

Questionnaire de la FNAUT

Joël Carreiras, Secrétaire national adjoint aux transports, Parti socialiste

1. Etes-vous favorable à une exploitation de certaines liaisons ferroviaires en délégation de service public, impliquant une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ferroviaires ? et à quel horizon ?

L'ouverture à la concurrence est une évolution attendue. La commission Duron a proposé que des expérimentations soient menées sur certains trains d'équilibre du territoire (TET). Toutefois, si cette ouverture peut constituer une opportunité dans le cadre d'un espace ferroviaire européen en construction, elle n'est pas non plus une fin en soi ni une garantie de dynamisme nouveau ou d'amélioration du service aux usagers. Elle a donc besoin d'être encadrée pour en maîtriser les effets et en bonifier les atouts en fonction d'une particularité essentielle qui est celle du service public.

Face à cet enjeu, trois dimensions doivent être prise en compte.

- La première est celle d'une nouvelle et véritable régulation publique. Si on veut une ouverture à la concurrence qui se passe bien, il faut que l'Etat, loin de disparaître, réaffirme sa place et sa fonction de garant quant à l'égalisation des conditions de la concurrence mais aussi, et surtout, de définition et de préservation de l'intérêt public sur l'ensemble du territoire. Il s'agit d'organiser l'exercice d'une mission de service public et non d'une privatisation.
- La seconde est celle de notre opérateur national. La SNCF va devoir se préparer progressivement au cadre concurrentiel et avoir les moyens de résister à l'arrivée future de concurrents. Cet enjeu réclame que soit traitée en amont la préservation de normes sociales, inhérente à tout processus d'ouverture à la concurrence, notamment sur la question majeure du respect des conventions collectives et des conditions de travail.
- La troisième dimension est celle de la liberté. C'est-à-dire l'exercice concret de la notion de libre administration des collectivités quant à la possibilité de choisir le modèle de gestion. C'est déjà le cas pour les réseaux urbains. Leur liberté pourrait être étendue aussi aux modes de passation des marchés (directs ou appel d'offre).

La perspective de l'ouverture à la concurrence, sur laquelle se penche le 4eme paquet ferroviaire, a ouvert le débat à l'échelle européenne sur les conditions d'accès aux marchés. De ce débat et du respect des principes évoqués plus haut dépend naturellement le calendrier de mise en œuvre.

Le Parti socialiste reste extrêmement attaché à la notion de service public utile au plus grand nombre et à des coûts abordables. Il sera extrêmement vigilant à un égal traitement des salariés pour des travaux identiques.

2. Comment concevez-vous la coordination train-autocar ? Faut-il effectuer des transferts sur route de services ferroviaires ?

La loi pour la Croissance et l'égalité a déjà en partie répondu à la question. Cependant, le Parti socialiste restera vigilant quant à l'impact économique et environnemental de tels transferts.

Les transferts train-autocar existent déjà. La nouveauté est l'autorisation donnée à des liaisons de moins de 100 km. Elles soulèvent une inquiétude légitime des Régions quant au risque de concurrence avec les TER. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières vient de lancer ses premières consultations pour définir la méthode qui permettra de mesurer l'impact économique d'une liaison autocar de moins de 100 km sur les transports conventionnés : TER, train d'équilibre du territoire, autre ligne routière.

Un mois après la libéralisation du transport par autocar, 700 emplois ont été créés et près de 250 000 passagers ont été transportés. 75 villes Françaises sont aujourd'hui desservies par une ligne et 274 autocars assurent chaque jour des liaisons en France.

Les dernières lois de décentralisation donnent aux régions une compétence essentielle relative à l'intermodalité. Il s'agit là d'un enjeu essentiel compte tenu de la diversité des autorités organisatrices et des compétences en matière de mobilité. Il recouvre notamment la question des correspondances et horaires entre modes, de la tarification unique, bref de la qualité de service à travers la fluidité des ruptures de charges du point de vue de l'utilisateur.

