

INTERVIEW

« IL FAUT REPENSER LA MOBILITÉ INTERURBAINE »



Laurent Guihéry,

Professeur en aménagement, sciences des transports à l'Université de Cergy-Pontoise, il s'est penché sur la mise en place des cars dits « Macron », services réguliers interurbains à l'initiative privée instaurée par la loi du 6 août 2015.

PHOTO: UFA-DPH

Quel bilan faites-vous du développement des cars Macron après deux ans de service ?

Laurent Guihéry Avec leur libéralisation, les services d'autocars interurbains connaîtront un essor significatif, favorisé par l'émergence de nouveaux modèles d'affaires, tels que l'économie de l'internet : gestion de la clientèle automatisée, Yield Management (tarification en temps réel, en fonction du remplissage), contrats de sous-traitance optimisés, applications web et mobiles performantes.

Cet essor est également encouragé par le contexte d'essor du modèle classique du « tout TGV », devenu très coûteux pour certains, notamment les étudiants, les jeunes et les populations les plus défavorisées. Alors que le pouvoir d'achat n'a globalement pas progressé en France ces dix dernières années, le prix des TGV a augmenté, engendrant un effet de ciseaux, que la SNCF a réussi à réduire par l'introduction de Ouigo, et plus récemment par le programme d'abonnement TGV Max, qui a permis ces derniers mois d'annoncer un retour des voyageurs dans les TGV, au détriment de la rentabilité bien entendu.

Ensuite, plus profondément, force est de constater que la vitesse n'est plus le déterminant essentiel du choix du mode de transport : la convivialité, la facilité d'accès, la présence de l'internet à bord des autocars sont plébiscitées. Mais bien plus que le TGV, le développement des autocars interurbains vient entamer la clientèle de BlaBlaCar, en proposant systématiquement un prix inférieur à celui de BlaBlaCar, rare acteur innovant du transport de voyageurs longue distance n'appartenant pas au groupe SNCF. Autre conséquence de ce développement : une perte annoncée de 40 millions d'euros par Ouibus, filiale de la SNCF, pour 2016, sur la base d'une estimation de 2 millions de voyageurs perdus, à raison de 20 € par voyageur !

Enfin, on observe que ces autocars rélient l'Europe, c'est-à-dire passent les frontières : on ne peut que s'en féliciter ! Avec l'abandon des trains de nuit par les grands opérateurs ferroviaires européens, la réduction des fréquences des trains

internationaux, le transport ferroviaire laisse passer sa chance de construire l'Europe de demain, et c'est surtout vrai pour la SNCF. La concurrence ferroviaire défendue par l'Europe est une recherche d'interopérabilité culturelle européenne, que ce soit entre entreprises ferroviaires ou entre chemins. L'autocar a pris le relais : c'est dommage en termes de développement durable, mais aussi en matière de sécurité, car le risque d'accident est bien supérieur en autocar qu'en train.

En Île-de-France, il semble y avoir un problème de gares routières. Qu'en pensez-vous ?

L.G. Les gares routières et les points d'arrêts sont, en effet, les grands oubliés de cette réforme des services librement organisés (SLO). Il suffit de voir ce qui se passait à la Porte Maillot il y a encore quelques mois. Un espace ouvert, sans séparation de trafic entre voyageurs et autocars, des pelouses vite transformées en boublier, pas de toilettes, un espace de vente Flexbus sur roulette évoquant davantage une buvette ambulante ou un food truck. Heureusement, la Porte Maillot est désormais uniquement dédiée aux autocars desservant l'aéroport de Beauvais ! La page semble tournée à terme : un grand projet de gare routière est à l'étude pour Paris.

La question des points d'arrêts mérite une réflexion plus approfondie, car il faut faire évoluer les mentalités, centrées sur la gare ferroviaire comme unique pôle d'échange pour l'intermodalité et la ville durable. Avec la révolution des nouvelles mobilités, on observe un éclatement de la notion de pôle d'échange unique et une multiplication de points de convergence entre offre et demande de mobilité, plus

ou moins informels : places, parkings, gares routières et points d'arrêts des SLO, gares ferroviaires, zones pour les locations de voiture. Les points d'arrêts se multiplient progressivement en Île-de-France : les autocars interurbains s'arrêtent maintenant à la Porte Maillot (Beauvais), à la Porte d'Orléans, à Bercy (Parking et Paris Gare), à Gallieni (Bagnollet/Isilines - Euroline) et La Défense.

C'est autour du concept de « proximité » qu'il faut penser la nouvelle manière d'organiser sa mobilité interurbaine, et donc son point d'arrêt : la proximité de son lieu de travail, de son domicile, sont des facteurs à prendre en compte. Les villes nouvelles d'Île-de-France vont devenir des points centraux pour les pôles d'échanges, comme le montrent déjà les flux des TGV Ouigo qui les desservent (Marne-la-Vallée en particulier). C'est valable aussi pour Cergy-Pontoise, bien positionnée au centre d'un axe Paris-Rouen-Le Havre. Les gares, difficilement accessibles, devraient, par contre, perdre de leur importance.

Quelles sont les pistes d'amélioration selon vous ?

L.G. Il faut d'abord penser en termes d'accessibilité et de fluidité du trafic. Qu'est-ce qu'une gare ferroviaire ? Qu'est-ce qu'une gare routière ? Un point de passage pour rejoindre son mode de transport. L'idée actuelle est d'en faire un lieu plaisant et fonctionnel pour un séjour plus ou moins long, avec en sous-jacent des modèles économiques ou de convivialité. Mais n'oublions pas que ce qui est important dans la mobilité, c'est le transport -

sa qualité, sa ponctualité, sa fréquence. Les gares innovantes et somptueuses ne peuvent pas nous faire perdre de vue la défaillance actuelle du système ferroviaire côté exploitation. Je dirais abruptement : au lieu de mettre deux TGV par heure, mettez-en six, avec un système dynamique d'auto-affectation des places lorsque vous arrivez en gare, et là vous aurez un renouveau rapide du TGV.

Les experts résument cette approche par un terme anglo-saxon : « seamless transport ». « transport sans coutures », pouvoir passer rapidement d'un mode à l'autre sans attente, avec fluidité et rapidité. L'information voyageurs est essentielle. La France a déjà fait beaucoup, même si, parfois, elle a oublié que les captifs de certains modes de transport collectif, en particulier ferroviaire (personnes modestes, étrangères ou âgées) n'ont pas de smartphone ! Pour les pouvoirs publics, la difficulté réside dans l'anticipation d'un positionnement de plus en plus informel - mais très rationnel du point de vue des acteurs - des points d'arrêts, en zone urbaine et périurbaine. Cela est vrai pour les points d'arrêt de covoiturage et les points d'arrêts des bus interurbains. Il nous semble important de l'anticiper, c'est tout l'enjeu d'un Etat-stratège : agir, non pas de manière contra-cyclique, qui suppose aux forces de l'offre et de la demande de mobilité aujourd'hui, mais comme une action d'anticipation de ces mobilités et des points d'arrêts qui en découlent. ■

Propos recueillis par Dany Nguyen-Luong