Seul le prononcé fait foi

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DU NUMÉRIQUE

Discours d'Emmanuel MACRON, Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, Congrès de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs

– 14 octobre 2015 –

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs les parlementaires,

Mesdames, Messieurs,

C'est vrai que rares sont les réformes qui, d'abord, sont aussi lisibles et visibles que celle que vous incarnez, aussi rapidement perceptibles, et qui suscitent autant d'enthousiasme. Et on en vient finalement à se demander aujourd'hui « que diable ne l'avons-nous fait plus tôt» ? Parce que, quand on voit véritablement l'accueil sur le territoire, ce que cette réforme permet de créer et d'ouvrir, elle démontre si besoin était que lorsque la France s'ouvre, se libère, lorsqu'une mesure comme celle-ci – et je reviendrai sur les détails – est bénéfique pour la collectivité, elle porte en elle-même le symbole du mouvement, elle porte en elle-même cette manifestation que, en décidant des réformes, on peut contribuer à l'intérêt de tous. On peut faire avancer le pays, et c'est ce que je crois très profondément. C'est pourquoi je voulais être avec vous ce matin.

Cette ouverture des lignes d'autocars, cette simplification, cette réforme en profondeur est bonne pour le pays, parce qu'elle a un double sens : d'abord elle est un choc d'activité pour votre secteur, et puis elle est un choc de mobilité pour l'économie tout entière. Alors, un choc d'activité pour votre secteur, parce que l'ouverture du secteur des autocars, c'est en effet une réforme que vous attendiez depuis longtemps. Et vous étiez nombreux – opérateurs, entreprises – à être prêts, on a pu le mesurer puisque dès que les choses ont commencé à être annoncées, certains ont anticipé, ont commencé à se positionner, tout était là.

Vous n'attendiez qu'une seule et unique chose : que soit levé le blocage réglementaire. Un potentiel immense était bridé, empêché, entravé par une réglementation qui était devenue excessive. Il ne s'agit pas de tout déréglementer partout, de tout déréguler – et on y reviendra : il faut trouver la bonne régulation. Mais celle qui bride l'activité en pensant protéger une autre part de notre activité était

illusoire, il était donc nécessaire de bouger. Et le secteur des autocars était, de manière évidente, sous-dimensionné en France.

Nous sommes l'un des pays d'Europe où le transport collectif est le plus faible. Nous sommes, ou nous étions j'ai envie de dire, jusqu'à aujourd'hui, l'un des pays d'Europe où cette mobilité collective était la moins développée : 110.000 passagers en 2014, quand nos voisins anglais sont à 30 millions ou nos voisins allemands qui, il y a un peu plus de dix-huit mois, ont procédé à une réforme comparable, sont à huit millions. Ce qui montre le potentiel extraordinaire qu'il y avait derrière une telle ouverture.

Parce qu'il fallait demander des autorisations, devenues trop lourdes, il fallait parfois jusqu'à dix-huit mois pour obtenir l'autorisation de desservir des villes françaises, et seulement dans le cadre d'un déplacement international, ce cabotage international dans le cadre duquel nous vivions jusqu'alors. Cette complexité, elle était devenue injustifiée, elle empêchait des opportunités de créations d'emplois, de mobilité, et c'est pourquoi nous avons, collectivement, voulu réformer tout cela, pour créer de la mobilité pour toutes et tous, créer des emplois, aider à développer ce secteur.

Et deux mois après la promulgation de la loi pour la croissance, activité et l'égalité des chances économiques, les effets tangibles de cette réforme sont déjà perceptibles : en moyenne, on crée vingt emplois par jour, grâce à cette réforme, près de 250.000 passagers sont transportés dans toute la France, c'est-à-dire déjà deux fois plus que sur l'ensemble de l'année 2014. 75 villes françaises sont desservies, 274 autocars, assurant chaque jour des liaisons en France, sont déployés. Ça n'est que le début, deux mois, et beaucoup de choses n'étaient pas encore stabilisées.

Et nous allons pouvoir aller beaucoup plus loin, et créer plus d'activité. Quand je regarde les analyses a priori qui ont été conduites par des instances indépendantes – et j'ai toujours été très prudent sur ce sujet –, qu'il s'agisse de France Stratégie qui estimait le potentiel d'emplois créés à 22.000 emplois directs à l'horizon 2025, sans compter donc les emplois indirects d'activité commerciale, sur les gares routières, d'activité industrielle, dans la fabrication : la plupart des experts indépendants tablent entre 15.000 et 25.000 emplois créés par cette réforme.

