

Laisser peser la concurrence sur les tarifs train et tarifs bus

108 entreprises de Réunir sont certifiées AFNOR : Préalablement à ce développement, il est important de souligner les efforts des entreprises de transport routier de voyageurs. A côté des deux majors structurés autour du groupe SNCF et de Véolia que sont Idibus et Eurolines, les transporteurs indépendants ont aussi structuré leurs moyens et Réunir affiche aujourd’hui 108 adhérents à son réseau certifiés au niveau de la qualité par l’AFNOR. Au début de l’année 2013, AFNOR Certification a renouvelé le certificat du réseau Réunir. Avec ses 17 nouvelles entreprises certifiées en 2013, Réunir est l’illustration des efforts effectués par les autocaristes pour offrir une haute qualité de service.

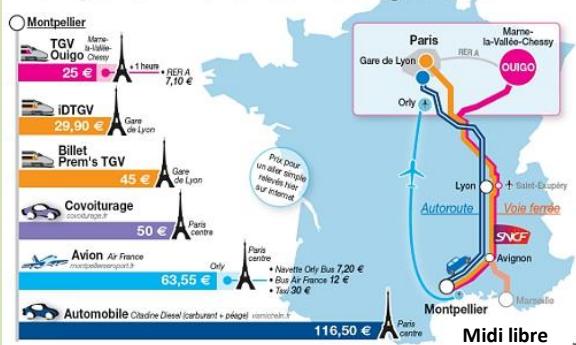
Le transport routier de voyageur est aujourd’hui une solution et une alternative raisonnable à la demande des usagers, cela malgré le fait qu’ils rencontrent de plus en plus de difficultés à financer des billets dont les prix se retrouvent trop décalés de la prestation fournie. Avoir unifié les tarifs TER entre bus et train apparaît comme un désavantage pour le bus. En effet train et bus n’ont pas du tout le même prix de production. Un bus produit son kilomètre autour de 4 euros alors qu’un train produit ses services autour de 23 euros du kilomètre, pour un remplissage comparable très souvent à la capacité d’un bus. Avec un tarif unique quel que soit le mode, il est évident que le client ne supporte plus la surfacturation routière assurant une péréquation entre modes de transport. Les difficultés économiques obligent des restrictions et des choix tarifaires lors de la préparation de chaque déplacement.

Les Tarifs, une évidence constatée par la SNCF

L’essoufflement du modèle TGV pour lequel la SNCF avoue la perception d’un marché changeant dans lequel, y compris la clientèle « affaires » s’oriente vers une prestation ordinaire devrait alerter les Autorités organisatrices de transport sur cette sensibilité de la demande. En dehors des obstinés qui comparent à charge, train et bus, sans mettre en parallèle le prix accessible des billets par prise en compte du cout réel du mode, il est clair que l’usager captif devient attentif au tarif. Cela n’a pas échappé à la SNCF qui vient d’investir dans des produits permettant d’offrir des offres lowcost. Idibus en est l’une des réponses routières ce qui confirme la pleine pertinence de l’autocar. Les TGV OUIGO sont aussi une réponse ferroviaire qui devrait permettre de conserver un volume justifiant l’utilisation d’une partie excédentaire d’un parc TGV aujourd’hui pléthorique.



Montpellier - Paris : combien ça coûte ?



Dès lors comment s’étonner que l’autorité de la concurrence s’auto saisisse d’une réflexion visant à ouvrir le marché du transport de voyageurs afin de réguler l’offre et donc le tarif des prestations. Il semble naturel que le bus puisse exprimer son potentiel en liaisons interrégionales et ne soit pas cantonné à un produit de substitution au train lorsqu’il est défaillant ou bien lorsqu’il faut pallier aux caprices de certains personnels. Une liberté de déplacement à un juste prix est un service mis à disposition d’un public en attente depuis la normalisation par le haut des tarifs TER et SNCF. Ce mouvement vers une vérité des prix est indispensable car l’écart provoqué par une trop grande administration des services est en train d’ouvrir une brèche dans laquelle s’est engouffré un covoiturage non règlementé. Les autocaristes méritent la liberté de laisser s’exprimer leurs compétences. Majoritairement relégués à des tâches de sous traitants de la SNCF, leur professionnalisme peut être une réponse à une demande ne pouvant supporter les tarifs TER et SNCF dans lesquels une complexité de compensations sociales ne permet plus de prévoir le prix de son voyage.