

Avec iDBus, la SNCF lance son low cost sur pneus

La compagnie ferroviaire lançait hier sur la route ses premiers iDBus reliant Paris à Bruxelles, Londres et Amsterdam via Lille. Une diversification dénoncée par les syndicats, qui y voient une offre de transport au rabais.

Lille (Nord), envoyée spéciale.
« C'est le grand jour », s'exclame Louis Vieillard, directeur commercial d'iDBus. Hier matin, sur les quelques places de parking le long de la gare Lille-Europe, où débarquent habituellement les autocars de la compagnie Eurolines, l'homme est venu tenter de transmettre son enthousiasme à l'occasion du lancement des premiers autocars estampillés SNCF qui, partis de Paris le matin, rouleront ensuite vers Bruxelles, Amsterdam ou Londres. Au pied des véhicules bleu et rose flamants neufs, il souligne que « c'est ce qui se fait de mieux aujourd'hui », listant l'espace des sièges, la climatisation, la prise électrique individuelle, le Wi-Fi, l'écran de géolocalisation, sans oublier la présence d'un chauffeur bilingue français-anglais chargé non seulement de conduire, mais d'assurer la « relation client », et rebaptisé pour la peine « capitaine ».

9 HEURES POUR LONDRES!
Depuis hier, la SNCF fait son entrée sur le marché du transport par autocar, via sa filiale privée SNCF-C6 qui propose huit allers-retours par jour entre Paris et les capitales belge, néerlandaise et britannique, dont quatre passant par Lille, à des prix allant de 19 euros à une soixantaine d'euros, qui devraient attirer une clientèle aux revenus modestes et peu pressée puisqu'il faudra 5 heures pour rallier

SARDINES OU PAS ?

La campagne publicitaire pour l'iDBus montre une boîte de sardines en forme de bus et invite à « changer d'idée sur les voyages en bus », qui entreraient donc dans l'ère du confort avec l'arrivée de la SNCF dans le secteur. En revanche, début juin, c'est bien le retour de la boîte de sardines qu'annonçait la compagnie en présentant son offre TGV low cost, qui sera lancée début 2013. Le concept de billets à 25 euros au maximum pour relier Paris (mais de la gare de Marne-la-Vallée) à Marseille et Montpellier, en passant par Lyon (mais en gare de Saint-Euphrasy), passe aussi par une « densification » des rames, où les sièges seront resserrés pour accueillir 20 % de voyageurs supplémentaires.



Rassemblement des cheminots CGT et SUD hier à Lille pour protester contre le lancement d'iDBus.

Paris à Bruxelles, 6h50 pour Amsterdam et 9 heures pour Londres! Assez habilement, la compagnie axe toute sa communication sur les mérites de l'iDBus comparé à la voiture, allant même jusqu'à se parer de louables intentions écologistes. « Notre première cible, c'est la voiture », déclare ainsi début juillet la directrice générale de SNCF Voyages, qui veut « convaincre les automobilistes européens d'abandonner leur voiture ». « La moitié des déplacements sur longues distances se font en voiture avec 1,8 passager en moyenne, c'est un non-sens

économique et écologique », renchérit sur le terrain Louis Vieillard d'iDBus, qui rappelle qu'un bus équivaut à vingt voitures, offre « plus de confort et plus de sécurité » pour un coût moindre, et permet d'éviter les embouteillages et les parkings payants à l'arrivée. Or, la comparaison avec le train serait

nettement moins convaincante, comme l'ont souligné hier la trentaine de militants lillois de la CGT cheminots, de SUD rail et de Convergence nationale rail - association de défense du service public ferroviaire -, venus protester contre l'initiative iDBus. « La SNCF crée une sorte de troisième

classe pour les usagers, déplore Dominique Sens, responsable régional de la CGT cheminots. D'accord il y a la clim et le Wi-Fi, mais le confort est moins bon que dans un train, on n'a droit qu'à un bagage, il n'y a qu'une place pour personne à mobilité réduite. Les temps de trajet sont longs, sans aucune

LE CHIFFRE

250

C'est, en milliers, le nombre de passagers attendus par la SNCF d'ici à fin 2012 dans ses iDBus.

garantie sur les horaires du fait des embouteillages. « Pour Pierre Hameaux, de la CGT, également, « s'il y a un besoin pour ce genre de produit, c'est que les TGV et Eurostar deviennent inaccessibles au plus grand nombre, à l'opposé d'un service public ouvert à tous ».

Les syndicalistes voient aussi dans iDBus la volonté de la SNCF d'agiter la concurrence, et même de l'organiser en son sein entre ses diverses activités et ses centaines de filiales, pour « abaisser le coût du travail et remettre en cause le statut de cheminot », estime Eric Santinelli, représentant régional de SUD rail, qui cite l'exemple des TGV low cost qui doivent être lancés début 2013, et où le personnel, certes cheminot, devra travailler 9h30 par jour au lieu de 8 heures et accepter une plus grande polyvalence. Les militants ignorent les conditions dans lesquelles ont été recrutés la cinquantaine de « capitaines » iDBus.

FANNY DOUMAYROU

Vers des liaisons de bus nationales ?

Sarkozy prépare la mise en place de liaisons par autocar à l'intérieur du territoire.

Jusqu'à récemment, le transport par autocar, autorisé pour les liaisons internationales, était limité en France aux déplacements à l'intérieur des départements, sauf pour les services SNCF de substitution aux TER. La loi d'organisation et de régulation des transports ferroviaires (ORTF) de décembre 2009 a ouvert une première brèche en autorisant, depuis début 2011, le « cabotage international », c'est-à-dire la possibilité pour les compagnies effectuant des liaisons en car vers l'étranger, de prendre des voyageurs d'une ville de France à une autre, dans la limite de 50 % des places. Eurolines, le mastodonte du secteur (groupe Veolia Transdev), a ainsi ouvert 236 liaisons l'an dernier.

Depuis, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV, représentant les autocaristes), mais aussi l'Union des transports publics et ferroviaires, à laquelle adhère la SNCF, réclamaient un pas sup-

Une première brèche a été autorisée grâce à la loi de 2009.

plémentaire dans l'expansion du marché, avec la possibilité d'ouvrir des lignes de cars purement nationales. Le gouvernement de droite les a entendues. Le ministre des transports, Thierry Mariani, avait ainsi annoncé, à l'automne dernier, un projet de loi autorisant les transporteurs à créer des lignes interrégionales ou nationales, sous

réserve que leur projet ne concurrence pas trop lourdement les lignes SNCF existantes. Mais le texte a été adopté en Conseil des ministres le 21 mars seulement, trop tard pour être examiné par le Parlement avant l'élection présidentielle et le changement de majorité. En mars, le président de la FNTV espérait que le projet serait remis sur l'étable dès juillet 2012 et prévoyait, « d'ici là, de continuer à faire de la pédagogie auprès des élus », notamment des régions, qui financent les TER et sont a priori hostiles à la concurrence du car. Il comptait faire valoir auprès d'elles les « vertus économiques » d'une offre de transport alternative qui pourrait les dispenser de financer de coûteuses liaisons ferroviaires.

F. D.