D'ici fin 2016, les estimations portent sur la création de près de 200 lignes et de 2.000 à 3.000 emplois directs. Et je compte sur vous pour ne pas faire mentir ces prévisions, je dirais même pour les battre. L'ouverture du secteur des autocars, elle profitera à votre secteur, mais aussi à tout le secteur des transports, et je veux d'abord

être clair sur ce point. Je pense que nous avons collectivement entretenu une illusion française selon laquelle il y avait une concurrence exclusive entre les différents modes de transport. La présence de Guillaume PEPY avec vous ce matin, et de l'ensemble des dirigeants de ce secteur, montre bien le contraire.

Cela n'est pas vrai qu'en fermant les lignes d'autocars ou en empêchant l'ouverture, on protégeait le rail. D'abord, parce que nous avons eu des difficultés dans ce secteur sans que cette ouverture soit permise – si besoin était d'avoir ce que les économistes appellent un contrefactuel. Mais surtout, parce que ces modes de transport, si leur ouverture est bien régulée, ne se cannibalisent pas, ils se complètent, et plutôt que de penser des modalités de transport les unes contre les autres, c'est la multi-modalité et l'inter-modalité que nous devons améliorer dans notre pays, que nous devons inventer.

Et si nous avons eu des points de défaillance, c'est sur ce sujet. Quiconque peut prendre un TGV entre Paris et Toulouse ne prendra pas un car s'il a les moyens de prendre le TGV, parlons-nous franchement et simplement. Par contre, celles et ceux qui n'ont pas les moyens de prendre le TGV et ne peuvent donc aujourd'hui faire ce déplacement seront heureux de le trouver. Et sur d'autres trajets, le train n'est pas rentable. Il n'existe d'ailleurs pas. Les développements ne peuvent se faire. Et à cet égard, l'ouverture de lignes d'autocars est pertinente.

Donc nous devons penser la complémentarité entre la mobilité individuelle, la mobilité collective entre autres par l'autocar, le rail, et l'avion, et créer précisément ces lieux d'inter-modalité qui permettront de passer de l'un à l'autre. Ouvrir un secteur, ça n'est pas tout permettre, c'est permettre justement cette complémentarité entre les différentes modalités de transport. Et pour cela, eh bien, il était important qu'on puisse faire respecter quelques règles, qui correspondent au bon fonctionnement du secteur, et en même temps, qui en assurent un développement équilibré, soutenable, compte tenu de nos objectifs par ailleurs.

Et je veux ici bien dire que cette ouverture, ça n'est pas une déréglementation à tout crin : nous avons répondu à une sur-réglementation devenue injustifiée, mais ça n'est pas pour autant la loi de la jungle qui aura cours. Aussi, des règles sont en train d'être aujourd'hui élaborées, et elles ont été durant ces dernières semaines précisées. Depuis le 1er septembre, tous les véhicules doivent être équipés d'un éthylotest anti-démarrage ; depuis le 24 septembre, tous les véhicules doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite ; et par décret pris, tous les véhicules devront être aux normes Euro 6 à partir du 1er janvier 2018.

Et à ce titre, je ne laisserai personne dire que ce mode de transport est plus dangereux que le véhicule individuel, compte tenu même des contraintes que nous porterons, et que vous ferez vivre, ni qu'il est plus polluant. Qu'on aille m'expliquer qu'une voiture individuelle ou même que le covoiturage serait moins polluant qu'un transport collectif par autocar, a fortiori quand on y met ce type de normes, ou que d'autres modes de transport, mal remplis, seraient moins polluants : non. Il fallait l'encadrer, avoir des exigences, nous l'avons fait. Mais je pense que sur ce sujet, les règles sont claires, et permettront un développement, à la fois écologique et en plein respect des règles de sécurité routière.

Et je note à cet égard que l'une de vos tables rondes est consacrée justement à l'autocar durable, ce dont je vous félicite, parce que, alors même que le secteur s'ouvre à marche forcée, il est important de penser dès maintenant les règles qui permettront d'accompagner son déploiement équilibré. Il faut veiller aussi à l'équilibre des territoires, justement, et je sais que plusieurs d'entre vous – je pense au Président AUXIETTE qui est là au premier rang, et qui est venu débattre avec vous de ce sujet – sont sensibles à ce point. Ils ont raison, en particulier – vous l'avez rappelé, Monsieur le Président – pour les distances inférieures à 100 kilomètres.

