

14ème législature

Question N° : 36008	De M. Hervé Féron (Socialiste, républicain et citoyen - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > organisation	Analyse > Conseil économique social et environnemental. rapport. propositions.
Question publiée au JO le : 13/08/2013 Réponse publiée au JO le : 22/07/2014 page : 6257 Date de changement d'attribution : 10/04/2014 Date de renouvellement : 19/11/2013 Date de renouvellement : 25/02/2014 Date de renouvellement : 03/06/2014		

Texte de la question

M. Hervé Féron attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'avis récent du conseil économique, social et environnemental concernant la transition énergétique dans les transports. Alors que les transports représentent 32 % de la consommation finale d'énergie, un objectif prioritaire reste d'effectuer un report modal, en particulier de la voiture individuelle vers d'autres modes moins polluants. Il s'agit donc de donner naissance et de structurer "des chaînes des transports et de logistiques" dans lesquels la gare et le mode ferroviaire dans son ensemble devraient tenir un rôle structurant. Les déplacements urbains et interurbains sont particulièrement visés dans cette approche de la mobilité. Il la remercie de bien vouloir lui faire connaître son avis sur cet avis du CESE.

Texte de la réponse

Le report modal vers les modes alternatifs à la route et à l'aérien qui sont moins consommateurs d'énergies fossiles et ont un meilleur rendement énergétique rapporté à la personne ou à la tonne transportée est une solution qui vient naturellement à l'esprit pour améliorer les performances énergétiques dans le domaine des transports. Pour autant, le report modal ne se décrète pas. Il s'influence dans le respect des grands équilibres économiques et sociaux. Dans ce contexte, la manière qui est privilégiée pour encourager le report modal est de favoriser l'émergence d'une offre alternative à la route et à l'aérien notamment par la réalisation d'infrastructures afin de créer de nouvelles fonctionnalités et de nouveaux services capables d'attirer l'automobiliste ou l'utilisateur de l'avion ou encore de répondre aux besoins des chargeurs et des logisticiens. Toutefois, l'efficacité d'une politique de l'offre en matière de report modal ne doit pas être surestimée. Si on peut penser que dans l'urbain dense, le développement du transport collectif est fondamentalement un vecteur de nature à favoriser les transferts modaux, il convient d'être plus prudent dans les déplacements à plus longue distance. Favoriser l'intermodalité suppose également d'assurer l'interopérabilité pour les voyageurs. L'Agence française pour l'intermodalité et la billettique (AFIMB) est née du constat qu'un voyageur souhaitant préparer un déplacement d'un point en Alsace vers un point en Lorraine a des difficultés à obtenir des informations sur les différents modes de transport disponibles. Il existe bien des services d'information locaux, mais ils ne sont pas « interopérables », ils ne peuvent pas « fonctionner ensemble » pour fournir une information multimodale de porte-à-porte à l'échelle de la France entière. C'est pourquoi, le ministre des

transports, de la mer et de la pêche, a lancé en février 2014 des initiatives concrètes pour structurer la filière des transports intelligents. Parmi ces initiatives, le lancement de la construction d'un grand calculateur d'itinéraire national multimodal à partir de mars 2014 : sur une seule application smartphone, les usagers pourront organiser leurs trajets en consultant les horaires et la fréquentation en temps réel. L'AFIMB aura le soin de conduire ce projet et de trouver les solutions adaptées et réalistes avec les autorités publiques (État, le groupement des autorités responsables de transport (GART), et l'Association des régions de France (ARF), et les entreprises concernées (dont la SNCF), avec pour objectif de mettre en application ce nouveau service en 2015. Avec un statut de service à compétence nationale, l'AFIMB s'appuie sur un Comité d'orientation composé de représentants des autorités organisatrices, des opérateurs de transport, des usagers et du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique. Autre initiative l'application billettique commune aux autorités organisatrices, sur une carte ou un téléphone mobile, est désormais en cours de réalisation. Toulouse, dès 2014, suivie de Marseille et Lille, seront les premières agglomérations à bénéficier du nouveau service. L'utilisateur pourra, avec son téléphone mobile, acheter et valider les titres des réseaux ayant mis en place le service. Ces sujets ne se traitent pas au niveau de la France seule. Avec nos partenaires européens, nous travaillons à la création d'une « alliance billettique européenne », destinée à promouvoir l'interopérabilité à l'échelle européenne. L'importance d'avoir un réseau de transports en commun de qualité, avec une information intermodale de qualité permet, sur un territoire urbanisé, que les usagers laissent leur véhicule et empruntent les transports collectifs. S'agissant du transport de marchandises, le mode routier est devenu le mode de référence en termes de compétitivité, de souplesse et de ponctualité. C'est pourquoi, le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche a réuni, en septembre 2013 et février 2014, deux conférences pour la relance du fret ferroviaire. A l'issue de la première conférence, les entreprises et les acteurs publics se sont répartis en cinq groupes de travail thématiques : les domaines de pertinence du fret, le fret de proximité, le fret et les grands ports maritimes, l'utilisation de l'infrastructure et la tarification, l'innovation dans le fret ferroviaire. Les groupes se sont réunis entre septembre 2013 et le début de l'année 2014 afin de dégager des pistes de relance et des actions concrètes, destinées à lever les freins au développement du fret ferroviaire.