des voyageurs de tous les types de transports ont été nettement améliorés par la réglementation européenne : par exemple, aucun texte ou jurisprudence n'imposait auparavant une indemnisation du voyageur par un autocariste en cas de retard.

Mais beaucoup reste à faire. La Commission met en place des dispositifs d'évaluation des règlements et de leur mise en œuvre, ainsi que des procédures de révision. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) contribue également aux objectifs de l'Union en matière de droits des voyageurs en précisant, voire en complétant, les règlements européens.

## Les cas de force majeure

Les modes de transports ne bénéficient pas d'un traitement égal face à la force majeure en ce qui concerne l'indemnisation des voyageurs. Dans le domaine aérien, la force majeure (on parle alors de « circonstances extraordinaires ») permet d'exonérer le transporteur aérien de sa responsabilité. Une grève des contrôleurs du ciel est un cas de force majeure ; la CJUE ne s'est pas encore prononcée sur les grèves internes aux compagnies.

La situation est très différente dans le domaine ferroviaire : la notion de force majeure n'est pas reconnue actuellement ; le voyageur doit être indemnisé quelle que soit la cause de l'annulation du service : perturbation climatique, incident technique, grève, ... ou même acte de terrorisme.

La CJUE a estimé que les voyageurs ferroviaires ont droit au remboursement partiel de leur billet en cas de retard de plus d'une heure, même en cas de force majeure.

La Communauté européenne du rail (CER) et le Comité international de transport ferroviaire (CIT) ont au contraire dénoncé une violation du principe de concurrence équitable entre modes de transport.

La Commission européenne a lancé une réflexion sur le sujet afin d'intégrer, à une échéance non précisée, la prise en compte de la force majeure en transport ferroviaire.

L'harmonisation du rôle de la force majeure dans les deux règlements aurait aussi pour effet de clarifier les droits des voyageurs et d'en faciliter la compréhension.

La notion de force majeure n'intervient pas en transport routier car elle n'a pas d'influence directe sur l'indemnisation du voyageur en cas d'annulation ou de retard. En effet, l'indemnisation n'est due par le transporteur que si le voyageur n'a pas eu le choix entre la poursuite du voyage, le réacheminement vers le point d'arrivée ou le remboursement incluant le retour au point de départ « dans les meilleurs délais ».

## L'indemnisation des retards

Le seuil de déclenchement de l'indemnisation obligatoire en cas de retard dépend fortement du mode de transport : le seuil est de trois heures en transport aérien, il est d'une heure en transport ferroviaire. Quant au voyageur par autocar, il n'a droit à une indemnisation que lorsque le retard constaté est de deux heures... au départ, et non à l'arrivée.

La FNAUT demande que le seuil de déclenchement de l'indemnisation obligatoire en cas de retard d'un train soit de 30 minutes de retard à l'arrivée.

## Le montant de l'indemnisation

En transport aérien, l'indemnisation en cas de retard est forfaitaire et proportionnelle à la distance parcourue, son montant peut aller de 125 à 600 euros. Ce régime d'indemnisation est satisfaisant, mais les compagnies aériennes cherchent à relever le seuil des 3 h de retard qui les déclenchent.

## SNCF : où en est-on ?

Avant le 1er décembre 2016, la SNCF n'indemnisait l'usager d'un TGV ou d'un Intercités que si elle s'estimait responsable du retard subi (ce qui pouvait donner lieu à contestation), donc hors suicides, actes de malveillance, inondations...

L'indemnité était de 25 % du prix du billet pour un retard compris entre 30 minutes et 2 h, 50 % pour un retard compris entre 2h et 3h, 75 % pour un retard de plus de 3h. La SNCF n'appliquait le règlement européen qu'aux TGV internationaux.

La SNCF applique dorénavant le règlement européen : l'indemnisation est systématique. Elle aurait dû le faire depuis la fin 2014. Mais sa « garantie ponctualité » était globalement plus avantageuse pour le voyageur que le règlement européen, notamment parce que l'indemnisation intervenait dès 30 minutes de retard, et elle le reste.

Il est possible d'obtenir l'indemnisation par internet. Mais rien n'est obligatoire pour la prise en charge des frais d'hôtel ou de taxi causés par un retard qui fait arriver à destination en pleine nuit ou manquer une correspondance.

L'indemnité pour les Intercités Eco, TGV Ouigo et idTGV n'est que de 25 % pour un retard de 1 à 2 h, et de 50 % pour un retard plus important. TER et Transilien restent exclus de la garantie.

En transport ferroviaire, l'indemnisation est proportionnelle au prix du billet et à la durée du retard (pour tout motif) : elle varie de 25 % du prix du billet à partir d'une heure de retard à 50 % pour un retard de 3h et plus.

En transport routier, elle est égale à 50 % du prix du billet si le choix entre réacheminement ou remboursement n'a pas été proposé au voyageur.

### Les modalités d'assistance et de réacheminement

Le transporteur aérien est tenu de prendre en charge les passagers dont le vol a été annulé, même en cas de force majeure. Il doit procurer gratuitement, suivant le délai d'attente, des rafraîchissements, des repas et, si nécessaire, un hébergement hôtelier, un transport de l'aéroport à l'hôtel et des moyens de communication avec les tiers (deux appels téléphoniques ou messages électroniques).

L'obligation d'assistance lorsque l'annulation ou le report du vol est dû à des « circonstances extraordinaires » est donc particulièrement protectrice des passagers aériens.

Les passagers ferroviaires bloqués par une perturbation grave (grève massive, catastrophe naturelle, incident d'exploitation,...) ne disposent d'une aide adéquate dans aucun État membre de l'UE.

