

Communiqué du mardi 30 octobre 2024

Mobilités : des taxes contreproductives

La Fnaut s'élève contre l'instauration de nouvelles taxes sur le transport aérien **si celles-ci ne sont pas fléchées vers sa décarbonation et l'amélioration des infrastructures ferroviaires.**

Envisagée par le gouvernement, l'augmentation des taxes sur les billets d'avion **qui sera supportée par les passagers**, aura, contrairement au discours ambiant, un effet limité sur le report modal. Sur de nombreuses destinations desservies par l'avion, le report modal est en effet quasiment impossible. Se rendre en moyen-courrier à Madrid, Rome, Venise ou Hambourg est malheureusement très difficile en train, sans parler des destinations long-courriers où cela est impossible.

L'aérien n'est plus un transport de riches

Le trafic aérien en Europe, qui n'est plus un transport de riches, croît essentiellement avec les compagnies low cost. Or celles-ci pour la plupart ne sont pas basées en France (Ryanair en Irlande, Vueling et Volotea en Espagne, EasyJet en Angleterre, Wizz Air en Hongrie...) et payent des impôts sur leurs bénéfices dans d'autres pays que le nôtre. De plus, cette taxe sera contournée très facilement par les compagnies long-courriers acheminant les passagers avec une escale. (Des compagnies du Golfe ont déjà annoncé mettre en place ce système de contournement). **C'est donc essentiellement les passagers au départ de France et les compagnies hexagonales qui seront impactés. Plutôt qu'une mesure nationale, la FNAUT préconise une taxation du kérosène dans tous les pays.**

Les multiples et regrettables handicaps du train

Si l'avion est incontournable pour certaines destinations, **le train doit pouvoir devenir une solution efficace à condition que le gouvernement agisse afin que le prix des billets diminue.** En France, sur un billet de TGV à 100 €, plus de 50 € retournent à l'État (40% de redevance pour le péage, 10% de TVA non récupérable par les entreprises et la participation à un fonds de concours que ne supportent que les passagers de la SNCF). Autant de handicaps qui ne favorisent pas le train. **Ce n'est pas en augmentant le prix des billets d'avion que le report modal se fera mais en baissant celui du train, pouvoir d'achat oblige. La Fnaut réclame un vrai plan de financement des mobilités qui privilégie le ferroviaire pour que le train redevienne un mode de déplacement populaire, ce qu'il n'est plus.**

Le transport individuel doit financer le report modal

Le train peut devenir une alternative réelle à l'avion court ou moyen-courrier, **encore faut-il** que les opérateurs s'entendent pour **faciliter les déplacements intra-européens avec un seul billet de bout en bout à un prix raisonnable** mais aussi que leurs lignes internationales ne soient pas des machines à cash, comme c'est le cas aujourd'hui.

Plus que l'avion, **c'est la route qui doit financer le report modal et les infrastructures ferroviaires** car elle la plus grosse contributrice aux gaz à effet de serre (pour rappel en France, 80% des déplacements se font en voiture dont 40% en autosolisme, 15% en train et 1% en avion). Des chiffres qui sont similaires en Allemagne.

La taxation des mobilités doit être orientée avant tout afin de favoriser l'usage du mode ferroviaire qui est économe en énergie et diffuse le moins de gaz à effet de serre. Il faut éviter la taxation des mobilités afin qu'elles ne deviennent un transport de riches et que les passagers se tournent ainsi vers la voiture.

Contact presse : Nina Soto, chargée de communication et relations presse Fnaut - 07 67 78 06 24