

Conférence de presse du vendredi 16 mai 2014

La politique des transports à la veille d'une régression ?

- 1 - La politique des nouveaux élus municipaux**
- 2 - Les contrats de plans Etat-Régions et les projets autoroutiers**
- 3 - L'écotaxe poids lourds**

Les enjeux d'une politique responsable des transports

Une politique des transports responsable doit tenir compte des évolutions de la société et des contraintes nouvelles identifiées à ce jour, et anticiper.

- La demande sociale de transport collectif s'amplifie. Elle est liée à l'augmentation de la population, à son vieillissement, à sa concentration dans les zones urbaines ; à la nouvelle attitude des jeunes face à la voiture.
- Les contraintes de circulation en voiture s'accroissent : allongement des distances à parcourir, croissance des embouteillages, difficultés de stationnement ; diminution du pouvoir d'achat d'une partie des ménages et hausse du coût d'usage de la voiture.
- La nécessité d'enrayer la pollution de l'air urbain et la dégradation de la santé publique a été mise en évidence par le pic de pollution de l'air qui a affecté de nombreuses agglomérations, début mars dernier, et par l'inertie de l'Etat et des collectivités locales : « ne bougez pas, respirez avec modération et attendez que le vent se lève ».
- Le dernier rapport du GIEC est alarmiste : il n'est plus temps de tergiverser si on veut limiter à 2°C la hausse de la température moyenne de la surface de la planète d'ici 2100, il faut agir vite et fort. Au-delà de 2°C, la vie sur terre deviendrait problématique.

Selon un sondage récent (YouGov pour 20 Minutes), 85,5 % des personnes interrogées estiment, face aux embouteillages et aux pics de pollution, que « davantage de moyens alternatifs à la voiture devraient être proposés pour circuler en ville ».

Par ailleurs, la contrainte financière se renforce. Il est admis qu'il faut aujourd'hui réduire la dette publique et les dépenses de l'Etat et des collectivités territoriales, *il faut donc dépenser mieux et concentrer l'argent disponible sur les orientations d'avenir*. A noter qu'il y a des mauvaises économies (par exemple, suppression ou dégradation des services de bus, remplacement de trains par des cars ou de tramways par des bus) mais aussi des bonnes (abaissement du coût de production des TER par des délégations de service public).

1. La politique des nouveaux élus municipaux

En 2008, les adversaires déclarés des transports collectifs, du tramway en particulier, avaient été sanctionnés par les électeurs : à Paris, à Reims, à Tours.

En mars dernier, comme si le pic de pollution n'était qu'un épisode anodin, les candidats ont accumulé les fausses bonnes idées, les gadgets et les promesses démagogiques au lieu de traiter les problèmes de fond tels que la pénurie d'aménagements cyclables, le manque de capacité des transports collectifs et la maîtrise nécessaire de la voiture.

Qu'en est-il aujourd'hui sur le terrain, après les élections ? Nous résumons ci-dessous les résultats d'une enquête de la FNAUT sur les engagements et premières décisions des nouveaux maires (de droite sauf Avignon). D'une manière générale, on observe que les nouveaux élus sont nombreux à être défavorables au transport collectif. Une régression de la maîtrise de la voiture, voire un retour aux années Pompidou, est à craindre ou même clairement engagée dans de nombreuses agglomérations.

