

# Le mariage de la SNCF et du mode routier

Le Grenelle de l'environnement a déroulé son tapis rouge au mode ferroviaire. Pourtant, malgré ce soutien, la SNCF ne semble plus croire à son modèle de transport ferroviaire ou tout au moins se rend-elle compte qu'il est sujet à de telles contraintes que le mode voyageur tout comme l'a été le fret correspond à des utilisations très ciblées.

## Transport de marchandises

Pour comprendre, il faut constater que depuis très longtemps et bien avant que la SNCF avoue son inefficacité économique dans le fret en ce qui concerne le wagon isolé, le groupe SNCF, était déjà positionné sur le transport routier et reste toujours, le premier transporteur routier de marchandises Français.

Le transport ferroviaire de fret, à l'image de la compétition acharnée que se livrent l'ensemble des groupes ferroviaires, n'a de réalité économique que sur des trafics massifiés et cela s'ils sont répétitifs et régulier. La moindre rupture de charge, dans ces dispositifs génère un surcout insoutenable. Par conséquent, la SNCF a été contrainte de proposer un service routier pour conserver sa clientèle historique. Ce développement routier a installé la SNCF dans un confort financier et social qui lui permet d'exister sur le marché concurrentiel du transport en utilisant majoritairement des sous traitants au statut précaire. Cette politique appuyée sur le statut de commissaire de transport a trouvé un intérêt à développer cette activité contre toute logique historique d'entreprise au point qu'aujourd'hui, le fret ferroviaire est une part modeste de l'activité fret de la SNCF. La production de Fret SNCF, intégrée dans Géodis, qui ne peut rivaliser avec la productivité des autres entreprises ferroviaires présentes en France conduit à une politique SNCF de renoncement au fret ferroviaire, ceci se traduit par une contraction constante des volumes. Pourtant, une simple vision futuriste aurait permis d'imaginer que les deux modes routiers et ferroviaires réunis sous le giron de Géodis, en aurait fait un leader de l'intermodalité pouvant imposer l'efficacité d'un modèle apuré des nuisances routières tant souhaité par le Grenelle de l'environnement. Cela eût été le retour à minima de ce que l'on pouvait attendre d'une entreprise aussi soutenue par les deniers publics. Les contribuables devront attendre encore quelques temps pour voir leurs exigences environnementales se mettre en place. D'autant que l'on a vu la SNCF se retirer du dossier de sa filiale, en difficulté financière, de transport combiné Novatrans au profit d'un repreneur routier. CNC Transport, l'autre entité du combiné SNCF, à même dispersé son parc de conteneur et s'est recroquevillée sur une activité qui était gérée dans un fond de couloir : Naviland.

## Transport de voyageurs

Après avoir soutenu et vanté les mérites du système TGV, les stratèges de la SNCF reconnaissent enfin que le modèle TGV n'a d'efficacité que sur les moyennes distances parcourues avec un minimum d'arrêts dans les gares intermédiaires. Ainsi la grande vitesse, dont l'image s'est construite sur un temps de parcours record comme argument de vente principal doit reconnaître que ces performances imposent une desserte limitée des territoires. Par exemple, pour tenir un temps de parcours de 3h10 entre Paris et Toulouse, les TGV ne s'arrêteront qu'à Bordeaux. Mieux aucun service ne s'arrêtera entre Bordeaux et Paris et un Toulouse Paris avec pour seuls arrêts : Montauban, Agen et Bordeaux, se ferait en 3h25.

Cette grande vitesse a aussi un coût et les promoteurs du système ferroviaire s'accordent enfin pour considérer que le voyageur est sensible au tarif.

Des controverses s'élèvent sur les politiques tarifaires, en particulier sur le TGV Est Européen, mais aussi sur la future ligne Tours – Bordeaux, pour lesquelles la SNCF ne souhaite pas que les péages tiennent compte du surcoût lié à l'investissement privé (PPP). Le haut niveau de la « tarification TGV » favorise un début de désaffection de la clientèle loisirs au profit de la voiture et du covoiturage. Les produits IDTGV et TEOZ ECO n'ayant pu endiguer cette situation, une réflexion sur une tarification plus agressive a conduit la SNCF à implanter d'une offre concurrentielle de bus.



