

Conférence de presse - 10 septembre 2021

Rentrée 2021 : Point sur l'actualité de la mobilité et perspectives 2022

Merci de votre présence et bienvenue à cette conférence de presse de rentrée.

L'agenda et l'actualité ont été abondants pendant l'été, l'agenda et l'actualité sont chargés en cette rentrée.

1. Agenda et actualité abondants pendant l'été

Comme souvent désormais, la coupure estivale s'atténue ou disparaît. Quatre événements ont suscité des réactions de la FNAUT par voie de communiqué de presse ou par présence dans les médias.

1.1. Rapport de Bercy

Le rapport de Bercy, assez surprenant il faut le dire, émanant de la Direction du Trésor, conclut à une sous-tarification de la circulation routière surtout en milieu urbain et beaucoup pour les camions. LA FNAUT a commenté et vulgarisé cette étude par son communiqué de presse du 7 juillet (cf. annexe 1).

Ce rapport, inédit, vient confirmer les positions prises de longue date par la FNAUT qui souligne l'inéquité excessive entre les modes au profit de la route et au détriment du ferroviaire, fret d'abord mais aussi voyageurs.

Rétablir l'équité entre les modes et un impératif urgent qui vient souligner le deuxième événement.

1.2. Rapport du GIEC

Le GIEC publie son sixième rapport qui révèle que le réchauffement climatique est plus important et plus rapide que ne le signalaient les précédents rapports. La FNAUT a souligné par voie de communiqué l'inquiétude des citoyens et rappelé les premières mesures qu'elle préconise (cf. annexe 2).

1.3. Rapport Duron

Le rapport Duron, consacré au modèle économique des transports urbains reprend de nombreuses positions défendues par la FNAUT et relevées par celle-ci dans un communiqué de presse du 25 août, en particulier, celui-ci met en garde les tenants de la gratuité totale pour tous, souligne la grande fragilité du versement mobilité et la nécessité de ressources nouvelles pérennes. Il invite Autorités Organisatrices et opérateurs à s'attacher prioritairement à l'accroissement de sa fréquentation (cf. annexe 3).

1.4. Pass sanitaire

La FNAUT a répété l'exigence des usagers à obtenir toutes garanties de sécurité lors de leurs déplacements, et rappelé son attachement à la liberté de circulation. Elle observe avec satisfaction que 97 % des voyageurs de TGV et Intercités sont vaccinés ou présentent un test PCR. Elle se réjouit du retour au ferroviaire d'un très grand nombre de voyageurs, quasi équivalent à celui de 2019 qui marquait avant la crise sanitaire un retour important vers le train.

2. La FNAUT présente en cette rentrée

2.1. Situation des transports publics

La situation des transports publics en cette rentrée se révèle moins mauvaise qu'avancée au plus fort de la crise sanitaire.

A la SNCF, les TER ont roulé à 70 % avant l'été, à 83 % pour les Transilien et 91 % pour les TER la semaine du 19 au 25 août.

Les TGV ont roulé à 80 %, les Intercités à 95 % et le fret à 83 % selon les statistiques de SNCF Réseau.

Les réseaux de province affichent un taux de 80 à 90 %

La RATP envisage 70 % puis 80 % et reste pénalisée par le télétravail et l'absence de touristes. Elle escompte un retour dans les 2 ans.

2.2. Rencontres nationales du transport public 2021

Les acteurs mettent cette question au cœur de leurs préoccupations avec le débat d'ouverture, puis un débat sur l'évolution des tarifications comme outil de reconquête des voyageurs. Le débat de clôture dira si l'ouverture proche à la concurrence peut améliorer l'offre et accroître la fréquentation des transports publics ferroviaires et urbains.

La FNAUT participe au deuxième débat et défendra l'idée que la qualité de l'offre et la performance du réseau boostent davantage la fréquentation que la tarification qui n'est qu'un élément d'une politique globale. Nul doute que l'accroissement du prix de l'essence y contribuera aussi comme en 2008.

La FNAUT, par la présence de Bruno Gazeau et d'Alain Richner, participe aussi au Jury du quatrième appel à projet.

Les réponses sont très nombreuses et témoignent de l'engagement des élus et des collectivités en faveur des transports publics malgré la crise sanitaire. L'importance du nombre de réponses confirme les résultats de l'enquête FNAUT qui avait estimé, au vu des intentions, que l'enveloppe devait être le double de celle retenue et annoncée de 450 millions d'euros.

2.3. Congrès de Régions de France

Le congrès de Régions de France à Montpellier sera l'occasion pour la FNAUT et Régions de France de rendre publique l'étude conduite par 6T sur l'état des tarifications régionales et les possibles convergences pour une plus grande unité ferroviaire aux yeux des usagers. La FNAUT attache beaucoup de prix à ce que la liberté tarifaire dont bénéficient les régions s'accompagne de la responsabilité des régions de sauvegarder une grande unité pour les déplacements interrégionaux, sur la compatibilité des cartes de réduction entre régions et avec SNCF Voyages, sur les critères, les seuils et la communication.

