

OUIBUS, IDVROOM : la FNAUT dénonce la stratégie incohérente de la SNCF

Après avoir, en 2012, lancé le réseau de lignes d'autocars longue distance Ouibus qui concurrence le train, la SNCF renforce cette concurrence en mettant en place des services de covoiturage.

Ouibus concurrence les Intercités et les TGV

Comme cela a été démontré par l'Agence de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), le réseau des autocars Ouibus (ex-IDBus) est celui des réseaux de cars « Macron » qui concurrence le plus le train, principalement les Intercités et les TGV, mais aussi certains TER financés par les Régions.

Non seulement le réseau Ouibus, très étoffé en juillet 2016, fait perdre des recettes à la SNCF, mais il est déficitaire car la SNCF doit pratiquer des prix très bas pour résister à la concurrence de Flixbus et Isilines : son déficit cumulé était déjà de 41 millions d'euros fin 2013, son montant actuel n'a pas été publié.

En Allemagne, la Deutsche Bahn, après avoir mis en place un réseau de cars, a finalement renoncé à cette initiative et recentré ses activités sur le train : c'est l'exemple à suivre.

IDVROOM concurrence le TER

L'offre de covoiturage IDVROOM ne devait initialement concerner que des trajets courts de rabattement des voyageurs sur les gares, en particulier en bouts de lignes, afin de mieux remplir les trains.

Or la SNCF développe aujourd'hui cette offre en concurrence avec le TER, entre Bourgoin et Lyon puis, comme le fait Blablalines, sur des trajets plus longs tels que Dunkerque-Lille (80 km, un axe très bien desservi par le train, TER et TER-GV).

Le rôle rationnel des offres routières

Les offres routières de la SNCF (Ouibus, IDVROOM, IDCAB, IDPASS) sont accompagnées de publicités révélatrices de ses objectifs : « Profitez-en aussi au quotidien, même sans prendre le train ! ».

La FNAUT dénonce la stratégie incohérente de la SNCF : l'autocar, le covoiturage, le taxi, la location de voiture doivent être complémentaires et non concurrents du train, c'est-à-dire faciliter le rabattement des voyageurs sur les services existants. Une offre routière ne doit pas remplacer le train : elle n'a de sens que sur les itinéraires dépourvus de toute infrastructure ferroviaire, ou à des horaires (très matinaux ou très tardifs) auxquels un service ferroviaire n'est pas justifié par le volume du trafic potentiel.

Ce que les voyageurs attendent de la SNCF n'est pas une diversification routière de son offre, mais un renforcement des services ferroviaires, qui doivent rester son cœur de métier, et une maîtrise de leurs coûts de production afin d'éviter leur contraction.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31