

GRAND DÉBAT NATIONAL : CONTRIBUTION DE LA FNAUT

PLAN :

1. Un changement de cap est dangereux
2. Le prix du carburant n'augmente pas, la dépendance automobile s'accroît et l'équité entre modes n'est pas respectée
3. Offrir des alternatives
4. Associer les usagers

1. Un changement de cap est dangereux

En 2017, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis : une réduction des émissions de CO2 du secteur des transports ; un alignement du prix du diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures. La FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Les Assises de la mobilité n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs. Elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre : les crédits nécessaires pour développer le report sur les modes respectueux de l'environnement ont été sous-estimés.

Les avancées partielles mais indiscutables du Pacte ferroviaire et les promesses d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à débattre et enrichir, sont effacées par l'annulation des mesures fiscales sur les carburants (alors même que le prix du pétrole vient de baisser de 35%) et par l'accroissement de la dépendance automobile : les engagements de la France lors de la COP 21 sont oubliés.

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers – un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des gouvernements précédents – confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics. Au total c'est un recul de 15 ou 20 ans dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives partagées et sous la menace d'une double récession : physique faute de financements, et sociétale faute de mise en œuvre de la politique annoncée.

2. Le prix du carburant n'augmente pas, la dépendance automobile s'accroît et l'équité entre modes n'est pas respectée

- **Le prix des carburants : la hausse est due aux fluctuations du pétrole et non aux taxes**

A la demande de la FNAUT, l'économiste Jean-Marie Beauvais a étudié les variations du prix des carburants automobiles sur plusieurs périodes : 2017-2018, 2012-2018 et 1970-2018.

Cette analyse permet de rétablir quelques vérités souvent occultées : non, le prix des carburants automobiles n'a pas explosé, son prix réel n'est pas plus élevé aujourd'hui qu'en 2012 et il a fortement diminué depuis 1970.

Le prix des carburants est-il élevé en France ?

La FNAUT rappelle tout d'abord que le prix des carburants en France fin 2018 - environ 1,51 € (gazole) et 1,54 € (SP 95) - n'avait rien d'excessif malgré la hausse récente : il se situait dans la moyenne européenne. Il était moins élevé en Espagne (1,28 € et 1,33 €) et en Allemagne (1,38 € et 1,48 €). Il était plus élevé au Royaume-Uni (1,56 € et 1,49 €), en Italie (1,57 € et 1,66 €) ou encore en Norvège (1,70 € et 1,76 €).

La hausse récente est attribuée à tort à la hausse des taxes

Jean-Marie Beauvais a montré que la hausse du cours du pétrole a été la principale responsable de la hausse récente des prix des carburants observée fin 2018 : elle en explique environ les $\frac{3}{4}$. Les manifestations récentes étaient donc dirigées à tort contre la hausse des taxes sur les carburants.

L'enjeu fondamental est la dépendance automobile, c'est-à-dire le manque d'alternatives à la voiture dans les zones périurbaines et rurales, qu'il faut réduire rapidement sur tout le territoire car la hausse du prix des carburants va très vraisemblablement se poursuivre avec celle du cours du pétrole.

Le coût réel des déplacements en voiture a fortement diminué depuis 1970

Pour évaluer correctement le prix d'un bien ou d'un service, on ne peut se contenter de noter le prix apparent, c'est-à-dire affiché en euros courants : il faut tenir compte de l'évolution du pouvoir d'achat, donc du SMIC, on obtient alors le prix réel.

Depuis 2012, le SMIC a augmenté de 7 % : le prix réel du gazole n'a augmenté que de 1 % ; quant à celui du SP 95, il a baissé de 8 %.

Sur une période plus longue, par exemple 1970-2018, il faut aussi tenir compte de la diminution régulière de la consommation des voitures. Jean-Marie Beauvais a alors constaté que le nombre de kilomètres qu'on peut parcourir avec une voiture diesel en travaillant une heure payée au SMIC a augmenté de 57 %, et même de 171 % dans le cas d'une voiture essence.

Contrairement à une croyance répandue, le coût des carburants automobiles a donc fortement diminué depuis 50 ans malgré l'évolution du prix du pétrole et des taxes.
--

- **La dépendance automobile n'est pas une fatalité**

Les « gilets jaunes » dénoncent la hausse des taxes sur les carburants automobiles. Mais l'enjeu fondamental est la dépendance à la voiture, qui peut être réduite sur l'ensemble du territoire, y compris dans les zones périurbaines et rurales.