2.4. Congrès de la FNAUT

Le congrès de la FNAUT qui ouvre le mois d'octobre affiche le thème ambitieux de la réponse de transports publics au changement climatique et à la dépendance automobile (cf. annexe 4).

Un programme de visite du CEVA, du Lyon-Turin (qui fait aussi suite à l'assemblée générale de la Transalpine à Lyon), du réseau Sibra est organisé.

Le débat avec les élus régionaux est animé par Marie-Hélène Poingt et suivi d'une rencontre avec Jean-Pierre Farandou le samedi.

L'annonce des Tickets Verts et Rouges clôturera la journée.

Le dimanche se tiennent la réunion des réseaux thématiques de la FNAUT : TGV-Intercités, TER, mobilité urbaine et des membres des CESER, en présence respectivement d'Alain Krakovitch, de Jean-Aimé Mougnot et de Claude Faucher.

2.5. Mais aussi

La FNAUT participe le 22 septembre à la réunion du comité des partenaires, est auditionnée par l'ART le 6 octobre sur l'ouverture à la concurrence, accueille le train de l'année européenne du rail le 7 octobre, participe aux débats sur la gratuité organisés par les parlementaires à la Maison de la chimie le 19 octobre, au congrès de la FNTR le 20 octobre, et à celui de l'IDRRIM le 5 octobre.

Comme vous le savez du fait de vos fonctions, la « mobilité » est toujours en mouvement, pourrait-on dire.

Communiqué - 7 juillet 2021

L'administration du Trésor confirme que la circulation routière est sous-tarifée

L'étude récente de la Direction Générale du Trésor (DGT), rattachée au ministère de l'Economie et des Finances, est fondamentale. Elle conclut, à partir des résultats du Commissariat Général du Développement Durable, que la circulation des voitures et des camions est sous-tarifée : en moyenne, les prélèvements (essentiellement les taxes sur les carburants et les péages autoroutiers), ne couvrent qu'un tiers (36%) du montant des coûts externes de la circulation routière.

Une étude très approfondie

Quatre réseaux routiers (autoroutes concédées, routes nationales, départementales et communales) ont été considérés, ainsi que 3 catégories de véhicules (voitures, véhicules utilitaires légers, poids-lourds), 4 types de motorisation (essence, diesel, électricité, gaz), 5 milieux géographiques (urbain très dense, urbain dense, urbain, urbain diffus, milieu rural).

Six coûts externes marginaux de la circulation ont été quantifiés : usure des routes, congestion, accidents de la route, bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre.

Enfin 6 prélèvements sur les usagers de la route ainsi que les subventions à l'achat des véhicules ont été pris en compte : péages autoroutiers, TICPE, taxe sur les contrats d'assurance, taxe à l'essieu des camions, taxe sur les véhicules de société, taxes sur les certificats d'immatriculation (carte grise, malus automobile), subventions à l'achat (bonus et prime à la conversion).

Deux conclusions explicites : la route est sous-tarifée, surtout en milieu urbain

L'étude de la DGT constate une sous-tarification globale de l'usage de la route. En 2015, les prélèvements ne couvraient *en moyenne* qu'un tiers (36 %) des externalités : 68 % pour les poids-lourds, 28 % pour les véhicules utilitaires légers diesel, 45 % pour les voitures essence et 30 % pour les diesel. (les prélèvements sur les automobilistes et transporteurs routiers n'étaient supérieurs aux externalités que sur les autoroutes et pour les véhicules essence en milieu rural).

La sous-tarification du transport routier est particulièrement marquée en milieu urbain, où les coûts liés aux embouteillages et à la pollution de l'air sont plus importants et où le taux de couverture moyen du transport routier n'est que **de 8 %** : 6 % pour les poids lourds, 7 % pour les camionnettes diesel, 14 % pour les voitures essence et 7 % pour les voitures diesel.

Une augmentation des taxes en priorité sur le carburant diesel est justifiée

Dans ces conditions, la FNAUT considère que l'étude de la Direction Générale du Trésor justifie une augmentation différenciée des taxes sur les carburants routiers, diesel principalement, une taxation spécifique du trafic des poids lourds et l'instauration du péage urbain dans les métropoles, comme c'est déjà le cas à Londres, à Stockholm, à Milan et dans plusieurs villes norvégiennes.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Michel Quidort, président de la FEV, tél. 06 12 22 35 54
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, membre du bureau de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31

Communiqué - 18 août 2021

Réchauffement climatique : il est urgent d'agir avec ambition !

Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) vient de publier son 6^e rapport, c'est l'événement le plus important de l'actualité : le réchauffement dépassera 1,5°C dix ans plus tôt que prévu initialement et les catastrophes « sans précédent » qui lui sont liées vont se multiplier : canicules, incendies à grande échelle, pluies diluviennes, montée de la mer.

La FNAUT attend avec impatience que le gouvernement présente un plan très volontariste de lutte contre le réchauffement, en particulier dans le secteur des transports responsable de plus de 30 % des émissions françaises de gaz à effet de serre.

La FNAUT exprime sa profonde inquiétude face au manque d'ambition du gouvernement

Selon Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports : « il ne s'agit pas d'interdire la voiture, mais de la verdir » : cette conception de la politique des transports est complètement dépassée face au constat de phénomènes dramatiques et irréversibles du GIEC, une véritable alerte rouge pour toute l'humanité.

Les mesures qui s'imposent sont parfaitement connues de l'Etat (voir annexe), elles doivent toutes viser un report du trafic routier sur le transport collectif, la marche et le vélo, et du trafic aérien sur le train.

L'opinion s'inquiète, elle a évolué, le gouvernement doit en tenir compte

Il est manifestement trop tard pour ménager une opinion publique qui a considérablement évolué et peut aujourd'hui accepter les mesures décisives préconisées par la FNAUT.

Les ménages modestes ont tout à gagner à ces mesures qui permettraient de réduire l'intensité du trafic routier et de limiter les émissions de gaz à effet de serre (développement massif des transports publics, taxation des voyages en avion, réduction de la vitesse sur route, introduction du péage urbain...).

- Ces ménages sont les plus soumis aux nuisances du trafic routier, surtout au bruit.
- Ces ménages sont moins motorisés que la moyenne et attendent un développement énergétique des transports publics leur garantissant le droit à la mobilité et les protégeant contre les hausses du pétrole.

Il est trop tard pour adopter des demi-mesures et tergiverser : le « greenwashing » et le bricolage ne sont plus d'actualité. Trop de temps a été perdu. Les mesures réglementaires et fiscales préconisées par la FNAUT peuvent être mises en œuvre rapidement. Les investissements exigent un effort financier important mais indispensable pour préparer un avenir soutenable.

Contact presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Michel Quidort, président de la FEV, tél. 06 12 22 35 54
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, membre du bureau de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31

Les 10 mesures préconisées par la FNAUT

Les mesures préconisées par la FNAUT visent toutes un report du trafic routier sur le transport collectif urbain ou ferroviaire, la marche et le vélo, et du trafic aérien sur le train.

- 1 - Investir massivement dans les aménagements cyclables et les transports collectifs terrestres électriques : tramways, RER métropolitains. Renforcer l'habitat et les activités autour des gares afin de structurer l'urbanisation périphérique diffuse à l'origine de la dépendance automobile.
- 2 - Investir massivement sur le réseau ferré classique (lignes régionales, lignes transversales, desserte des villes moyennes). Renforcer les correspondances TGV-TER, éliminer les gares TGV non reliées au TER.
- 3 - Compléter le réseau des LGV en desservant Toulouse et Nice, afin d'intensifier le report du trafic aérien intérieur sur le train, amorcer une transversale sud à grande vitesse et créer des emplois.
- 4 - Créer des réseaux d'autocar sur le modèle suisse ou autrichien pour desservir les zones rurales.
- 5 - Renforcer les taxes sur les billets d'avion, court-courrier et long-courrier, comme dans de nombreux pays européens (Norvège, Autriche, Allemagne, Grande-Bretagne...).
- 6 - Revoir le barème fiscal kilométrique, une niche fiscale qui surestime de plus de 30 % le coût d'usage de la voiture et incite à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-travail.
- 7 - Limiter les vitesses autorisées sur route : 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes ordinaires, comme en Suisse. Lancer une vaste campagne d'incitation à l'éco-conduite.
- 8 - Introduire le péage urbain dans les villes où les alternatives à la voiture sont déjà bien développées.
- 9 - Développer massivement l'auto-partage en zone urbaine, afin d'inciter les citoyens à se démotoriser et de récupérer un espace public nécessaire à la marche, au vélo et aux transports publics de surface.
- 10 - Rénover les lignes capillaires fret, utilisées par 20 % des trains de fret ; financer la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel inter-frontalier. Développer le transport combiné rail-route, créer de nouvelles autoroutes ferroviaires. Renforcer la desserte des ports.

Communiqué - 25 août 2021

Le rapport Duron reprend plusieurs propositions de la FNAUT

Le récent rapport Duron, consacré au modèle économique des transports urbains, reprend de nombreuses propositions émises de longue date par la FNAUT, en particulier un financement des transports publics à partir des recettes routières (TICPE et recettes de stationnement).

