



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

12 novembre 2015

COP 21 : la FNAUT, malgré des mesures favorables à la transition énergétique, déplore que le transport public ne soit sérieusement considéré comme une solution au problème

Alors que le secteur des transports est un responsable majeur des émissions de gaz à effet de serre par la France, le gouvernement poursuit une politique qui privilégie la route et l'avion, c'est-à-dire les modes de déplacements les plus gros consommateurs d'énergie fossile.

Les données de base¹

Le secteur des transports est, en France, le deuxième consommateur d'énergie (32 % du total) après le secteur résidentiel, et le premier émetteur de gaz à effet de serre (29,6 % du total).

Pour l'essentiel, l'énergie consommée dans les transports est issue du pétrole importé. Le secteur des transports est le premier consommateur de pétrole (70 % du total).

L'énergie consommée se répartit ainsi : route 80%, avion 13%, maritime et fluvial 5 %, rail à peine 2 % (alors qu'il assure 10 % des trafics voyageurs et fret).

La décision d'accroître d'un centime la fiscalité diesel est un premier pas dans la bonne direction. La FNAUT regrette cependant la baisse concomitante de la fiscalité essence et considère qu'une action sérieuse et cohérente dans ce secteur est donc indispensable. Elle peut avoir un impact décisif sur nos émissions de gaz à effet de serre, et des retombées positives en matière de décongestion des voiries urbaines, de santé publique et d'équilibre de notre balance commerciale.

Le progrès technologique : nécessaire mais pas suffisant

Alors que son action dans le secteur du logement est notable, le gouvernement privilégie le seul progrès technologique dans le secteur des transports pour atteindre le « facteur 4 ».

La loi sur la transition énergétique se focalise sur l'efficacité énergétique des véhicules individuels (motorisations, carburants). Elle est centrée sur l'introduction de **véhicules électriques**, voitures et bus, dont elle néglige les effets pervers. Certains chercheurs² considèrent que le cycle de vie d'un véhicule électrique est aussi polluant que celui d'un véhicule thermique.

Ainsi le bus électrique est deux fois plus coûteux que le bus diesel moderne : s'il doit être généralisé, ce sera inévitablement au prix d'une réduction des services résultant d'un surcoût d'investissement et d'un surcoût de fonctionnement des réseaux urbains.

¹ Source : ADEME

² Stéphane Lhomme, directeur de l'observatoire du nucléaire

Par ailleurs, la loi ignore presque totalement la sobriété énergétique, c'est-à-dire les **changements de comportements** des ménages et des entreprises pouvant entraîner un report sur les modes les moins consommateurs d'énergie.

Enfin, rien ou presque n'est fait ou prévu pour limiter la mobilité contrainte liée à l'étalement urbain et à la concentration des activités dans les métropoles.

Le gouvernement encourage la route et l'avion

Dans le cadre du **plan de relance autoroutier**, plus de 3 milliards d'euros vont être investis pour renforcer la capacité du réseau autoroutier, y compris en zones urbaines denses (Lyon, Strasbourg, Grenoble,...). Cette décision ne compense pas l'élimination du projet d'autoroute du Marais poitevin A 831. Des travaux gigantesques sont poursuivis à La Réunion (nouvelle route du littoral).

Alors que le rail accuse un retard considérable, l'Etat a donné la priorité à la route dans les **Contrats de plan Etat-Régions** (1,95 milliard pour le rail et 3,1 milliards pour la route) mais les Régions ont finalement apporté 2,9 milliards au rail et 1 milliard seulement à la route.

Une réduction des **vitesse maximale autorisées** sur route et autoroute a été écartée malgré son utilité évidente pour améliorer la sécurité routière et économiser l'énergie, soulignée à la fois par le Conseil national de la sécurité routière et l'ADEME. La campagne nationale de **promotion de l'éco-conduite** proposée par la FNAUT a été écartée.

Toute hausse des **péages autoroutiers** est bloquée pour 2016, alors que les hausses tarifaires demandées par la SNCF sont acceptées par le gouvernement : 2,5 % pour le TGV, 6,17 % pour le fret.

La loi Macron met le **transport par autocar** en concurrence, et non en complémentarité, avec le train : les transporteurs privés et la SNCF elle-même s'implantent sur des axes déjà desservis par le train, au risque de faire disparaître le train sur les axes les moins fréquentés.

Le covoiturage longue distance facilité par internet se développe sans que les revenus, souvent importants, qu'il apporte aux conducteurs soient fiscalisés.

L'avion, mode de transport le plus bruyant et le plus énergivore, continue de bénéficier d'avantages exorbitants : non-taxation sur le kérosène qui fausse la concurrence entre avion et train, aides à la création de nouvelles lignes.

Le gouvernement pénalise le transport public terrestre

Le gouvernement réduit de 400 millions d'euros le budget 2016 de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport, déjà fragilisée par l'abandon de l'écotaxe et les pénalités à payer à la société Ecomouv.