Mais quelle est la règle ? La règle pour les ouvertures, c'est d'abord que la liberté prime, ce n'est plus l'autorisation préalable, ce qui correspond quand même mieux au monde dans lequel nous vivons. Mais ensuite, c'est de dire : pour les liaisons inférieures à 100 kilomètres, on doit pouvoir avoir une régulation *ex-post*, et le décret a été publié ce matin. Il vous donnera une grande responsabilité, Monsieur le Président CARDO, puisque dans le même temps, par cette réforme, l'ARAF va devenir l'ARAFER, et aura un exercice étendu de ses fonctions sur ce secteur comme dans d'autres.

Qu'est-ce que ça voudra dire très concrètement ? Ça voudra dire que l'ouverture d'une ligne pourra être contestée dans les deux mois par l'autorité organisatrice des transports, la région ou le département. Deux mois. On ne pourra pas non plus avoir des manœuvres dilatoires, des blocages. Deux mois, c'est raisonnable : quand une ligne s'ouvre et qu'elle pose des difficultés, on le voit, on a deux mois pour justement saisir, contester cette ouverture.

Et donc l'autorité rendra sa décision sur avis conforme de l'ARAFER. Donc l'ARAFER devra ensuite émettre elle-même un avis, et l'autorité organisatrice des transports, sur la base de cet avis conforme de l'ARAFER, pourra dire : cette ligne, de manière évidente, qui a été ouverte par un acteur privé, sur une liaison de moins

de 100 kilomètres, elle déstabilise les transports tels qu'ils ont été organisés, en particulier le rail de proximité.

On n'interdit pas a priori, mais on laisse la possibilité d'interrompre, on donne une surveillance encadrée, l'ARAFER ayant cette responsabilité d'avoir une approche harmonisée sur l'ensemble du territoire, et d'éviter qu'il y ait 13, 15, 20 politiques de transport sur celui-ci. Il doit y avoir un cadre harmonisé – c'est l'objet de cet avis conforme –, mais en même temps, la possibilité de réguler. Et le silence vaudra accord, c'est-à-dire que si au bout de deux mois une ligne ouverte n'a fait l'objet d'aucune contestation, elle sera considérée comme ouverte.

Vous voyez qu'on peut ouvrir notre économie, moderniser, accélérer les choses, sans pour autant tout bloquer. L'objectif de la réforme, c'est de créer de la mobilité là où elle n'existe pas, pour les lignes de plus de 100 kilomètres tout particulièrement – et à ce titre, l'ouverture d'une ligne entre Bordeaux et Clermont-Ferrand par exemple, et Lyon, est à cet égard une excellente démonstration – ; mais aussi pour des mobilités de moins de 100 kilomètres, qui auront de la pertinence, et vous avez très réactifs sur certaines lignes interurbaines, longues distances, et j'espère que vous le serez pour certaines lignes de proximité qui sont importantes dans le monde rural, isolé, où le rail n'a pas cours. Et cette offre, nouvelle, elle constitue une véritable opportunité.

L'enjeu maintenant, c'est d'aller au bout pour que cette ouverture se transforme durablement en création d'activité et d'emplois. Pour ce faire, c'est largement à vous de jouer. Nous avons pris les décrets de manière très rapide à la suite de la promulgation de la loi et il faut aujourd'hui que nous soyons collectivement vigilants sur quelques éléments.

D'abord le cadre : pour que tout ceci se développe, nous devons en construire le cadre, en particulier sur nos territoires, le cadre de cette intermodalité. C'est tout le défi des gares routières Le développement premier que nous sommes en train de vivre n'est pas bloqué. Il y a des gares routières qui existent. Certains arrivent à desservir des villes à proximité, s'arrangent, mais il faut qu'on ait un cadre stable dans le temps. C'est l'objectif du dernier texte qu'il restera à prendre : une ordonnance d'ici la fin de l'année et le début de l'année prochaine, qui nous conduira à définir les règles d'ouverture de ces gares routières. Un exercice de recensement des gares routières est en cours. La SNCF, avec l'ensemble de ses partenaires, y participe suite à la réunion que nous avons conduite il y a quelques semaines et à laquelle plusieurs d'entre vous étaient présents.

Avec mon collègue Alain VIDALIES, nous préparons ce projet d'ordonnance sur lequel vous serez consultés d'ici la fin du mois. Il clarifiera les réglementations applicables aux gares publiques comme aux gares privées. Sur ce point, il s'agit d'être pragmatique. Dans la majorité des cas, les gares routières existantes ou mieux aménagées peuvent être utilisées. Dans d'autres, certains acteurs feront le choix d'avoir leur propre infrastructure. Et l'objectif de ce travail que nous sommes en train de conduire, c'est d'en définir le cadre harmonieux, les règles de partage pour qu'il puisse y avoir un déploiement organisé sur le territoire de l'ensemble des acteurs.