Et puis il y a le sujet des gares. Le développement des lignes de car nécessite que l'on se préoccupe de leurs points de desserte et donc d'intermodalité.

A travers la libéralisation du transport par autocar et l'augmentation de l'offre attendue, il s'agit de développer une diversification des modes qui ne doivent pas se « cannibaliser » entre eux. Il faut donc des garanties coercitives pour toute autorité organisatrice, notamment les Régions. Le transfert du train vers l'autocar n'est pas une régression s'il s'agit de maintenir ou développer des dessertes dont la mauvaise efficacité par fer fragilise leur devenir. C'est cet esprit que l'on retrouve dans le rapport de P. Duron dont la radiographie précise des lignes de TET permet une approche pragmatique, respectueuse du souci de cohésion territoriale et source objective de discussion avec les collectivités.

3. Quelles sont vos propositions en matière de tarification du transport régional ?

Voilà quelques temps que ce débat anime les opérateurs de transport, inquiète parfois les usagers et préoccupe à juste titre les décideurs. Existe-t-il un ratio universel de couverture des coûts d'exploitation en matière de transport ? On sait que non. C'est autant une affaire de décision politique que de financement du service public.

Quels sont les objectifs que l'on poursuit ? Telle est la première question à se poser.

Ça peut être celui d'une stabilisation des prix dans un secteur où la mission de service public représente un coût d'accès important dans le panier des ménages. Ça peut être l'objectif de rendre le service accessible dans des conditions comparables à toutes les classes de revenus et sur l'ensemble d'un territoire donné. Il y a aussi l'objectif environnemental et de promotion de l'activité par des tarifs commerciaux incitatifs car attractifs. Et puis nous avons l'objectif comptable manifestant la recherche d'un prix d'équilibre et qui enjoint de porter un discours auto-justificatif sur la réalité du coût du service.

En fonction de la structure du réseau, des conditions d'exploitation ou des types d'utilisateurs, la situation des régions au regard de la couverture par les utilisateurs du service

rendu n'est pas homogène. Il devient difficile dans ces conditions d'avoir une politique tarifaire nationale unique.

En revanche, toute gamme tarifaire qui propose des tarifs sociaux est une bonne chose et conforme à de nombreuses lois qui les ont consacrés (LOTI, SRU, RSA...).

Il y a ensuite les tarifs en fonction de l'âge, nous pensons notamment aux jeunes pour lesquels l'intérêt est aussi pédagogique, afin d'inciter au choix modal du transport collectif. Le contexte est cependant en bouleversement. Comment ne pas citer le covoiturage, forme de mobilité émergente y compris dans son modèle économique, qui pose aussi la question de la concurrence du prix.

L'une des pistes à explorer est celle de la tarification unique. Raisonner en termes de chaîne de déplacement suppose, pour l'utilisateur, lisibilité et simplicité. Un seul titre pour recourir successivement au bus, au métro, au train, à l'autocar voire à l'auto partage ou au covoiturage serait une belle idée.

Sinon, le Parti socialiste est particulièrement favorable à la gratuité des transports scolaires. Il suivra avec attention la façon dont les régions s'acquitteront des compétences transférées des départements où chacun avait sa particularité tarifaire. Le sujet des convergences tarifaires, à la fois dans le cadre des nouveaux périmètres de compétences et ceux nés de la fusion de régions, est devant nous.

4. Les régions doivent-elles participer aux investissements dans le secteur de la mobilité, et si oui lesquels (grands projets nationaux, modernisations d'infrastructures ferroviaires ou routières existante, réouvertures de lignes ferroviaires périurbaines)? Quelle répartition souhaitez-vous entre les travaux ferroviaires et routiers ?

Sur l'ensemble de ces sujets, elles peuvent et doivent être présentes. C'est déjà le cas aujourd'hui, même si la situation des finances publiques n'offre pas le meilleur contexte pour une répartition totalement apaisée de l'effort d'investissement entre Etat et Collectivités.