- Indépendamment du report de l'écotaxe qui fragilise leur financement, **des projets de TCSP, tramways ou même BHNS**, sont remis en question par les nouveaux élus. C'est le cas à Amiens (la nouvelle maire, incompétente, refuse le tram et préfère le tram sur pneus de ... Nancy), Angoulême, Aubagne (2ème ligne de tram), Avignon (la nouvelle maire PS veut un BHNS alors que le matériel tramway est déjà commandé), Caen, Chalon-sur-Saône, Montbéliard, Niort, Pau, Périgueux. Les lignes ferroviaires périurbaines sont ignorées.
- Des **couloirs réservés aux bus et aux cyclistes**, considérés comme trop gênants pour la circulation automobile, sont supprimés : Evreux, Tourcoing.
Des rues sont rouvertes à la circulation : Amiens, Reims.
Des traversées rapides du centre-ville vont être créées : Saint-Etienne.
Des contournements autoroutiers sont prévus : Strasbourg, Toulouse.
- Le **stationnement gratuit** se répand (la première heure et le samedi, le stationnement minute en hypercentre) : Angers, Angoulême, Caen, Chambéry, Charleville-Mézières, Hazebrouck, La Roche-sur-Yon, Limoges, Quimper, Saint-Omer.
Des élus se sont engagés à rendre quasi-gratuit le stationnement résidentiel : Amiens.
- De **nouveaux parkings centraux** sont établis sur des places existantes ou vont être construits : Ajaccio (1200 places), Belfort, Béthune (la Grand'Place est déjà transformée en parking), Charleville-Mézières, Limoges, Marseille, Pau (2500 places), Périgueux, Privas, Quimper (900 places), Reims, Saint-Etienne, Saumur, Tourcoing.

Les arguments des nouveaux élus datent des années 1960 :

- le tramway (et même le BHNS) est jugé trop coûteux ; en réalité, il est combattu car il consacre et symbolise le recul de l'automobile en ville (Toulouse) ;
- il faut soutenir les commerçants en améliorant l'accessibilité automobile du centre ;
- « il faut mettre un terme à la chasse à la bagnole » (le maire de Toulouse) ; "l'automobile, c'est la liberté" (le maire de Béthune).

Le décalage entre ces orientations d'arrière-garde et les souhaits de l'opinion est évident.

Pour la FNAUT, améliorer l'offre alternative à la voiture ne suffit pas, il faut aussi accentuer la maîtrise de la voiture. Elle propose ainsi de rendre les PDU obligatoires dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et d'introduire le péage urbain.

Bien entendu, tout n'est pas noir, des évolutions prometteuses se dessinent à Grenoble, Montpellier et Paris en particulier.

2. Les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) 2014-2020

L'aménagement du réseau routier avait été sorti du périmètre des contrats 2007-2012, au profit des transports collectifs. Il a été réintroduit dans les contrats 2014-2020, qui concernent donc tous les modes de transports terrestres et maritimes.

La volonté de l'Etat est claire : abandonner les lignes ferroviaires, régionales et interrégionales, les moins fréquentées (du type UIC 7 à 9) et pousser les Régions à réinvestir dans les routes (selon le gouvernement Ayrault, " le routier n'est plus tabou ").

Quant aux Régions, elles acceptent volontiers cette orientation de l'Etat, la disparition de certaines lignes ferroviaires leur permettant de faire des économies grâce aux transferts sur route de services TER auxquels les usagers sont massivement opposés, et les élus restant persuadés des bienfaits économiques des investissements routiers. Exemples.

- **Auvergne** : la Région Auvergne refuse d'inscrire au prochain CPER la rénovation de la section centrale Laqueuille-Eygurande (22 km) de la liaison Clermont-Ussel-Limoges/Bordeaux malgré son faible coût, alors qu'elle pourrait bénéficier de participations de RFF, de l'Etat et de la Région Limousin. Elle refuse aussi de participer à la rénovation de la section Thiers-Noirétable (22 km) de la ligne Clermont-Thiers-Saint-Etienne.
- **Poitou-Charentes** : la présidente Ségolène Royal veut des investissements routiers massifs dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2014-2020 et déclare : « on avait beaucoup de retard sur le train, on l'a rattrapé (*NDLR : une incroyable contre-vérité*) ; maintenant, il est de mon devoir de rattraper le retard pris par le réseau routier ».
- **Rhône-Alpes** : RFF a annoncé qu'il ne financerait plus l'entretien du tronçon central Clelles - Aspres-sur-Buëch de la ligne Grenoble-Veynes-Gap et que, sans travaux d'entretien (20 millions d'euros sont nécessaires), ce tronçon serait fermé en 2023 au plus tard, ce qui couperait les relations entre Grenoble et les Alpes du Sud. Déjà de nombreux ralentissements des trains à 50 km/h y sont imposés. La Région ne s'est pas (encore) engagée financièrement, alors que 5 lignes régionales sont menacées de fermeture.

