

## **Discours de clôture du colloque de la FNAUT**

*« Coût pour le consommateur des différents modes de transport de voyageurs et choix modal »*

10 janvier 2014

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les élus,

Mesdames, Messieurs,

Le ministre ne pouvait malheureusement pas se rendre disponible aujourd'hui pour clore vos travaux en raison des contraintes de son agenda.

Il m'a demandé de le représenter personnellement pour vous témoigner de tout l'intérêt qu'il porte – lui et naturellement, à travers moi, l'ensemble de ses services – aux réflexions engagées par la FNAUT dans le cadre du colloque qui vous a réunis, tout au long de la journée.

**[L'importance de l'apport de la FNAUT à la réflexion sur la politique des transports]**

La nouvelle année me donne tout d'abord l'occasion de vous transmettre les

meilleurs vœux du ministre pour 2014. Voeux d'un succès partagé, c'est le sens des souhaits que nous pouvons collectivement formuler alors que plus que jamais, les transports sont au cœur de notre vie économique, ce rouage indispensable au redressement de notre pays. Mais plus fondamentalement, les transports sont au cœur de nos vies tout court.

Dans ce difficile exercice de conception et de mise en œuvre d'une politique des transports adaptée aux enjeux de nos concitoyens, nous avons la chance, Monsieur le Président Jean Sivardière, de pouvoir compter sur le concours de la société civile, toutes ces associations d'usagers regroupées au sein de votre fédération, pour apporter le point de vue d'un acteur incontournable, le client, l'utilisateur des transports publics.

En un temps de formidables défis, où les enjeux de mobilité n'ont jamais été aussi importants, où il est plus que jamais nécessaire d'orienter au mieux les moyens publics, en un temps où il est beaucoup demandé à nos concitoyens, la FNAUT peut porter cette voix éclairée.

Le colloque que vous avez organisé, aujourd'hui, en est une traduction parmi bien d'autres. Par les études que vous réalisez, par les rencontres que vous organisez, par les contributions que vous défendez aux niveaux local comme national, votre fédération sait exprimer plus qu'une opinion, une conviction nourrie à la fois du terrain et de la réflexion.

Pour ne prendre qu'un exemple, récent, j'ai réuni le 3 décembre dernier, à la demande du ministre, le comité de suivi de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dans le prolongement des réunions qui s'étaient déjà tenues chaque année en 2011 et 2012. La FNAUT y est un partenaire essentiel pour y représenter les intérêts des voyageurs.

En tant qu'autorité organisatrice, l'Etat peut ainsi utilement s'appuyer sur la contribution de la FNAUT pour veiller, notamment, vis-à-vis de l'exploitant à la qualité du service offert aux voyageurs, que ce soit le respect des exigences de régularité ou de confort posées dans la convention ou, par exemple, la réalisation effective de l'offre.

C'est dans cet esprit que les usagers, représentés par leurs associations, ont également toute leur place dans la future gouvernance du groupe public ferroviaire, que le Gouvernement prévoit de créer dans le cadre du projet de loi qui sera prochainement examiné par le Parlement. Si des inquiétudes s'étaient faites jour à ce sujet, autant les dissiper clairement et confirmer la représentation des usagers, à laquelle le Gouvernement est profondément attaché.

### **[La tarification des transports]**

J'en viens maintenant plus précisément à l'objet de vos travaux du jour. La tarification des transports est toujours l'objet de vifs débats. Elle est d'une acuité encore plus importante dans le contexte économique et budgétaire

actuel.

Ceux qui, comme moi, ont assisté aux rencontres nationales du transport public organisées par le GART et l'UTP à Bordeaux, à la fin du mois de novembre dernier, se souviennent encore des échanges sur la question de la gratuité dans les transports publics.

D'un côté, certaines autorités organisatrices qui voient dans la gratuité le moyen de fortement développer les trafics. De l'autre, des acteurs concernés par l'érosion des taux de couverture des dépenses par les recettes tirées des voyageurs et qui souhaitent inverser la tendance, faute de quoi on risquerait de mettre en péril la soutenabilité de l'exploitation des réseaux.

N'attendez pas de moi une prise de position officielle du Gouvernement dans ce débat, sur une question qui met en jeu, en réalité, la seule responsabilité des autorités organisatrices de transport. L'Etat se veut respectueux du libre exercice des compétences qui sont reconnues aux régions, départements et autorités organisatrices des transports urbains. Il n'a aucunement vocation à s'ingérer dans des choix qui relèvent d'une décision politique, qui s'inscrit nécessairement dans un contexte local.

Si décentralisation il y a eu, c'est bien pour permettre des choix adaptés à chacune situation rencontrée sur le terrain. De ce point de vue, la tarification des transports ne recouvre pas la simple facturation d'un service, comme il pourrait l'être d'un service commercialement rentable, qui ajusterait le prix

au coût de production. C'est également un instrument d'une politique publique qui dépasse même le seul domaine des transports, pour embrasser, le cas échéant, d'autres objectifs comme un objectif d'aménagement urbain, de cohésion sociale ou encore de protection de l'environnement.

