

Paris, le 15 octobre 2014

Libéralisation du transport par autocars : maintenir la complémentarité avec le rail et les TER

Aujourd'hui très réglementé, le transport de passagers par autocar n'est autorisé que dans le cadre d'un trajet international, afin notamment de ne pas concurrencer les liaisons en train, financées majoritairement sur fonds publics par le contribuable.

Le Gouvernement a décidé de libéraliser, dans le cadre de l'avant-projet de loi «pour l'activité et l'égalité des chances économiques», l'ouverture de liaisons par autocar et de confier leur exploitation à des opérateurs privés.

Les Régions souhaitent, comme le Gouvernement, offrir aux Français tous les choix de mobilité possibles, à des tarifs abordables, pour répondre à leur demande croissante de déplacements, notamment des jeunes. Cela appelle à une vraie politique de mobilité intermodale, décidée par les Régions, dont le TER constituerait la colonne vertébrale.

Justement, l'organisation des services de mobilité devrait être largement simplifiée grâce au projet de loi de clarification des compétences des Collectivités territoriales. Celui-ci prévoit de transférer aux Régions l'organisation des services de transports routiers interurbains, qui relèvent aujourd'hui des Départements.

Néanmoins, **cette évolution, qui se traduira par un report modal vers la route, sera lourde de conséquences structurelles**, à la fois pour le secteur ferroviaire et par rapport à la place de l'automobile dans les territoires. En effet, cela réinterroge fondamentalement le modèle économique du ferroviaire, déjà fragile à cause du manque de financements publics, d'une dette abyssale, d'une faible productivité de SNCF et de RFF, d'une baisse de fréquentation, pour partie déjà sous l'effet du covoiturage, et d'une baisse des recettes.

Les Régions seront vigilantes à ce que les choix du Gouvernement en faveur de la libéralisation des liaisons par autocar ne puissent se faire au détriment de l'action menée en faveur des TER depuis de longues années. En tant que futures Autorités organisatrices de la mobilité au niveau du territoire régional, elles doivent décider elles-mêmes d'autoriser ou non les dessertes par autocar impactant directement les TER.

Enfin, cela interroge sur la cohérence de la politique des transports de la France : celle-ci privilégie la concurrence du rail par la route, plutôt que la concurrence au sein du mode ferroviaire.