En l'absence de plan d'urgence harmonisé à l'échelle européenne, rien ne garantit alors la continuité de la mobilité, car les approches des différents États membres ou des opérateurs sont variables ou incompatibles.

La rédaction de l'article 18 du règlement CE n°1371/2007 étant particulièrement permissive, les obligations des opérateurs ferroviaires en matière d'assistance sont faibles. Aucune jurisprudence n'a encore donné de précisions sur la portée de cet article. Seuls des juges pourraient lui donner une force juridique dont il est actuellement dépourvu.

En transport routier, si la liaison de bout en bout fait plus de 250 km et si le trajet dure plus de 3 heures, une assistance est due aux voyageurs subissant un retard supérieur à 90 minutes : collations, hébergement (limité à 2 nuits et 80 euros par nuit), sauf en cas de conditions météorologiques sévères ou catastrophes naturelles.

#### FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
Cédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT  
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°252  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

La FNAUT demande donc que les obligations des transporteurs ferroviaires soient renforcées en cas d'interruption de service afin de garantir au voyageur des solutions satisfaisantes de réacheminement.

### L'information des voyageurs sur leurs droits

Le renforcement de l'information des voyageurs sur leurs droits s'ajoute à nos demandes d'amélioration de l'ensemble des règlements.

Des informations sur la nature des droits des voyageurs et sur les coordonnées des organismes nationaux chargés de leur application doivent être délivrées dans les véhicules de transport et dans les gares et aéroports.

### Et les services de navigation ?

En cas d'annulation d'un service régulier, aucune indemnisation n'est prévue par le règlement européen. Le choix est proposé au passager entre remboursement ou réacheminement dans les meilleurs délais. Une prise en charge est prévue : hébergement (limité à 80 euros par nuit, trois nuits), sauf en cas de faute du passager ou de conditions météorologiques compromettant la sécurité du navire. Une indemnisation de 25 à 50 % du prix du billet est accordée à partir d'une heure de retard pour les traversées de moins de 4 heures. Le choix est proposé entre remboursement ou réacheminement à partir de 90 minutes de retard. Un hébergement (limité à 80 euros par nuit, trois nuits) est également prévu.

### Conclusion

La création d'une commission unique, compétente pour l'ensemble des règlements européens relatifs aux droits des voyageurs, chargée d'évaluer les manquements et de proposer des sanctions administratives, pourrait s'avérer bénéfique pour protéger les voyageurs.

C'est en prenant mieux en compte les attentes des voyageurs, notamment par des mesures susceptibles d'améliorer leurs droits et l'information sur ces droits, que le transport collectif pourra renforcer son attractivité.

On l'a vu, ces droits dépendent beaucoup des modes de transport. Mais rechercher une harmonisation poussée serait illusoire : les modes sont très différents techniquement et économiquement ; les flux le sont aussi (130 millions de voyages par an en train Grandes lignes, 3 à 4 millions en autocar, 10 millions de passagers sur les vols intérieurs sans correspondances) ; en cas d'annulation ou de retard, un vol à 500 euros ne représente pas le même enjeu pour le voyageur qu'un trajet en autocar à 15 euros.

## Brèves

### Bétisier

L'association **2ROC 45** regroupe des riverains opposés à la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf/Loire souhaitée par la Région Centre-Val de Loire. Elle préconise une offre de bus gratuits afin de tester la pertinence de la réouverture de la voie ferrée.

### Avion en retard

En novembre 2016, **Ségoène Royal** s'est rendue à Strasbourg, mais son avion a eu du retard. Un député européen lui a rappelé que le TGV Paris-Strasbourg était plus rapide que l'avion, et moins émetteur de CO<sub>2</sub>.

### Trains vides et cars pleins ?

Selon **Franck Lacroix**, directeur des TER à la SNCF, « mieux vaut un car plein qu'un train vide ». Mais si certains trains sont vides, c'est parce que la SNCF ne sait pas (ou ne veut pas) les exploiter correctement. Quant aux cars pleins qui remplaceraient les trains vides, l'expérience montre que tout transfert sur route est suivi d'une perte de clientèle (FNAUT Infos 212), voir le cas récent de Clermont-Ussel-Limoges.

### Innovation

On connaissait les transferts du train sur le car, voici les transferts sur le taxi. Des TER ont été supprimés sur la ligne Paris-Granville, entre Dreux et l'Aigle, afin de renforcer d'autres services. **La SNCF** se plaint : « c'est la faute aux lycéens et aux étudiants, ils sont beaucoup trop nombreux à prendre le train le lundi matin ». Mais le car ne dessert pas toutes les gares : il est alors remplacé par des taxis.

### Un élu mal informé

Selon **Stéphane Baudet**, vice-président LR du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports : « le réseau ferré est complètement obsolète, voilà le résultat quand on choisit de financer pendant des années des TGV vides ». Erreur grossière : les TGV sont les trains de Grandes lignes les mieux remplis.

### Un choix citoyen

**La CGT et Sud-Rail** ont lancé le 9 décembre dernier une grève TER sur les lignes TER Villefranche-Vienne, Lyon - Bourg-en-Bresse et Lyon - Saint-André-le-Gaz. Une date choisie de manière très citoyenne : le second jour de la Fête des Lumières de Lyon (la SNCF proposait des trajets TER à moitié prix) et un jour de circulation alternée pour cause de pic de pollution de l'air.

### A méditer

**Nathalie Babouhot**, conseillère départementale LR des Vosges : « quand on ferme une gare, on donne des voix aux partis extrêmes ».