



*au service des politiques
alternatives de déplacements*

DROIT DE REPONSE DE BRUNO CORDIER (ADETEC) SUITE AU COMMUNIQUE DE LA FNTV

Le communiqué de la FNTV (www.fntv.fr/communication/communiques-de-presse/article/droit-de-reponse-de-la-fntv-suite-au-communiqué-de-presse-de-la-fnaut-du-8) tentant de mettre en cause la qualité et l'impartialité de l'étude « Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars (cars Macron) » que j'ai réalisée, je vous prie de trouver ci-après un droit de réponse que je vous remercie de bien vouloir publier.

Bruno CORDIER
ADETEC - Bureau d'Etudes en Transports et Déplacements
86 quai Féron - 63150 La Bourboule
bcordier.adetec@orange.fr
04 73 65 94 24
www.adetec-deplacements.com

1) La FNTV se trompe sur l'objet de l'étude et confond ses conclusions avec les préconisations de la FNAUT

Le titre de l'étude n'est pas « Aides publiques aux services librement organisés d'autocars, cars Macron », mais « Dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés d'autocars (cars Macron) ».

Par ailleurs, la création d'une écotaxe ne figure pas dans les conclusions de l'étude mais dans les propositions de la FNAUT.

2) Cette étude a été réalisée avec rigueur et objectivité

Avant la présente étude, j'avais réalisé en 2017 pour l'association Qualité Mobilité une étude sur les dépenses publiques occasionnées par le covoiturage. Au vu de la rigueur, de l'indépendance et de la complétude de cette étude, Qualité Mobilité (dont fait partie la FNTV) a décidé de me confier une étude de même nature sur les cars SLO.

Cette seconde étude a été effectuée avec une méthodologie comparable, la même indépendance et la même rigueur scientifique. Je cite systématiquement mes sources et détaille tous mes calculs.

Les arguments avancés par la FNTV pour tenter de discréditer l'étude sont erronés. J'ai communiqué à la FNTV et à la FNAUT le détail de mes réponses à ces arguments, que je tiens à disposition des lecteurs intéressés. N'ayant pas la place de tous les détailler ici, je n'en reprendrai que deux :

ADETEC Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule - Tél. : 04.73.65.94.24 - adetec63@orange.fr - www.adetec-deplacements.com
SARL indépendante au capital de 45 000 € - RCS Clermont-Ferrand - SIRET 432 170 033 00034 - NAF 7112 B

- Le bilan environnemental a été calculé de manière scientifique à partir des enquêtes de l'Arafer sur l'origine de la clientèle des cars (déplacements induits et reports modaux) et en utilisant des ratios publiés par l'ADEME. Ses résultats sont différents de l'étude réalisée en 2016 par le cabinet AJBD pour le compte de l'ADEME car, comme je l'écris dans le rapport, celle-ci est plus ancienne, se base sur des données moins précises sur les pratiques des usagers des cars SLO et utilise des ratios plus élevés pour les émissions de CO₂ de la voiture, du covoiturage et de l'avion. Afin d'avoir les ratios les plus cohérents possibles, j'ai travaillé en concertation avec le cabinet AJBD, avec lequel j'ai eu de nombreux échanges.
- Concernant le coût d'usage des infrastructures routières, la FNTV écrit que l'étude ne prend en compte que les dépenses publiques et pas les recettes (redevances d'assurance, amendes...). Or, ces recettes, dont le montant est de 5,75 milliards d'euros, sont bien prises en compte.

Ensuite, la FNTV souhaiterait que soit pris en compte uniquement le coût marginal. Or, les cars SLO usent les routes au même titre que les autres véhicules, notamment les poids lourds. Il faut donc leur affecter leur part des dépenses publiques nettes, soit 15,6 M€. Pour être complet sur le sujet, j'ai également calculé les dépenses publiques déduction faite des économies réalisées du fait de la baisse du trafic automobile découlant des reports modaux (15,6 - 4,6 = 11 M€).

3) La FNTV et ses adhérents ont été associés à l'étude

L'abondante bibliographie (59 ouvrages) montre la grande diversité de mes sources.

Au même titre que de nombreux autres acteurs, la FNTV et les 3 principaux opérateurs (Ouibus, Flixbus, Isilines/Eurolines) ont été sollicités à plusieurs stades de l'étude. L'absence ou l'imprécision de certaines données (réponses partielles d'un opérateur, absence de réponse des deux autres) m'ont amené à travailler par extrapolation sur certains volets, avec une méthode et que je détaille dans le rapport et des incidences faibles sur la marge d'erreur des dépenses totales. J'ai par ailleurs eu des échanges avec des transporteurs qui ont souhaité garder l'anonymat.