Ensuite, c'est sur l'emploi. Vous l'avez rappelé, monsieur le Président, et je vous en remercie, vous connaissez l'objectif que je porte depuis le début qui est qu'en même temps qu'on ouvre un secteur, il faut redonner des perspectives parce que d'autres secteurs sont en train de souffrir. Vous l'avez évoqué, le secteur surcapacitaire du transport routier a beaucoup souffert ces dernières années. Nous avons connu des sinistres sur tout le territoire, MORY DUCROS pour n'en citer qu'un. Nous avons donc voulu constituer avec François REBSAMEN puis Myriam EL KHOMRI cette passerelle, puisque c'est ainsi que cette cellule se nomme, qui permet justement d'accélérer la requalification des chauffeurs, qui permet d'apporter de manière rapide les formations nécessaires pour devenir conducteur d'autocar.

Je pense que c'est un dispositif extrêmement important parce qu'il concrétise la réforme sur le terrain, il redonne des perspectives à celles et ceux qui viennent de connaître une restructuration industrielle. C'est ça ce qu'on appelle le mouvement schumpetérien dans une économie : on crée quelque chose qui vient remplacer une activité qui elle-même était en train de s'étioler ou qui était devenue surcapacitaire ou trop fragile. C'est ça qu'il faut illustrer avec cette réforme : redonner des opportunités à certaines et certains qui viennent de perdre leur emploi et qui ont des qualifications voisines.

Enfin, c'est sur la production en France que je compte sur vous. Il ne faut pas, sur ces sujets, forcément faire de grandes déclarations romantiques. Il faut rarement prendre des textes contraignants compte tenu des contraintes communautaires, mais il faut avoir une conscience collective. Nous allons développer une offre, l'accroître. Il faut au maximum que la production industrielle qui existe en amont, c'est-à-dire que les autocars qui seront déployés, soient construits en France. Cette réforme, elle doit aussi créer de l'emploi industriel.

Nos amis de FLIXBUS, dont l'actionnaire est un constructeur allemand, ont eu le bon goût il y a quelques semaines, d'acheter malgré tout des autocars en France par le

biais d'un de leurs partenaires. Mais quand je regarde ce qui se passe en Allemagne, je vois que c'est la quasi-totalité de la flotte qui est construite dans le pays. Il n'y a pas plus de lois ou de décrets, il y a une conscience collective, qui parfois en effet ne conduit pas à aller acheter le moins cher. Mais on achète ce qui fait partie de la filière française : ça, c'est notre responsabilité collective, c'est la vôtre.

Il y a aujourd'hui un constructeur italien qui a un site de production en France, certains étaient avec moi il y a quelques semaines là-bas, à Annonay : c'est IVECO. Il produit le Magelys, dont l'un des modèles a été sacré meilleur autocar de l'année et choisi, me dit-on, par l'équipe des All Blacks. Je crains même que notre propre équipe n'ait pas choisi un autocar construit en France, ce qui montre tout le travail qu'il reste à faire [*applaudissements du public*] – vous avez raison d'applaudir à la fois les autocars et l'équipe de France de rugby !

Notre défi collectif, notre responsabilité, c'est aussi d'avoir ce discours de filière, c'est-à-dire de tout faire pour qu'on développe de l'emploi industriel sur nos territoires. Parce que nous avons le savoir-faire et nous avons l'excellence pour aider celles et ceux qui d'ores et déjà le font. Et il faut avoir un dialogue productif avec les constructeurs d'autocars qui n'ont pas d'implantation industrielle en France, mais par le biais de cette opportunité doivent venir s'y installer. Il faut que chacune et chacun aient présent à l'esprit cette problématique quand il négocie, quand il a cette relation contractuelle avec des constructeurs d'autocar. Trop souvent, nous allons disperser dans ces discussions et donc nous n'avons pas cette approche par filière. Mais on ne doit pas simplement créer des emplois de conducteurs, des emplois dans les gares routières que nous allons développer, qui seront des emplois de service, de commerce. Il faut aussi créer de l'emploi industriel par cette réforme : c'est cela l'un des enjeux.