Le versement transport des entreprises est limité aux entreprises de plus de onze salariés, le versement transport régional destiné à financer le TER est abandonné.

Le taux de TVA appliqué au transport public terrestre (urbain, routier et ferroviaire) a été augmenté de 7% à 10 %, alors que le taux est de 5,5 % pour les produits et services de première nécessité.

Déplacements urbains

La mise en œuvre de la décentralisation du stationnement et de la dépenalisation des amendes est reportée à 2018, alors que cette réforme est un outil indispensable pour que les collectivités locales puissent mener une politique cohérente de maîtrise du trafic automobile.

Alors que les transports collectifs urbains, saturés dans les zones denses et sous-développés dans les zones périurbaines, nécessitent, en région parisienne comme en province, de très importants investissements, la réduction des dotations de l'Etat incite au contraire les collectivités territoriales à réduire l'offre de transport public de proximité : -2,4 % sur les six premiers mois de 2015. Un 4ème appel à projets de TCSP urbains, proposé par la FNAUT, a été écarté.

Transport ferroviaire voyageurs

Le réseau ferré classique continue à se dégrader, les ralentissements de trains se multiplient³, des services ferroviaires Intercités et TER sont transférés sur route, des lignes interrégionales sont fermées ; il manque au moins un milliard d'euros par an pour enrayer son vieillissement, le moderniser et le développer.

Le gouvernement laisse la SNCF s'engager dans une spirale non vertueuse de réduction des services, le dysfonctionnement croissant des trains du quotidien qui décourage les usagers et les incite à reprendre leur voiture.

Le refus de challenger la SNCF par de nouveaux entrants ferroviaires n'incite pas la SNCF à baisser drastiquement ses coûts d'exploitation et l'augmentation du coût des péages impacte négativement les tarifs voyageurs.

Il tarde à élaborer le schéma des services prévu par la loi du 4 août 2014.⁴

Transport de fret

L'amélioration de la situation du fret ferroviaire constatée cette année pour la première fois depuis dix ans est insuffisamment encouragée : hausse des sillons de 6,17 %, abandon de l'écotaxe, menaces sur 1500 km de réseau capillaire. L'engagement ferme dans le projet Lyon-Turin est un point très positif de même que la relance de l'autoroute ferroviaire atlantique.

Un effort limité pour la bicyclette

Le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a produit des décisions favorables aux piétons et aux cyclistes : le code de la rue a été amélioré.

Mais, alors que le vélo et le vélo à assistance électrique pourraient assurer une part très importante des déplacements de proximité, les aménagements cyclables restent notoirement insuffisants et les actions et décisions très timorées.

La bicyclette, qui peut devenir un transport de masse en ville, est présente dans la loi sur la transition énergétique, mais la mise en œuvre par les entreprises de l'indemnité kilométrique promise aux salariés cyclistes est devenue facultative, ce qui en limite le caractère incitatif.

³ la vitesse va tomber à 60 km/h sur une section de 100 km de la ligne Nantes-Bordeaux

⁴ La participation de l'Etat au financement des infrastructures ferroviaires est nettement plus faible en France que dans les autres pays européens, hors lignes nouvelles : 32 % en France en 2013, 50 % en moyenne en Europe, 90 % en Suède et au Danemark, 61 % en Grande-Bretagne, 50 % en Allemagne, en Espagne et en Italie.

Le gouvernement tarde à mettre en œuvre une vraie fiscalité écologique

Un rattrapage de la fiscalité du carburant diesel sur celle de l'essence ne va intervenir qu'à dose homéopathique et il comprend une baisse injustifiée de l'essence.

Le gouvernement ne profite pas de l'effondrement du prix du pétrole pour augmenter significativement la taxation des carburants routiers et du kérosène consommé par les avions effectuant des vols intérieurs, ce qui entraîne le maintien et le développement des transports les plus nocifs pour la planète.

Il n'élimine pas les autres niches fiscales anti-écologiques telles que le barème fiscal kilométrique qui encourage l'usage de la voiture.

Un signal fort doit être donné à l'occasion de la COP 21

Le Chef de l'Etat a fait de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité nationale. Il affirme que notre pays doit montrer l'exemple, mais force est de constater qu'il existe trop de contradictions entre ce souhait et la politique suivie par le gouvernement dans le secteur des transports : les mesures récentes sont plus favorables à la route et à l'avion qu'aux modes de transport compatibles avec un développement durable et des mesures positives sont associées à une contre-mesure qui en atténue l'impact ou à un délai de mise en œuvre long.

La FNAUT attend donc du gouvernement une inflexion significative de sa politique de transport qui démontrerait sa volonté d'encourager les modes de transport vertueux : abandon définitif de projets d'infrastructures non favorables au développement durable, suppression de niches fiscales anti-écologiques et encouragement significatif en transfert modal par un accroissement de la fiscalité diesel d'au moins 1 centime comme le propose M. Duron, voire de 2 centimes. C'est un signal fort qui résoudra les problèmes de financement des infrastructures et du financement de l'AFITP.