Le prix des carburants en France n'a rien d'exorbitant, il se situe dans la moyenne européenne et a fortement diminué depuis 1970. Sa hausse récente est attribuée à tort à la hausse des taxes : c'est la hausse du cours du pétrole qui en explique les $\frac{3}{4}$.

La priorité : se dégager de la dépendance automobile

C'est donc à la dépendance automobile qu'il faut s'attaquer, beaucoup d'automobilistes le souhaitent et réclament des alternatives crédibles à l'usage quotidien de la voiture.

Les aides financières doivent être réservées aux automobilistes de condition modeste et habitant dans des zones encore dépourvues de tout transport collectif aux heures où ils se rendent à leur travail. À ceux qui ne peuvent se passer de la voiture, l'État doit assurer de bonnes conditions de sécurité, l'expérimentation des 80 km/h doit donc être poursuivie et conduite à son terme.

Le transport collectif peut être développé dans les zones périurbaines et rurales

De nombreux exemples en Europe montrent que ces territoires peuvent être desservis à des coûts raisonnables par des trains ou des cars, avec une amplitude horaire et des fréquences élevées, des horaires adaptés aux déplacements domicile-travail et des tarifs attractifs.

Il est alors possible à un automobiliste de se rabattre par un moyen individuel (voiture, vélo ordinaire ou à assistance électrique...) sur une gare ou un parking relais, et d'économiser beaucoup de carburant.

Les taxes sur les carburants sont nécessaires

Les taxes sont nécessaires pour modérer l'usage de la voiture et la facture pétrolière (déjà proche de 50 Md€ par an), contribuer à la lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique. Le trafic automobile absorbe en effet plus de 50 % du pétrole consommé dans les transports (importé à 99 %).

Même si les taxes étaient réduites, le prix des carburants ne baisserait que marginalement. Et une telle baisse donnerait un signal trompeur aux automobilistes, car la hausse du prix du pétrole va très vraisemblablement se poursuivre pour des raisons géologiques et géopolitiques.

La FNAUT demande donc au gouvernement :

- de maintenir la hausse des taxes sur les carburants automobiles prévue début 2019 ;
- de consacrer une part accrue du produit de ces taxes à l'extension des aménagements cyclables et des transports publics ferroviaires et routiers, en priorité dans les territoires périurbains et ruraux où ils sont sous-développés et où de nombreuses « petites lignes » sont menacées de disparition ;
- de rétablir le taux de TVA à 5,5 %, au lieu de 10 %, sur les transports publics.

- **L'équité entre les modes de déplacement**

L'État doit garantir l'équité entre les différents modes de déplacement en comparant leurs coûts réels.

Pour chaque mode, la transparence sur les subventions et les défiscalisations dont ils bénéficient doit être faite en procédant à une analyse comparative dont les résultats doivent être rendus publics.

Il n'est pas acceptable que seules les subventions accordées aux transports publics soient parfaitement documentées alors que d'importantes aides fiscales sous forme de dégrèvement de taxes ou de subventions sont accordées au covoiturage local et longue distance (200M€/an), au transport aérien (500 M€/an) et même aux services d'autocars librement organisés (environ 25 M€/an).

L'usager du train paie le sillou ferroviaire alors que l'autocar ne paie pas d'écotaxe pour l'usage de la route et que l'automobiliste bénéficie de pénétrantes et rocaes urbaines gratuites. L'autocar "Macron" ne connaît aucune contrainte de service public. Aucune taxe ne pèse sur le kérosène consommé par les avions, y compris pour les vols intérieurs.

Une fiscalité écologique juste et équitable pour les citoyens doit être instaurée. Elle devra tenir compte des "externalités" propres à chacun des modes (congestion des voiries, accidentologie, pollution de l'air et bruit, impact climatique).

Il n'est pas acceptable que la France figure au 24ème rang des 28 pays européens pour les recettes fiscales provenant de la fiscalité écologique.

C'est une des conditions pour que le fret et les trains de nuit retrouvent une chance de développement pour le premier, de retour en France comme en Europe et comme le souhaitent beaucoup d'usagers.

