

Crise des transports publics : le bus sera-t-il le grand gagnant ?

Transports

Publié le jeudi 6 février 2014

Lors des Rencontres parlementaires sur les transports, qui ont à nouveau fait salle comble le 5 février, plusieurs enjeux ont été vite balayés. Et l'accent finalement mis sur la place que devrait prendre le bus dans une équation économique du transport public urbain qui ne cesse de se compliquer.

Fret, transports de passagers, financement, innovation... Les thèmes abordés le 5 février lors des Rencontres parlementaires sur les transports étaient si larges "que chacun d'eux aurait pu faire l'objet d'un séminaire dédié", a fait remarquer Frédéric Cuvillier, lors de son intervention. Le ministre délégué aux Transports est revenu sur la priorité de modernisation des transports existants - "ces transports du quotidien" – notamment des rames Intercités dont le parc se renouvelle enfin, "après parfois plus de trente années de bons et loyaux services et un matériel de traction à bout de souffle". Le ministre a aussi parlé de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), dont le projet de budget 2014 est examiné ce 6 février en conseil d'administration : "Au regard des 7 milliards de crédits que l'Etat a par exemple signés l'an dernier pour la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris, il est clair que l'Afitf ne suivra pas en termes de moyens", a poursuivi le ministre. D'autant qu'avec la récente suspension de l'écotaxe poids lourds, le budget de l'agence va être amputé de 450 millions d'euros cette année et ses priorités recentrées sur la construction des quatre nouvelles lignes TGV et le renouvellement des Trains d'équilibre du territoire (TET). Un manque à gagner qui ne sera pas sans conséquences sur le troisième appel à projets visant à développer les transports en commun. "Sans ce financement reposant in fine sur l'écotaxe, les dossiers du troisième appel à projets restent en attente sur le bureau du ministre", déplore ainsi Roland Ries, le sénateur-maire PS de Strasbourg et président du Groupement des autorités responsables de transport (Gart).

Décentraliser l'écotaxe

Alors que la mission parlementaire sur l'écotaxe pilotée par le député socialiste de l'Indre Jean-Paul Chanteguet continue en parallèle ses auditions - les dernières se sont déroulées le 5 février - le ministre des Transports a esquissé lors de ce colloque parlementaire une piste pour sortir de l'impasse et relancer ce dispositif de "fiscalité écologique" en le décentralisant. Sa relance passerait à ses yeux par "une forme de responsabilisation des territoires" et une affectation d'une partie du produit de ce prélèvement sur les usagers de la route aux régions. "Et non comme prévu jusqu'alors aux départements", glisse le député socialiste de Gironde Gilles Savary, membre de cette mission parlementaire. Le principe fait des émules. Mais suffira-t-il à remettre en selle l'écotaxe ? Le ministre a également rappelé son attachement à la logique de contractualisation Etat-région à l'œuvre dans les contrats de projets 2014-2020, que les deux parties sont en train de négocier. Il a aussi annoncé le lancement dans les jours prochains d'un plan national sur le vélo et déploré le retard pris dans les villes sur le volet de l'accessibilité des transports collectifs.

Un Grand Paris du bus

C'est l'invité surprise du débat. En ces temps de disette budgétaire, le coût, la souplesse d'exploitation du bus sont des arguments qui font mouche. Notamment en Ile-de-France. "Le chantier du Nouveau Grand Paris, c'est avant tout 70 nouvelles gares et 210 kilomètres de lignes de métro supplémentaires. La ligne rouge 15 sud du métro automatique Grand Paris Express vient ainsi de recevoir un avis favorable de la commission d'enquête publique. Mais si le bus faisait en parallèle un véritable saut technologique et que le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) faisait aussi sa mue en devenant plus efficace, un changement aurait alors vraiment lieu", a motivé le député socialiste des Hauts-de-Seine Alexis Bachelay. L'opérateur et filiale de la SNCF Keolis, à la fois présent dans le bus et le rail, ne dit évidemment pas le contraire. Son président, Jean-Pierre Farandou, a rappelé que le futur métro du Grand Paris était un "projet vitrine" très regardé à l'étranger et le symbole un brin colbertiste d'une métropole prenant à bras le corps un problème, une urgence à régler. Un projet structurant donc, mais qui ne doit pas faire oublier la pertinence du bus à répondre à une forte demande. "Les élus en charge des transports en ont conscience. Les nouvelles lignes ouvertes par notre filiale Courriers d'Ile-de-France (CIF) sont prises d'assaut. Là où une capitale comme Londres a mis le paquet il y a sept ans sur le bus, nous restons à la traîne sur ces solutions routières", explique Jean-Pierre Farandou. Un modèle londonien également mis en avant par un fabricant, Iveco-Irisbus, qui estime que le Grand Paris ne pourra se faire sans le bus : "Le bus a un problème, il traîne une image vieillotte. Les technologies ont pourtant progressé et des emplois français sont en jeu. Le paradoxe étant qu'à l'export tout va bien - la Chine est très demandeuse – mais en France moins", observe Pierre Lahutte, le patron de cette filiale de Fiat Industrial très implantée dans l'Hexagone. Si Nantes, Strasbourg ou Lille ont ouvert la voie des bus au gaz naturel véhicules (GNV), Paris peine à sortir du tout gazole. "Quant à l'hybride, seule Dijon s'est lancée alors que c'est un double progrès puisqu'on pollue moins tout en réduisant le bruit en ville. Une quarantaine de bus seront livrés à Paris, à comparer aux 600 bus hybrides de Londres", conclut-il.