La gratuité mise en question

On sait que la FNAUT se montre très critique à l'égard de la gratuité des transports urbains, craignant leur paupérisation et estimant qu'elle ne peut attirer les automobilistes que marginalement.

Le rapport Duron reprend cette idée quand il propose de plafonner le versement mobilité des entreprises en cas de gratuité, ou si le ratio recettes commerciales/dépenses de fonctionnement est inférieur à 30 %. « C'est par la qualité qu'on fera revenir les usagers au transport collectif, non par la gratuité ».

Une innovation : financer les transports publics à partir des recettes routières

Comme la FNAUT l'affirme depuis des années, une partie des recettes routières (taxes sur les carburants, recettes de stationnement) doit être consacrée au financement des transports publics. C'est en effet la seule ressource nouvelle disponible pour investir et renforcer l'offre (vitesse commerciale du matériel roulant, fréquence, fiabilité, confort, équipement des arrêts, information des usagers).

Le rapport ne dit rien sur un point crucial, la fiabilité du service public, et n'envisage pas explicitement l'introduction du péage urbain. Mais il recommande une baisse du taux de TVA sur les transports publics à 5,5 %, une « couverture adéquate des coûts externes de l'autosolisme » (particulièrement élevés en ville), une écotaxe poids lourds, le doublement de l'enveloppe financière de l'appel à projets en cours concernant les transports en site propre (TCSP). Il propose une vision ambitieuse de l'investissement.

Une hausse tarifaire sous conditions

La hausse tarifaire souhaitée par le rapport n'est acceptable par les usagers que si elle succède à l'accroissement de l'offre et de la qualité de service et si les recettes supplémentaires attendues sont individualisées et attribuées à l'investissement.

Avant toute hausse des tarifs, élus et exploitants doivent élargir la clientèle des transports publics en améliorant l'offre et en rendant l'usage du transport public plus compétitif par rapport à la voiture.

Si le rapport Duron constitue un progrès de certaines idées, il y a encore bien du chemin à parcourir pour que les décisions nécessaires rétablissent le modèle économique des transports publics.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Michel Quidort, président de la FEV, tél. 06 12 22 35 54
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, membre du bureau de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31

22^e congrès de la FNAUT – Annecy, du 1^{er} au 3 octobre 2021

***Contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile :
le rôle des transports collectifs***

Vendredi 1^{er} octobre

7h30	Visite n°2 : ligne Léman Express et tramway d'Annemasse (sur réservation)
8h-10h	Accueil des congressistes en gare
8h30	Visite n°1 : chantier du Lyon-Turin (sur réservation)
13h-14h30	Accueil des congressistes en gare
14h30	Visite n°3 : réseau de transports d'Annecy (sur réservation)
18h-19h	Accueil des congressistes salle des Clarisses
18h30	Réunion du Bureau national, salle des Clarisses

Samedi 2 octobre

9h-10h	Accueil café-croissants des congressistes salle Pierre Lamy
10h-10h15	Ouverture du congrès - Bruno Gazeau, président de la FNAUT - François Astorg, maire d'Annecy
10h15-11h45	Débat avec des acteurs territoriaux animé par Marie-Hélène Poingt, rédactrice en chef de Ville, Rail et Transports - Laurent Wauquiez, président du Conseil régional d'AURA (en attente de confirmation) - François Astorg, maire d'Annecy - Christian Dupessey, maire d'Annemasse (en visioconférence) - Alain Thauvette, directeur régional SNCF Auvergne-Rhône-Alpes - Alain Barbey, directeur des CFF en Suisse romande - Denis Berdoz, directeur des Transports Publics Genevois
11h45-12h30	Présentation de la motion d'actualité
12h30-14h	Déjeuner libre en centre-ville
14h30-16h30	Débat avec Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF : Premier bilan après 2 ans de présidence
16h30-17h	Pause
17h-18h	Conférence de presse salle des Clarisses, animée par Bruno Gazeau (FNAUT) et Nicolas Peyrard (FNAUT AURA)
17h-18h	Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
18h30	Réception et buffet avec le maire d'Annecy

Dimanche 3 octobre

9h30-11h30	Réunion des réseaux thématiques, salle des Clarisses ou Maison Aussedat (inscription le samedi sur place) : - Réseau grandes lignes (TGV et TET) avec Alain Krakovitch, directeur de Voyages SNCF - Réseau TER avec Jean-Aimé Mougenot, directeur TER délégué chez SNCF Voyageurs - Réseau mobilité urbaine avec Claude Faucher, délégué général de l'UTP - Réunion des militants FNAUT membres des CESER
11h30-12h	Réunion plénière salle des Clarisses Présentation de la FNAUT AURA (Nicolas Peyrard)
12h	Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau
14h	Visite guidée du centre historique d'Annecy (sur inscription)