3. Offrir des alternatives

- **Le transport public de proximité est un service de première nécessité**

Le transport public de proximité est un service de première nécessité : le taux de TVA qui lui est appliqué doit être abaissé à 5,5 %.

En France, trois taux principaux de TVA sont applicables à l'achat de biens et de services : 5,5%, 10%, et 20%. Le taux de 5,5 % s'applique en principe aux produits de première nécessité (produits alimentaires, gaz et électricité). Mais les transports publics conventionnés - urbains, routiers et ferroviaires - sont taxés au taux de 10 %.

Pourquoi le taux réduit de 5,5 % n'est-il pas appliqué aux transports publics alors qu'il l'est aux économies d'énergie (chaudières, isolation thermique...) et même aux spectacles (cinéma, sport) ?

Un objectif environnemental : favoriser l'usage du transport collectif de proximité

Une baisse du taux de TVA permettrait aux collectivités locales et aux Régions de dégager des ressources supplémentaires pour développer l'offre de transport public en maintenant le tarif actuel pour la majorité des usagers. Sans être marginal, son coût pour l'État resterait modeste : environ 300 M€/an.

Elle donnerait un bon signal environnemental en encourageant l'utilisation des transports publics de la vie quotidienne. Elle répondrait aux demandes des victimes de l'actuelle dépendance automobile.

Un objectif social : généraliser la tarification solidaire

Les transports publics sont jugés trop coûteux par les usagers captifs (en particulier pour les déplacements occasionnels par TER).

Une baisse du taux de TVA donnerait aussi aux autorités organisatrices des moyens supplémentaires pour généraliser la tarification solidaire (et l'homogénéiser entre collectivités locales et Régions), et améliorer ainsi le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis.

Une exception française

Une comparaison des taux pratiqués dans les différents pays européens montre que plus de la moitié d'entre eux applique aux transports publics un taux réduit inférieur à 10%.

Ce taux varie de 3 % à moins de 10 % dans dix pays européens : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède... Il est même de 0 % au Danemark, en Irlande et au Royaume-Uni.

Une diminution du taux de TVA sur les produits de première nécessité a été envisagée récemment par plusieurs membres du gouvernement : la FNAUT demande que cette possibilité s'applique en priorité aux transports publics pour limiter la dépendance automobile et faciliter les déplacements de tous.

- **Développer le ferroviaire en maintenant un réseau de lignes ferroviaires régionales : le créneau du train est sous-estimé**

Les « petites » lignes ferroviaires sont volontiers pointées du doigt pour leur coût élevé et leur trafic faible. Les exemples des lignes Valençay-Salbris et Carhaix-Paimpol, analysés par le CEREMA puis comparés à celui de la ligne SNCF Busseau-Felletin, montrent cependant qu'il est possible de conjuguer baisse des coûts de production et hausse des trafics et des recettes, et d'assurer ainsi la pérennité de ces petites lignes.

Les subventions publiques restent indispensables quel que soit l'exploitant, mais elles peuvent être diminuées spectaculairement. Les principaux leviers d'efficacité mis en évidence par le CEREMA résident dans une meilleure adaptation du référentiel de SNCF-Réseau aux petites lignes, une optimisation des moyens matériels et humains et la captation de trafics spécifiques selon le contexte local, notamment les scolaires et les touristes, grâce à une adaptation des horaires aux besoins. On peut envisager aussi la sortie de la ligne du réseau ferré national et son transfert à la Région, et la mise en concurrence des opérateurs.

La lourde structure de la SNCF et ses procédures trop uniformes de maintenance de la voie sont inadaptées à ces lignes dont le faible trafic ne peut absorber des coûts fixes importants. Ses pratiques commerciales sont inefficaces pour répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux. L'absence de polyvalence nécessite un personnel important, régi par des règles nationales coûteuses. A l'opposé de la pratique actuelle de la SNCF, le matériel doit tourner sans cesse en cours de journée, des renforts en période de pointe pouvant être assurés en autocar sur tout ou partie du parcours.