Le Parti Socialiste regrette la disparition de l'ecotaxe et mesure les difficultés à financer les grandes infrastructures. Il n'en demeure pas moins que de grands projets nationaux sont en cours ou sont confirmés (SEA, GPSO...) et que les collectivités qui contribuent bénéficieront des retombées.

La priorité doit être celle du ferroviaire même si le curseur de la répartition entre les deux secteurs doit prendre en compte l'inégalité de situations. Entre les travaux ferroviaires et routiers, la répartition de l'effort dépend aussi de l'état des réseaux respectifs et de besoins de désenclavements. S'il y a des investissements autoroutiers à réaliser, ce n'est pas tant pour de nouvelles autoroutes que pour adapter ou moderniser le réseau existant. C'est le sens du compromis trouvé par le Premier Ministre avec les sociétés autoroutières qui se sont engagées à investir plus de 3 milliards d'euros. Mais ce sujet ne relève pas des compétences locales.

Le souci de toutes les régions est de permettre le développement de tous les territoires qui les composent. Cela passe donc à la fois par la modernisation d'itinéraires, l'ouverture de lignes et la rationalisation de l'offre.

Pour résumer, les objectifs prioritaires du Parti socialiste sont la relance de l'investissement dans les infrastructures, le développement des énergies renouvelables et la justice sociale. Dans ce cadre l'effort de modernisation et de développement des infrastructures doit être entrepris à tous les niveaux. Dans un souci d'égalité, l'Etat doit

aussi intervenir dans le financement de projets locaux afin d'assurer une péréquation en termes d'investissement dans les territoires. Je pense aux 450 Millions d'euros du Grenelle. Mais je pense aussi au récent fléchage infrastructures de transport fait par le Président de la République d'une partie de l'enveloppe de 1 Milliard d'euros en faveur de l'investissement local.

De manière générale, le Parti socialiste favorisera, à chaque fois que cela sera possible, les solutions les moins polluantes et consommatrices de ressources naturelles.

5. Que proposez-vous pour augmenter mes moyens financiers des régions ?

Depuis plusieurs années, les Régions se plaignent de ne plus percevoir de recettes dynamiques assises sur l'économie de leur territoire. La disparition de la Taxe Professionnelle a fait beaucoup de mal. Même si, idéalement, la revendication historique à percevoir un versement transport de la part des entreprises semble légitime pour les régions, une autre voie a été choisie et un compromis a été trouvé avec l'ARF. Désormais, les régions vont percevoir 50% de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises au lieu de 25 %. C'est une bonne chose. Nous sommes dans un moment qui est celui d'une reconstruction de la compétitivité de nos entreprises. Il faut donc trouver un juste équilibre dans la perspective d'un juste retour en terme de croissance et d'emploi. Rappelons tout de même la décision du gouvernement que j'évoquais plus haut de débloquer 1 milliard pour favoriser l'investissement local.

6. Les régions doivent-elles s'impliquer dans le transport des marchandises ? Si oui, comment ?

En termes de compétences nouvelles pour les régions en matière de transport de voyageurs, un pas vient d'être décidé. Il reste encore à être franchi. Je pense qu'il faut en rester à ce domaine de compétence.

Le problème du fret relève-t-il d'une question de périmètre de compétence ?

Certes, les régions sont indirectement concernées du fait de leur action sur les infrastructures. De là à considérer qu'une nouvelle politique doive leur être attribuée, il faut garder raison.

7. Comment concevez-vous la concertation avec les usagers des transports ?

Existe-t-il une formule unique ? Elle prend nécessairement des formes différentes en fonction de la nature des réseaux et les expériences sont diverses. De la concertation ponctuelle sur des projets à la planification globale à travers les divers schémas d'aménagement (SRIT, PDU...), il y a en effet besoin d'imaginer une concertation efficace. Cela interpelle d'ailleurs autant les usagers que les décideurs.