Chaque collectivité publique doit donc rester libre du choix de sa politique. Libre d'arbitrer, en fonction de ses priorités et de sa situation financière, différemment entre l'effort demandé à l'utilisateur et au contribuable local.

Ce débat sur le prix du transport public ne doit pas faire oublier la question, en amont, du coût de l'offre mise en place. Pour maîtriser l'évolution des dépenses d'exploitation, différentes stratégies peuvent être mises en place. Des recherches financées par le ministère [que Bruno Faivre d'Arcier aura sûrement évoquées puisqu'il y a participé] identifient des pistes d'action, qui rejoignent, d'ailleurs, les idées évoquées à Bordeaux : l'optimisation et la hiérarchisation des réseaux, l'amélioration de la productivité des opérateurs, l'amélioration de la fréquentation par une meilleure adaptation à la demande, l'encouragement de l'intermodalité, en particulier dans le cadre de la création des futures autorités organisatrices de la mobilité prévue dans le projet de loi de décentralisation qui vient d'être adopté... Les pistes ne manquent pas.

### **[L'effort de l'Etat pour soutenir les politiques de mobilité durable]**

A ce stade de mon propos, j'aimerais rappeler l'effort financier important

que l'Etat consacre à l'accompagnement des politiques de mobilité durable mises en œuvre par les autorités organisatrices de transport (AOT). En contribuant au financement des investissements portés par les AOT, l'Etat ôte un peu du poids de ces projets, qui peuvent peser particulièrement lourd dans leurs budgets et, par conséquent, limiter leurs marges pour financer une offre au service des usagers. Je le souligne devant vous car l'engagement de l'Etat n'a rien d'évident, alors que tout l'esprit de la décentralisation conduirait, au contraire, à ce que les AOT fassent avec leurs seuls moyens. De surcroît dans un contexte où l'Etat est appelé à faire des efforts sans précédent pour rétablir l'équilibre des comptes publics.

Je me limiterai à deux exemples tirés de l'actualité de 2013, en guise de bilan de l'année écoulée, mais qui sont chacun emblématiques.

*[l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »]*

Le premier est le lancement, en mai dernier, de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », doté d'une enveloppe de 450 M€ pour soutenir le développement des infrastructures de transport collectif urbain en province.

Près de 120 projets ont été présentés par les AOT. Nous pouvons tous nous féliciter de ce succès, qui démontre la forte attente des collectivités locales. A ce jour, le ministre dispose de l'analyse technique de l'ensemble des dossiers pour pouvoir prendre prochainement une décision.

*[la mise en œuvre du Grand Paris]*

Mon deuxième exemple en est un peu le symétrique en Ile-de-France, avec la présentation, en mars dernier, par le Premier ministre du « Nouveau Grand Paris ». Avec ce plan désormais cohérent, réaliste et financé, qui regroupe le réseau de transport du Grand Paris Express et le plan de mobilisation porté par la région, le Gouvernement a décidé de s'engager avec les collectivités locales, pour mettre fin à la saturation du réseau, désenclaver les territoires et, en définitive, offrir une offre de transport renouvelée aux Franciliens. Ce sont ainsi 7 Md€ qui seront conjointement mobilisés, dont 3 Md€ par l'Etat à travers ses établissements publics, pour améliorer les transports du quotidien sur la période 2013-2017, soit près du triple de la période précédente.

*[l'augmentation du coût d'usage du transport routier]*

J'en reviens maintenant à une autre idée évoquée dans vos travaux, celle de l'augmentation du coût d'usage de la voiture, pour inciter au report vers les transports collectifs. Je connais, en particulier, le soutien de votre fédération à l'introduction de péages urbains.

Le recours à la fiscalité, comme outil de report modal, s'avère extrêmement sensible. Aucun péage urbain, aucun projet même en perspective, compte tenu des fortes oppositions qui se manifestent. L'augmentation de la fiscalité des carburants, notamment l'alignement du prix du gazole sur celui de

l'essence, est également toujours âprement débattue. Dans ce contexte difficile, il faut collectivement se féliciter du progrès que représentent le vote de la « contribution climat énergie » dans le budget 2014 et sa montée en charge progressive prévue dans les années à venir.

Pour autant, il faut bien mesurer tout le travail de pédagogie qui reste encore à faire, ne serait-ce qu'au vu des débats qui entourent la mise en place de l'écotaxe pour les poids lourds. Cette mesure, simple dans son principe, vise à faire contribuer davantage le transport routier à la couverture de ses coûts, en particulier des coûts d'entretien du réseau qu'il utilise. La suspension de l'écotaxe révèle le défaut d'acceptabilité d'une taxe, qui n'a pas été comprise. C'est donc tout l'objet des travaux de la mission d'information parlementaire, dont la présidence vient d'être confiée à M. Jean-Paul Chanteguet, que vous avez entendu ce matin. Il s'agit de refonder, de reconstruire l'écotaxe, en lui redonnant tout son sens.