Les conclusions de deux études indépendantes - l'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012 relative à la gestion de l'ensemble des trains TER, et l'étude du CEREMA focalisée sur l'exploitation des « petites » lignes - confortent donc les affirmations de la FNAUT concernant les lignes TER, et en particulier les « petites » lignes :

- contrairement aux idées reçues, ces lignes sont très utiles ;
- elles peuvent être maintenues en activité à un coût acceptable par les Régions ;
- avant d'envisager un transfert sur route, qui constitue une solution de facilité à courte vue, la gestion d'une ligne TER doit d'abord être adaptée, et encadrée par un Cahier des Charges défini par la Région, après consultation des associations d'utilisateurs.

Une expertise commandée par la FNAUT et réalisée par le cabinet Trans-Missions confirme, à partir de l'analyse de 12 cas particuliers, un phénomène souvent observé dans le passé : en cas de transfert sur autocar d'un service ferroviaire, de nombreux usagers reprennent leur voiture, ou ne se déplacent plus. Les effets du passage du mode ferroviaire au mode routier et des variations de la fréquence des services et de la durée des trajets ont été dissociés. La perte de clientèle du transport public liée au seul changement de mode a alors été quantifiée : le « malus car » moyen est de 37 %. Le cas inverse des réouvertures de lignes ferroviaires a également été étudié : le « bonus train » moyen est de 65 %.

- **Un service public ferroviaire : pas de fermeture (gares et guichets) sans alternative**

Les guichets sont de plus en plus rares en zone rurale. L'offre de la SNCF par Internet ne peut être l'unique réponse : les usagers doivent pouvoir continuer d'acheter leur billet à bord du train sans surtaxe.

Dans certains départements ruraux, il ne reste plus qu'une ou deux gares ouvertes avec un guichet et même parfois plus rien à 50 km à la ronde. Même dans les grandes villes les guichets se font rares. Il devient de plus en plus difficile de trouver un interlocuteur en gare. Internet ne peut être l'unique réponse.

Internet et les machines délivrent des billets mais ne résolvent pas tous les problèmes. Les machines tombent en panne. Elles n'acceptent pas l'argent liquide. Internet est encore loin de desservir tout le territoire. Tout le monde n'a pas un ordinateur ou un smartphone. Tout le monde n'a pas une carte bancaire (mineurs, personnes en difficulté). Et il y aura toujours des situations complexes, des trajets avec plus de deux correspondances, des blocages informatiques. La SNCF nous répond d'utiliser le téléphone. Mais son numéro 3635 est surtaxé à 0,40 € par minute ! Et cela ne résout pas l'absence de carte bancaire.

La SNCF veut nous imposer un tarif bord ou un tarif exceptionnel beaucoup plus cher. C'est inadmissible. Nous voulons acheter un billet au tarif normal, sans surtaxe.

La FNAUT demande donc :

- à la SNCF d'abroger son projet de changement des tarifs à bord des trains et d'installer des distributeurs de billets dans les trains ;
- aux Régions et à la SNCF de mettre en place des points d'accueil et de vente multimodaux avant toute fermeture de guichet SNCF.

- **Développer les étoiles ferroviaires et RER métropolitains**

De nombreuses métropoles possèdent une étoile ferroviaire sous-utilisée. La FNAUT propose de mettre en place des services ferroviaires diamétraux à haute fréquence ou "RER" complémentaires des services TER traditionnels et desservant le cœur de ces agglomérations.

Étroitement connectées aux transports urbains, ces offres ferroviaires attractives permettraient d'absorber une circulation automobile envahissante et d'éviter la construction de nouvelles infrastructures routières. Le train dispose en effet d'une forte capacité et d'une forte attractivité auprès du public ; bien exploité il permet d'absorber un trafic automobile massif.

Pour garantir la réussite de tels projets, une gouvernance commune entre Région et Métropole est indispensable. Il faut également assurer une intégration physique et tarifaire entre le RER et les différentes composantes de la mobilité urbaine (réseau urbain, vélo, taxi...).

Le numéro 262 de Fnaut infos daté de mars 2018 contient un dossier complet sur le sujet.

- **Éviter une nouvelle régression de l'office ferroviaire**

Le 9 décembre prochain, la SNCF prévoit de nouvelles baisses de fréquences et des suppressions de relations TGV, en particulier entre l'Est et le Sud-Est de la France. La FNAUT demande au Gouvernement de respecter ses engagements en matière de dessertes nationales des territoires.

