

INTERVENTION COLLOQUE FNAUT 10 JANVIER 2014

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

Je vous souhaite tout d'abord la bienvenue au nom de Jean Paul Chanteguet. Il m'a chargée de vous transmettre ses meilleurs vœux pour un déroulé aussi réussi que possible de votre colloque et de vous adresser quelques mots à propos du sujet que vous allez traiter tout au long des débats de cette journée.

Le changement climatique, comme le 5^{ème} rapport du GIEC nous l'a rappelé, est sans équivoque. Le réchauffement global de l'atmosphère et des océans, la fonte des glaciers, dus aux activités humaines vont provoquer un changement exceptionnel de l'histoire du climat. Celui-ci affectera de manière considérable la vie sur terre des êtres humains mais aussi de toutes les espèces animales et végétales.

La conférence climatique, qui s'est tenue au mois de novembre dernier à Varsovie, a établi une feuille de route et listé les étapes, qui doivent conduire la communauté internationale à parvenir à Paris en décembre 2015 à un accord sur une réduction permettant de limiter le réchauffement à 2°.

La France, qui accueille cette conférence, se doit d'être exemplaire. Dans notre pays, les transports représentent 27% des émissions de gaz à effet de serre et 32% de la consommation d'énergie finale. Ils sont également à l'origine de 70% des particules fines présentes dans l'air des villes. Repenser la politique des transports est donc essentiel pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique, réaliser la transition énergétique et faire régresser la pollution atmosphérique. Pour ce faire, l'évolution des usages et donc des modes de vie que cela suppose pour les citoyens doit être accompagnée par les responsables politiques.

Deux priorités s'imposent : renchérir l'usage de la voiture et proposer une offre alternative, en investissant dans les infrastructures de transports collectifs.

Rendre plus chère l'utilisation des véhicules personnels constitue donc le premier volet. Il s'agit d'adresser aux citoyens un signal prix, qui l'encourage à changer de comportement pour privilégier l'usage collectif du transport. Le vote, dans la loi de finances 2014, du principe d'une assiette carbone ou d'une contribution climat-énergie va dans le bon sens. Il s'agit de relever de manière

progressive les taux de taxes intérieures sur la consommation d'énergies fossiles. Cette composante carbone, fixée à 7 euros en 2014, devra poursuivre son augmentation, à prélèvement constant pour les contribuables, pour atteindre 14 euros 50 centimes en 2015 et 22 euros en 2016. Cela a été voté dans la loi de finances s'appliquant cette année. Cela devra être confirmé par les votes des deux prochaines années. Ce qui permettra d'engager le resserrement des fiscalités, appliquées aujourd'hui de manière différenciée à l'essence et au diesel. Une partie des moyens financiers ainsi dégagés devra d'ailleurs être utilisée, pour encourager le retrait du parc automobile des véhicules diesel les plus polluants.

Le cas des habitants des zones péri-urbaines devra évidemment faire l'objet d'un traitement particulier. Poussés à s'installer en périphérie des grandes agglomérations par l'augmentation en centre-ville du prix du foncier, ces ménages se retrouvent piégés dans des zones qu'il leur faut quitter tant pour travailler que pour étudier, se soigner ou se distraire, tandis que le coût d'usage de l'automobile explose.

Des péages en centre-ville pourront également être mis en place dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants. L'exemple de Stockholm est à ce titre particulièrement encourageant. A l'origine très critiquée, la taxe sur la congestion, qui a été instaurée en 2006, bénéficie aujourd'hui d'un soutien majoritaire de la part des habitants de la grande couronne de la capitale suédoise concernés par son paiement. Les voitures, dites vertes, sont exemptées du péage, qui s'applique uniquement en semaine. 30 000 heures d'embouteillage ont été économisées. La qualité de l'air a été améliorée. Et le nombre de passagers traversant Stockholm a baissé en 2012 de 20% alors que la population a augmenté. Enfin la taxe a surtout pénalisé les automobilistes aisés; les plus défavorisés utilisant des transports en commun, qui reviennent moins cher. Il ne s'agit bien sûr pas d'appliquer à l'identique ces mesures en France mais de pouvoir arrêter, en fonction des villes concernées, les objectifs que l'on se fixe : limiter le trafic de véhicules à partir d'une certaine puissance, l'interdire sur certains axes à certaines heures, optimiser le nombre de passagers ou encore faire du report d'un axe sur un autre. Quelques 200 villes en Europe ont suivi l'exemple suédois et restreignent aujourd'hui leur accès

aux véhicules polluants, en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie, en Autriche mais aussi à l'est du continent en République tchèque et en Hongrie.

Le deuxième volet de l'action à mener en priorité concerne l'offre alternative de transports collectifs, qu'il faut à la fois enrichir et diversifier. Développer les actuelles infrastructures, qu'il s'agisse des métros, des tramways ou des trains passe par un budget conséquent, géré par l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Malheureusement ce budget est, comme vous le savez, menacé par le report dans le temps de l'écotaxe sur les poids lourds, qui devait lui rapporter 760 millions de recettes par an. La mission d'information parlementaire, dont Jean Paul Chanteguet est rapporteur et qui a commencé ses travaux en décembre, s'efforce de remettre à plat ce projet. Il s'agit de faire comprendre aux différents acteurs que, loin d'être un impôt supplémentaire, l'écotaxe constitue un véritable péage pour l'usage des routes par les poids lourds, dispensés jusqu'ici de toute responsabilité financière, laquelle a été de fait reportée sur les contribuables. Loin de constituer une révolution, ce mode de prise en charge du coût existe depuis des dizaines d'années pour les autoroutes. Le budget de l'agence devrait être utilisé en priorité pour financer les chemins de fer et les transports collectifs en site propre.

Enfin rendre plus durable les transports collectifs impose de réfléchir à la diversification des voies empruntées, comme le trafic fluvial pour le transport des marchandises jusqu'au cœur des villes ou l'installation de téléphériques urbains, comme le feront Brest en 2015 et Toulouse en 2017. L'installation d'un câble et de bennes revient dans ces deux cas largement moins cher que la construction d'un tunnel ou d'un pont. Le téléphérique permet de relier ainsi des sites séparés par des obstacles naturels, rivières ou collines, et d'assurer la circulation de 2000 à 7000 personnes par heure en désenclavant certains quartiers, ceci sans aucune émission de gaz carbonique.

Je conclurai mon propos en appelant également à la réflexion sur la façon dont les usagers envisagent leur mobilité. L'étude annuelle de l'observatoire Cetelem, réalisée dans huit pays européens et publiée début décembre, montre que la vision de la voiture, autrefois objet de prestige, est devenue plus prosaïque. Elle représente de plus en plus un moyen de se déplacer parmi

d'autres, un facteur de pollution, un bien coûteux, tandis que se développe l'idée, pour la moitié des personnes interrogées, qu'il s'agira dans l'avenir d'un objet possédé à plusieurs ou même d'un service sur le modèle de l'auto-partage. Ces notions qui relèvent aujourd'hui encore d'une certaine marginalité dans les pratiques pourraient donc se développer à l'avenir et aider à de nouveaux arbitrages de la part des utilisateurs qui sont aussi des citoyens.