## Deux solutions s'offrent à la SNCF

### Une première solution ferroviaire qui serait soit :

- de faire du lowcost ferroviaire pour mettre en place une offre TGV à petits prix pour de la grande vitesse en espérant que le remplissage de ces trains ne détrouse pas la recette des TGV traditionnels. Dans ce cas il existe un risque de concurrence interne entre les différents services TGV.
- Ou bien un lowcost ferroviaire qui n'a plus rien de grande vitesse puisque le remplissage du train accompagnant la baisse du billet se justifiera par la multiplication du nombre d'arrêts. Une telle solution a l'avantage de soutenir RFF en payant des sillons supplémentaires aidant à l'amortissement des lignes LGV. La contrepartie de cette politique est la baisse de la vitesse moyenne qui aura pour corollaire de ne pas concurrencer le « modèle de performances TGV actuel ». Ces derniers resteront alors des TGV « drapeau » à tarif élevé.

**La deuxième solution est routière et consiste à se positionner en offre complémentaire mais concurrente des trains SNCF.** Sur ce marché économiquement performant, la SNCF rivaliserait tout comme elle l'a fait pour le Fret avec la productivité de la concurrence routière.



Les dessertes routières sont déjà utilisées en complément de transport dans les Régions. Mais hélas, les gains de productivité dont la route devrait faire bénéficier les usagers ne transparaissent pas car il existe un garde fou qui est la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Cette Loi protège la SNCF contre toute concurrence au niveau national en ne permettant pas aux autocaristes d'appliquer leur véritable tarif.

A titre d'exemple, le prix du kilomètre payé à l'autocariste, conforme à ses coûts routiers est jusqu'à 10 fois moins cher que ce que la SNCF réclame aux Régions pour assurer ce même service en train. En d'autres termes si le marché des services régionaux voyageurs et nationaux se libérait par une simple transposition de la LOTI, comme l'impose l'Europe, il en coûterait 10 fois moins cher aux Régions qui aident les usagers en délivrant des cartes de réduction tarifaire. Le montant global de l'aide coûterait sûrement moins cher aux Régions en délivrant la gratuité totale des transports en commun aux bénéficiaires actuels ce qui permettrait d'ajouter des tranches supplémentaires d'ayants droits et de favoriser ainsi un attrait supplémentaire aux transports publics. Ces budgets aujourd'hui gaspillés sont cependant indispensables à la SNCF qui reconnaît que son activité de proximité est des plus rentables et que ses recettes progressent.

Tout comme pour le fret, la SNCF a fait les mêmes choix en ce qui concerne le transport des voyageurs, elle s'est déjà positionnée sur le potentiel routier pour protéger son marché ferroviaire en lançant dès cette année 2012 une flotte d'autocars dernière génération pour son service IDBUS sur marché international libéralisé. Elle profite sur ce marché des ouvertures nationales en proposant déjà du Paris – Lille et dès Décembre du Paris – Lyon.



Au niveau des Régions, Kéolis filiale routière de la SNCF gère déjà une part prépondérante des services Régionaux et Départementaux...

**Il devient très clair que le modèle routier reste aux yeux des professionnels du ferroviaire le mode de transport d'avenir incontournable**, à terme toutes les infrastructures connues comme route, voie ferrée ou mer et fleuve devront envisager leur avenir dans l'accompagnement du mode routier. Tous devront innover par une réflexion sur la complémentarité des potentiels entraînant l'élimination des nuisances liées au transport en général et routier en particulier.



**Loin de répondre au Grenelle de l'environnement, en développant des part modales ferroviaires reprises à la route, la SNCF lance ses activités ferroviaires et intermodales sur la route.**