La négociation des CPER a commencé, sans la moindre concertation avec le public. Le financement de la part Etat des CPER est suspendu à l'écotaxe. En raison de ce manque de visibilité sur ses propres ressources, l'Etat a bloqué le processus de négociation des CPER. Son objectif est de pouvoir signer les CPER au 2ème semestre 2014.

Les projets autoroutiers

Indépendamment de ses pressions sur les Régions dans le cadre des CPER, l'Etat négocie avec les sociétés autoroutières la réalisation de 3,5 milliards d'euros de travaux en échange d'une prolongation de leurs juteuses concessions.

Les grands élus territoriaux, de droite comme de gauche, encouragent eux aussi la réalisation :

- d'autoroutes de liaison (par exemple l'A831 qui saccagerait le marais poitevin et dont Dominique Bussereau et Jacques Auxiette sont d'actifs promoteurs) ;
- d'autoroutes et roclades autoroutières en milieu urbain (A45 Lyon - Saint-Etienne, COL ou anneau des sciences de Lyon, A31 bis Toul-Luxembourg, GCO de Strasbourg,...), alors que la saturation des infrastructures existantes est due au trafic local ou régional et au sous-développement des transports collectifs.

3. L'écotaxe poids lourds

Les critiques incompréhensibles de la ministre de l'Ecologie

- 1 - Il faut abandonner l'écotaxe pour éviter toute forme de "fiscalité punitive".
- 2 - Répercuter la taxe sur les chargeurs est "absurde", "on n'atteindra pas l'objectif car c'est aux camions de payer l'entretien des routes".
- 3 - Les transporteurs routiers n'ont pas d'alternative ferroviaire crédible à leur disposition.
- 4 - Il faut taxer les seuls transporteurs étrangers : "si tout le monde passe sous les portiques, tout le monde paye" (*en réalité, les portiques ne servent qu'à dépister les fraudeurs*).

1 - Considérer l'écotaxe comme un impôt est un contresens. L'écotaxe vise au contraire à soulager le contribuable qui paie une part importante des coûts du transport routier. C'est une redevance kilométrique d'usage de la voirie par les camions (comme les péages versés à RFF ou VNF), combinée à une taxe pollueur-payeur.

- Le faible niveau prévu de l'écotaxe (4 fois inférieur à celui en vigueur en Allemagne, où la LKW Maut rapporte 4,5 milliards d'euros par an) n'entraînerait qu'une hausse marginale (inférieure à 1 %) du prix des biens de consommation.

2 - Ce sont bien les chargeurs qu'il faut taxer, car ce sont eux les donneurs d'ordre ; l'écotaxe les inciterait à rationaliser leur logistique et à davantage utiliser le rail et la voie d'eau. Les transporteurs font leur métier, et ne peuvent répercuter l'écotaxe

3 - Dès aujourd'hui, le rail et la voie d'eau permettent des reports de trafic par rabattement.

4 - Tous les camions (600 000 français et 200 000 étrangers) usent les routes et sont à l'origine d'accidents et de nuisances, tous doivent donc être soumis à l'écotaxe. Aujourd'hui les étrangers ne paient rien, il y a distorsion de concurrence, mais l'écotaxe vise à la corriger.

Des propositions difficiles à mettre en œuvre

5 - Imposer aux transporteurs étrangers une vignette à l'entrée en France, "comme en Suisse" (*à l'entrée en Suisse, ce sont les automobilistes, non les camions, qui paient une vignette*).

6 - Les obliger à utiliser les autoroutes (mais comment ?) et taxer les sociétés d'autoroutes, car elles bénéficieraient alors de recettes supplémentaires.

5 - La législation européenne (libre circulation des biens et des personnes), issue du traité de Rome de 1959, interdit toute discrimination entre transporteurs français et étrangers. Une vignette ne peut être imposée qu'en complément d'une écotaxe.

- Une vignette serait forfaitaire, et non kilométrique.