SNCF Mobilités accélère la concentration de l'offre TGV au détriment de la desserte des territoires

A grand renfort de communication, la SNCF fait part de sa volonté de gagner des parts de marché grâce au TGV. En réalité, les améliorations apportées se limitent, sauf exception, aux LGV radiales et les TGV Ouigo à bas coût ne font que remplacer des TGV classiques. C'est le contraire de l'aménagement du territoire.

Plusieurs relations TGV se dégradent : la fréquence des dessertes de certaines villes moyennes est fortement abaissée, y compris sur des axes radiaux (Paris-Chambéry/Annecy) ; des liaisons TGV province-province sont réduites, ont disparu ou disparaissent encore, en particulier Lorraine (Metz/Nancy) – Méditerranée (Nice/Montpellier-Toulouse) et Strasbourg – Lyon – Marseille par le Revermont (Lons-le-Saunier).

Après la suppression des trains de nuit et la dégradation observée sur les lignes TER, on fait tout pour « tuer » le trafic TGV : le premier TGV Strasbourg – Lyon arrive dorénavant à Lyon à 12h56 au lieu de 10h02 !

La réforme ferroviaire ouvre pourtant des perspectives de développement intéressantes

S'il manque 1 Md€ par an pour moderniser le réseau ferré et notamment les lignes régionales, la réforme ferroviaire présente des points forts : réorganisation de la SNCF, traitement de la dette, industrialisation de SNCF Réseau, réforme des péages facilitant le financement de certaines dessertes par péréquation.

Comme en Europe, l'ouverture à la concurrence ouvre des perspectives pour exploiter économiquement les TER, sans céder au malthusianisme de la SNCF qui promeut trop facilement la route. Quant aux Intercités nationaux, l'État et la mission Philizot travaillent à l'amélioration des services et des infrastructures.

La loi du 4 août 2014 a institué le principe d'un schéma national des services de transport à soumettre au Parlement (mais ce schéma n'a jamais été rédigé). La loi du 27 juin 2018 prévoit la conclusion de contrats de service public, y compris pour des relations TGV afin de « préserver des dessertes directes sans correspondance ». Enfin le Gouvernement s'est engagé au « maintien de la desserte des 230 gares TGV ».

L'État doit respecter ses engagements en matière de desserte des territoires par les TGV

Dans ce contexte, la FNAUT demande au Gouvernement :

- d'imposer immédiatement à SNCF Mobilités le maintien de la relation TGV Strasbourg-Marseille par le Revermont (ce train ne dessert pas Lyon en heure de pointe, ce qui facilite son maintien malgré les travaux à Lyon - Part-Dieu) et une meilleure répartition des circulations dans la journée ;
- de retravailler les propositions faites pour maintenir des dessertes TGV de qualité entre la Lorraine et la Méditerranée, suite aux demandes légitimes de la Région Grand Est ;
- de définir au plus tôt les dessertes dites d'aménagement du territoire dans le cadre du schéma national des services de transport et de publier deux ans à l'avance les modifications horaires envisagées.

4. Associer les usagers

Malgré un certain nombre d'avancées positives, le projet de loi sur la mobilité dont l'examen va prochainement débiter à l'Assemblée Nationale et au Sénat présente d'importantes lacunes dans le domaine de la participation citoyenne à la gouvernance des mobilités.

La première et principale porte sur l'absence de ressources pour le financement de la participation des voyageurs aux instances de consultation (comités de suivi et de desserte) que la loi met en place. La FNAUT demande qu'un pourcentage de 0,01% de la masse salariale affectée à la réalisation des services conventionnés soit attribuée aux Fédérations Nationales d'Usagers.

Mais il convient également de compléter le projet de loi sur plusieurs points pour améliorer la participation des usagers.

La loi doit prévoir la création de comités de desserte pour les services de transport de voyageurs d'intérêt national (TGV, intercités) ainsi que pour les cars "Macron". Les arrêts de trafic pour les services nationaux et régionaux doivent faire l'objet d'une consultation préalable des associations d'usagers.

Il faut également renforcer les obligations des opérateurs dans le domaine de l'information et de l'indemnisation des voyageurs pendant les périodes de grèves. Enfin, les Associations d'usagers doivent pouvoir saisir l'ARAFER en cas de manquement aux obligations d'ouverture et de publication des données publiques relatives au transport.