

Communiqué du 26 juillet 2022

## Toujours dans l'attente d'une réorientation des mobilités

### Des mesures de court terme au détriment des évolutions nécessaires

Les mesures à finalité « sociale » concernent les déplacements routiers, avec le risque d'une pérennisation coûteuse. Dans le même temps, la baisse de la TVA à 5,5 % sur les transports collectifs du quotidien n'est toujours pas actée. Peu de mesures, autres que technologiques, sont prises pour réorienter la mobilité, pour rendre nos déplacements plus sobres et conformes aux engagements pris, en termes d'émissions, d'impact climatique, de réduction de nos dépendances énergétiques et de matières premières, de réduction de l'artificialisation des sols.

La FNAUT rappelle que, si des mesures de soutien du pouvoir d'achat sont conjoncturellement nécessaires, elles doivent être ciblées sur ceux à qui elles sont indispensables et doivent s'accompagner de décisions structurelles quant à la programmation des investissements nécessaires pour les réorienter.

### Investir dans les infrastructures d'avenir

Tant l'exemple des investissements dans les réseaux des pays voisins, que la croissance de la demande sur le train en France montrent le chemin à suivre. Le contrat de performance de SNCF Réseau est donc à réécrire, prévoyant des moyens supplémentaires (1 Mds €, plus correction inflation) pour garantir un réseau dit « secondaire » à bon niveau de service.

De plus, la réduction de la dépendance très énergivore à la route nécessite une amélioration du rendement du réseau ferroviaire (signalisation ERTMS et commandes centralisées), des investissements pour la mise en place de Réseaux Express Métropolitains autour des grandes agglomérations, le développement de l'intermodalité avec les modes actifs et les réseaux urbains, à renforcer, le financement du plan fret et la poursuite des projets de lignes nouvelles, qui permettent aussi de multiplier les trains du quotidien et de réduire les vols aériens parallèles.

Des marges de manœuvre existent en faisant preuve de cohérence. Ainsi sont toujours lancées des voies rapides routières qui concurrencent des axes ferroviaires parallèles (Chablais, Poitiers-Limoges). Bercy a souligné que la route n'a contribué en zones denses qu'à hauteur de 30% de ses coûts. Le transport aérien est toujours largement détaxé, etc. Une meilleure équité entre les modes apportera une attractivité plus grande du mode ferré.

### Des liaisons plus fréquentes et accessibles à tous

La fréquentation de la majorité du réseau français, sous employé, est à augmenter, d'abord en le rendant accessible à tous : TVA sur les transports du quotidien à 5,5 %, tarifs très réduits (tarification solidaire) étendus à tous les réseaux urbains et régionaux. Le financement du secteur doit permettre des péages moins dissuasifs pour les trains, comme dans d'autres pays européens, et de renforcer les moyens des AOM avec l'objectif de compléter leur réseau et d'assurer des services plus fréquents en zones périurbaines et rurales, mal desservies.

**Contacts presse :**

<i>Bruno Gazeau, président de la FNAUT</i>	<i>tél. 06 76 73 31 09</i>
<i>Christiane Dupart, vice-Présidente de la FNAUT</i>	<i>tél. 06 80 64 05 60</i>
<i>Dominique Romann, vice-Président de la FNAUT</i>	<i>tél. 06 88 02 39 13</i>
<i>Michel Quidort, Président de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV),</i>	<i>tél. 06 12 22 35 54</i>