6 - Taxer les bénéfices des sociétés autoroutières est une bonne idée, mais on peut (et on doit) le faire si l'écotaxe est maintenue car ces sociétés bénéficieraient alors de reports de trafic.

Un report punitif

Le maintien de l'écotaxe est crucial. Son **report** est en effet punitif pour :

- **les usagers des transports** (blocage des projets de TCSP – sans réaction du ministre Frédéric Cuvillier, ralentissement des investissements ferroviaires et abandon de lignes régionales et interrégionales) car la subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a été ramenée de 700 à 350 millions ;

- **les habitants soumis aux nuisances du transport routier** le long des axes de transit ;

- **les contribuables** qui continuent à subventionner le transport routier de fret.

Outre une perte annuelle de 800 millions d'euros, son abandon - auquel le Président de la République et le Premier ministre semblent favorables - obligerait l'Etat à dédommager la société Ecomouv, chargée de collecter l'écotaxe, à hauteur de 800 millions.

Un objectif oublié

- Les propositions de la ministre ignorent l'objectif premier de l'écotaxe : réduire le nombre excessif de camions en circulation.
- La principale distorsion de concurrence est celle qui existe entre la route et le rail.
- De multiples avantages concurrentiels ont été accordés récemment au transport routier : poursuite des travaux routiers, diminution de la taxe à l'essieu (par anticipation de l'écotaxe, coût annuel 50 millions) et de la taxation du gazole (coût annuel 150 millions), autorisation générale de circulation des 44 tonnes (400 millions de surcoût annuel d'entretien des routes), suppression par l'Etat de sa subvention annuelle de 135 millions d'euros à RFF pour le fret.
- Une relance du fret ferroviaire nécessite de grands investissements (VFCEA, CFAL, autoroutes ferroviaires...). Sans ressource nouvelle, le trafic restera majoritairement sur route.

Conclusion de la FNAUT

Faute de pédagogie en direction du grand public, l'écotaxe, mal nommée, est apparue comme un impôt supplémentaire alors que, selon l'esprit du Grenelle de l'environnement, il s'agissait d'abord d'un levier du report nécessaire de trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Il n'y a pas d'alternative à l'écotaxe. Les propositions de la Ministre de l'Ecologie sont dangereuses et inapplicables. Détail révélateur : seuls les lobbies (transporteurs routiers, agroalimentaire, grande distribution) et les Bonnets rouges bretons, démagogues qui veulent le beurre et l'argent du beurre, c'est-à-dire des routes gratuites mais modernisées avec l'argent de ceux qui paieront l'écotaxe, les approuvent.

La FNAUT demande au gouvernement de ne pas céder devant les lobbies qui s'opposent à l'écotaxe au détriment de l'intérêt général. Le Premier ministre ne veut manifestement pas fâcher les Bonnets rouges : « il faut écouter ce qui s'est passé en Bretagne et y être attentif ». Mais il faut aussi écouter les Alsaciens, qui subissent les conséquences du report de trafic routier engendré par les écotaxes imposées par la Suisse et l'Allemagne.

La FNAUT est hostile à toute forme de régionalisation de l'écotaxe : il faut prendre en compte les projets d'intérêt national.

Elle réitère sa proposition d'**amélioration de l'écotaxe**.

- L'objectif, aisément compréhensible par l'opinion et faisant l'objet d'un large consensus, d'un report de trafic sur le rail et la voie d'eau doit être privilégié : il faut focaliser la taxe sur les trafics massifiés à longue distance.
- Il faut dispenser de l'écotaxe les pré et post-acheminements routiers du transport combiné rail ou voie d'eau-route.
- Il faut rejeter toute exonération des premiers kilomètres de chaque parcours, afin de décourager les longs parcours.
- Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes (82 % du parc), les plus concernés car ils effectuent des parcours à longue distance.
- Pour compenser la perte de recettes (200 millions d'euros), on peut étendre le réseau routier écotaxé, augmenter le taux de l'écotaxe pour les camions les plus lourds et les plus polluants. – Pour que l'écotaxe soit comprise du public, il faut affecter prioritairement son produit aux investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire de fret.