

Communiqué du 12 décembre 2018

## **Les difficultés de déplacement dans les zones périurbaines et rurales : la dépendance automobile est renforcée, le transport collectif est oublié**

***Les réclamations des habitants des zones périphériques dans le domaine de la mobilité n'ont pas été comprises. Rien n'est prévu pour développer les alternatives à l'automobile.***

Deux difficultés de fond ont été ignorées : l'éloignement du lieu de travail et la raréfaction des commerces et des services de proximité, qui imposent de longs déplacements quotidiens ; la pénurie et souvent même l'absence d'alternatives à l'usage de la voiture.

### **Mobilité : des décisions dangereuses**

Les décisions du gouvernement concernent principalement le coût d'usage de la voiture à court terme : annulation de la hausse des taxes sur les carburants (malgré la baisse récente du prix du pétrole brut) ; report de la réforme du contrôle technique ; renforcement du barème fiscal kilométrique (déjà surévalué).

Ces décisions ne concernent que les ménages motorisés mais elles auront, au détriment de tous, un impact négatif sur la qualité de l'air, la santé publique, le climat, la facture pétrolière (proche de 50 Md€ par an). Elles aggraveront la fragilité de notre système de transport, qui est déjà un quasi-monopole routier.

### **Un signal trompeur donné aux automobilistes**

Le gouvernement n'incite les automobilistes ni à se reporter sur les modes de déplacement respectueux de l'environnement (vélo, transport collectif quand il existe), ni même à limiter leur consommation de carburant (écoconduite, respect des limitations de vitesse, covoiturage).

*Il ne leur apporte aucune protection contre une remontée, très vraisemblable à moyen terme, du prix du pétrole, qu'une baisse des taxes sur les carburants ne pourra compenser que marginalement.*

### **Un impératif oublié : se dégager de la dépendance automobile**

Les habitants des zones périurbaines et rurales réclament des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture. *Ces territoires peuvent être desservis efficacement et à des coûts raisonnables par des trains ou des cars (voir annexe). Mais cette possibilité est ignorée par le projet de loi sur les mobilités (LOM).*

En privant l'Etat de plusieurs Md€ de recettes, les décisions du gouvernement vont pénaliser les services publics dans les zones périphériques, où les transports publics resteront sous-développés ou inexistantes.

### **La FNAUT demande donc au gouvernement :**

- **de fixer le taux de TVA à 5,5 %, au lieu de 10 %, sur les transports publics de proximité ;**
- **d'étendre la taxation des carburants fossiles aux camions, aux avions et aux navires ;**
- **de consacrer une part accrue du produit des taxes aux transports publics et aux aménagements cyclables, afin de sauvegarder les « petites lignes » ferroviaires et routières menacées de disparition ;**
- **de mettre en place une concertation permettant aux usagers d'exprimer leurs besoins de mobilité.**

### **Contacts presse :**

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT,
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31

## **Annexe : Le sous-développement des transports publics dans les zones périurbaines et rurales n'est pas une fatalité. Les fermetures de « petites lignes » ferroviaires et routières doivent cesser.**

En Suisse, le réseau des cars postaux couvre l'ensemble du territoire.

### **Réouvertures de lignes ferroviaires en Allemagne**

Depuis la réforme ferroviaire de 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Et près de 300 km sont actuellement en cours de remise en service. Le seul Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, qui avaient été fermées au trafic, pour remailler son réseau régional et redonner de la cohérence au système ferroviaire. Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Dusseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) **mais aussi bien des lignes en milieu rural** - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines abandonnées depuis trente ans.

Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées.

*Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs*

### **La réouverture de la ligne italienne Merano-Malles**

Cette ligne de 60 km située dans le Tyrol italien a été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises. La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place : un train par heure de 5h à 23h. Résultat : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Le succès est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires viennent d'être décidés. Remarquable aussi a été le coût de la remise en état de l'infrastructure : 120 M€ seulement pour 60 km, matériel roulant compris (la réouverture des 23 km de la ligne Belfort-Delle (certes avec une électrification mais sans le matériel roulant) coûtera 110 M€...). Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 € du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 € avec l'amortissement du matériel. Il ne s'agit pas d'un cas de forte densité de population mais **d'une région rurale**, avec des localités d'importance proche de celles desservies par la ligne Besançon - Le Locle.

*Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté*

### **Le Bregenzerwald, un réseau exemplaire de lignes d'autocar**

Le réseau d'autocars « Landbus Bregenzerwald » (20 lignes) dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, **une densité démographique comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes)**. Les cars circulent de 7h à 20h à la fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. Tout village est desservi par 8 à 12 allers-retours quotidiens. Les correspondances entre lignes sont assurées systématiquement. La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population du Land, revient à 1 € par jour ! Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'Etat et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %). Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais subit celle de la voiture : **la population est fortement motorisée**. Et pourtant la fréquentation de ces « petites lignes » routières est très élevée : 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant, un taux très supérieur à celui constaté dans les villes moyennes françaises !

*Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions), revue Transports Urbains publiée par le GETUM.*