*[ne pas diaboliser la route]*

Je voudrais, à ce propos, insister sur l'idée qu'il convient de se garder de « diaboliser » la voiture et, plus généralement, le transport routier. La vérité nous oblige à devoir nuancer les affirmations et à ne pas rejeter en bloc un mode de transport, qui a toute sa pertinence selon ses modalités d'utilisation ou sa localisation.

Il faut passer des vieilles politiques uniquement orientées sur des modes de

transport à une politique qui les intègre tous, sans exclusion de principe, de manière cohérente, en fonction des usages et des besoins de déplacement.

C'est toute la philosophie qui a guidé la réflexion de la commission Mobilité 21, présidée par M. Philippe Duron, qui à la suite d'un long travail d'analyse, a rendu son rapport en juin dernier. Une route « à sa juste place ». Oui, la priorité doit aller aux modes de déplacement et de transport alternatifs à la route mais la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieu peu dense, pour les trajets de courte distance et les trajets terminaux.

Le développement de nouvelles formes de mobilité collective peut, d'ailleurs, aider à mieux inscrire la route dans un fonctionnement optimal du système de transport, par exemple avec les bus ou les autocars à haut niveau de service, le covoiturage, l'autopartage, dont l'essor montre qu'il est tout à fait possible de développer avec succès des services mutualisés à moindre coût pour la collectivité et les utilisateurs.

***[le prix des transports n'est pas le seul critère de choix]***

J'aimerais conclure en remettant en perspective l'enjeu de la tarification dans le choix du transport. Le débat a tendance à se focaliser sur le seul prix alors qu'il n'est au mieux que l'un des déterminants de la décision des usagers.

Il peut y avoir un confort, une souplesse d'usage de la voiture, qui, même si elle venait à coûter plus cher ou si, à l'inverse, le prix du transport public était rendu encore plus attractif, au-delà même de l'effort financier déjà consenti par les collectivités publiques, ne dissuaderait pas les automobilistes de renoncer à leur voiture pour gagner les transports collectifs.

De ce point de vue, le transport public souffre, le plus souvent, cruellement d'un manque de fiabilité, qui le pénalise gravement, indépendamment de la comparaison, aussi éclairée soit-elle, des prix entre modes de transport.

L'enjeu est transversal mais il est particulièrement critique en Ile-de-France et dans le transport ferroviaire.

Dans le prolongement des recommandations de la commission Mobilité 21, le Gouvernement a ainsi renversé l'ordre des priorités, en mettant l'accent, pour sa politique d'investissement, sur la remise à niveau et la modernisation des réseaux de transport existants. Priorité à la remise en état des voies ferrées avec une amplification de l'effort de régénération. Priorité à la résorption des grands points noirs du réseau ferroviaire. Priorité aussi au renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET). La signature d'une première convention de financement pour 510 M€, assortie d'une option de 100 M€ supplémentaires, en est une traduction récente. Ces nouveaux matériels permettront d'offrir au quotidien plus de

confort, plus de fiabilité, en un mot, un meilleur service aux voyageurs. C'est la condition première d'un vrai report modal.

L'amélioration du fonctionnement du système ferroviaire est également au cœur de la réforme ferroviaire, dont le projet de loi a été déposé en octobre dernier au Parlement.

L'organisation actuelle du système ferroviaire, où les fonctions de gestion de l'infrastructure se trouvent éclatées entre RFF, SNCF Infra et la DCF, se traduit par des dysfonctionnements opérationnels qui nuisent à la qualité de service. Avec la création d'un gestionnaire d'infrastructure de plein exercice, au sein d'un nouveau groupe public ferroviaire, le Gouvernement a l'objectif de construire un service public ferroviaire modernisé, qui fonctionne mieux, qui soit moins coûteux, plus efficace, au profit de tous les usagers.

Les décisions individuelles sur le choix du mode de transport sont parfois même extérieures au seul secteur des transports. L'usage de la voiture, en particulier en zone périurbaine ou rurale, peut relever d'une décision qui répond à une autre priorité, notamment le besoin d'un logement plus grand ou financièrement plus abordable, quitte à s'exposer au risque d'une forte augmentation des prix des carburants, comme on a pu le constater ces dernières années.

Je vous remercie de votre attention en vous renouvelant, avant de vous quitter, tous mes vœux pour 2014.

### **Conclusion**

Pour justifier les investissements dans les infrastructures et les services de transports, nous savons tous rappeler la contribution de ce secteur aux politiques sociales, à la politique de la ville, aux enjeux industriels, à l'atteinte des objectifs environnementaux, à l'emploi.

Le colloque d'aujourd'hui nous rappelle qu'en matière de transports, pour amener le voyageur à mieux choisir, il faut l'aider à comprendre les coûts, rendre visibles les impacts des transports par exemple au travers de la tarification.