Enfin, je crois que cette réforme, je le disais, elle est bonne pour notre économie tout entière parce que c'est un choc de mobilité pour tout le pays, et je veux finir là-dessus. C'est en cela que cette réforme de l'ouverture des autocars est emblématique. La mobilité, c'est de la compétitivité. Quand des femmes et des hommes ne peuvent pas se déplacer sur le territoire, parfois pour se distraire, pour retrouver leur famille ou pour aller chercher un emploi à un juste prix qui soit celui aussi offert par les transports collectifs, on enlève des opportunités, on ferme des options, on empêche certains choix.

Oui, la mobilité c'est un facteur de compétitivité, de productivité et donc de croissance. Ça n'est pas simplement bon pour votre secteur, c'est bon pour

l'économie tout entière. Il ne s'agit pas que dans votre secteur vous entamiez une guerre des prix à tout crin qui conduise à dire : « Ce qu'il faut absolument faire, c'est proposer l'offre en transport collectif qui ne vaudra quasiment rien », parce qu'on finit par ne plus donner le juste prix à l'activité que vous représentez. Le passage à une plus grande part de la mobilité collective, par définition moins chère, doit trouver ses propres équilibres économiques de manière, je dirais, partenariale et gagnante pour l'ensemble de la filière : c'est la clef pour développer cette mobilité et avoir cet impact sur toute l'économie.

Grâce à cette réforme, la mobilité sera rendue – elle est déjà rendue – moins coûteuse. En moyenne, le prix d'un trajet en autocar est deux fois moins élevé que celui du train et il est infiniment plus simple pour beaucoup de nos concitoyens que, évidemment, la mobilité individuelle par la voiture. Ensuite parce que cette réforme, elle améliorera la couverture de notre territoire, c'est-à-dire là aussi son accessibilité. Et donc elle donnera plus d'opportunités pour les individus, plus de mobilité, plus d'activité et puis plus d'accessibilité pour nos territoires et là aussi plus d'opportunités pour ces derniers. Cette réforme, elle améliorera nos territoires en couverture de transport collectif parce que, comme je le disais au début de mon propos, nous sommes l'un des pays d'Europe où ce transport est insuffisamment développé, et qu'encore une fois le rail ou l'avion ne peuvent aller partout.

Cet objectif de complémentarité donnera aussi plus de capillarité à nos transports collectifs. Il redonnera des équilibres et c'est en soi un volet de la réforme territoriale que nous aurons collectivement inventé, qui ne sera pas décrété celui-là, mais que vous aurez à inventer par vos propres déploiements, par la dynamique économique et de mobilité qui sera créée à travers cette réforme.

Voilà, mesdames et messieurs, ce que je voulais vous dire ce matin, au-delà du plaisir d'être parmi vous. Vous l'avez dit, monsieur le Président, il y a parfois des idées qu'on peut avoir, et puis on a du mal à les pousser. Cette idée-là a été poussée par nombre d'entre vous, par des économistes, et puis on n'arrivait pas à la faire sortir. D'un seul coup, une forme de consensus s'est créée. Je ne dis pas qu'on a réglé tous les problèmes, on vient de l'évoquer, mais un mouvement s'est mis en place. Il y a encore beaucoup à faire. En quelque sorte, je vous passe ce matin le témoin de la réforme. J'ai fait ce que je pouvais pendant les quelques mois où je l'ai eu, maintenant c'est à vous.

C'est à vous de faire vivre cette réforme pour qu'elle soit harmonieuse, que vous trouviez les justes régulations, les justes comportements entre les différents acteurs,

que les plus gros fassent aussi la place aux plus petits. Il y a des contractualisations qui se font mais il y a beaucoup de PME dans ce secteur qui ont leur place sur le territoire, qui ont besoin de développer cette activité. Et puis, comme je l'ai dit, il faut qu'on puisse créer partout où c'est possible le maximum d'activité et d'opportunités d'emploi avec cette réforme. C'est ça maintenant l'enjeu, c'est le vôtre. Moi, je maintiendrai toute la vigilance des pouvoirs publics pour aller toujours le plus vite possible, définir un cadre clair, transparent, équilibré, mais maintenant c'est à vous de transformer tout cela en croissance, en activité, en égalité des chances économiques. Parce que vous avez compris l'idée que je m'en fais.

La réforme, ce n'est pas le gouvernement qui la fait tout seul. Le gouvernement pousse parfois des lignes, doit pousser des débats, doit conduire ces réformes jusqu'au bout dans le territoire qui est le sien – celui de la loi, du règlement, puis des contrôles –, mais après ce sont les acteurs de terrain, les entreprises, les salariés, les élus qui les font vivre. Et donc maintenant, cette réforme à laquelle je crois beaucoup comme vous, c'est votre responsabilité et c'est la nôtre.

Merci à vous.