



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

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

Conférence de presse

4 septembre 2015

## **La pétition nationale de la FNAUT « Sauvons nos trains » : mieux qu'un sondage ! Analyse des témoignages des signataires**

**par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT**

La pétition de la FNAUT, lancée début mai 2015, a recueilli à ce jour près de 6 000 signatures. Nous avons compilé et classé environ 600 commentaires des signataires.

1 - Les résultats chiffrés des sondages habituels réalisés auprès des usagers de la SNCF – par des instituts spécialisés ou des associations – sont souvent contestés : le panel des personnes interrogées est-il représentatif ? Les questions sont-elles neutres, orientées, réductrices ?

L'intérêt des témoignages recueillis, qui émanent de publics dont les préoccupations sont très diverses, est qu'ils ont été émis de manière spontanée, sans filtre. Ils constituent une véritable **enquête d'opinion**, très ouverte, plus révélatrice qu'un simple sondage « oui, non, ne sait pas ».

Ces témoignages sont très variés, instructifs et souvent impressionnants de lucidité. Ils donnent une vue d'ensemble de la situation présente du rail en France et des attentes du public.

C'est la raison pour laquelle ils vont être transmis, sans retouches, au Chef de l'Etat et au Premier ministre, destinataires de la pétition, et aux différents ministres concernés.

2 – Ces témoignages mettent en évidence une bonne adéquation entre le texte de la pétition et les préoccupations des voyageurs et des défenseurs du rail. On y retrouve tous les thèmes développés par la FNAUT. Ils légitiment donc le diagnostic et les inquiétudes de la FNAUT et de ses associations. Manifestement, le rail va très mal : la FNAUT n'a pas besoin de noircir le tableau, il est noir. Il est temps que les pouvoirs publics en prennent conscience et réagissent.

3 - Les signataires se sont exprimés à la fois comme usagers des transports et comme citoyens.

- Les uns expriment les difficultés concrètes rencontrées par ceux qui ont besoin du train pour leurs déplacements quotidiens ou occasionnels à courte ou longue distance, n'étant pas motorisés ou ne voulant pas être contraints à l'usage de la voiture, de l'avion ou de l'autocar. Ils confirment la profonde dégradation de la qualité des services ferroviaires, tous les paramètres sont évoqués : les trains supprimés, surchargés, en retard ; la fatigue et le stress des usagers ; la régression de l'offre ; les prix trop élevés ; le retour à la voiture.

- Les autres reflètent des préoccupations citoyennes plus générales : service public, aménagement du territoire, sécurité routière, environnement local, gaspillages d'énergie, économie, évolution du climat. Ils font état d'une profonde inquiétude pour l'avenir.

Dans cette deuxième catégorie, on note des critiques virulentes et motivées de la stratégie de la SNCF et surtout de la politique gouvernementale, très différente de celle qui était attendue.

Cette politique est jugée incompréhensible et contradictoire avec la loi sur la transition énergétique et l'organisation de la conférence sur le climat COP 21.

## Les difficultés concrètes des usagers du train

### La dégradation de la qualité de service

- Pannes de matériel et absences de personnel entraînant la suppression de circulations.  
Retards répétitifs dus à des incidents techniques, « **on est surpris quand un train arrive à l'heure** ».  
Le train n'est plus fiable, « **il faut prendre le train d'avant en cas d'impératif horaire** ».  
Absence d'information en cas d'incident et de compensation du préjudice subi (cas du TER)  
« **J'en ai marre** de ne jamais être informé correctement », « **C'est la galère** », « marre des retards et annulations », « je suis un usager en colère ».
- Les trains sont surchargés, « **nous sommes traités comme du bétail, pas comme des clients** ».  
« Je prends le **TER** 230 jours par an. Que du stress, pas de place assise, pas de clim, pas de chauffage, pas une semaine sans retard, aucune communication en cas de problème, aucune prise en charge : un service déplorable, et un abonnement hors de prix »  
« Usager bi-quotidien du train **Intercités** Limoges-Châteauroux pour raisons professionnelles, je suis de plus en plus souvent soumis à des situations dégradées, avec un personnel dépassé par le nombre des incidents qu'il doit gérer. Je paye quand même 221 € par mois ».  
« Qu'on arrête d'appeler usagers ceux qui payent et qui, quoi que l'on dise, sont avant tout des clients qui attendent un service de qualité ».

### La régression de l'offre

Diminution des fréquences, correspondances impossibles. Suppressions d'arrêts, fermetures de gares et de guichets. Limitation de la vitesse des trains. Matériel Intercités à bout de souffle.  
Disparition des relations interrégionales : « **Le train Intercités est indispensable pour parcourir la province sans passer par Paris ! L'inéquité de traitement entre Paris et les grandes métropoles d'une part, et la province d'autre part, est choquante** ».

### La tarification

Le prix du billet est devenu prohibitif alors que l'offre et le service rendu se sont dégradés.  
« **La qualité baisse, les prix augmentent ; le voyageur doit payer sans se plaindre** ».  
« La fréquence des TER diminue et les tarifs augmentent ».  
« Le train devient un luxe inaccessible pour certains ».  
« **L'usager est perdu dans la jungle des tarifs, la notion de tarif de base a disparu** ».  
« **La politique commerciale de la SNCF est confuse et déshumanisée** ».  
« Les prix excessifs et variables du TGV m'exaspèrent, je regrette les trains Corail ».

### Les conséquences des dysfonctionnements subis

Au-delà du simple mécontentement, beaucoup d'usagers quotidiens soulignent les incidences des dysfonctionnements du train sur leur santé, leur vie professionnelle et leur vie de famille.  
« **Tous les jours j'ai un problème de train, mes parcours m'épuisent** ».  
« **C'est stressant, usant de se demander tous les jours si on va arriver à l'heure au travail** ».  
« Les dysfonctionnements du train ont rendu mes trajets domicile-travail de plus en plus compliqués, j'ai été obligé de changer de poste ».  
« Je n'en peux plus de ce réseau qui ne fonctionne pas ».

### Des habitués du train découragés, qui retournent à la voiture

« **Je reprends ma voiture dès que j'ai une contrainte horaire** ».  
« **Je vois de nombreux collègues abandonner le train pour la voiture** ».  
« La dégradation du service ferroviaire nous pousse vers la voiture polluante et dangereuse ».

« La situation est très dégradée et dissuade de prendre un abonnement de travail ».  
« Je prends de moins en moins le train, trop cher, de plus en plus aléatoire mais surtout très compliqué pour les déplacements province/province ».  
« Je constate depuis plusieurs années la dégradation des services et en suis arrivée à louer une voiture quand je viens en France plutôt que de prendre le train ».

## **Le refus de l'autocar**

La loi Macron libéralisant le transport par autocar suscite une avalanche de critiques.

**« Vous pensez qu'on peut rester 3 ou 4 h serrés comme des sardines sans pouvoir bouger ? ».**

« Dans certaines régions, le train passe encore quand le car est bloqué par la neige ou le verglas ».

« Nos voies ferrées sont sous-exploitées, il faut les utiliser. Pourquoi surcharger les routes ? »

**« Avec les lignes d'autocars concurrentes, un grand nombre de lignes ferroviaires vont fermer. Et au lieu de remplir les cars, les habitants prendront leur voiture ».**

« Alors que le rail consomme peu et pénètre rapidement au cœur des villes, sans embouteillages, l'ouverture de liaisons par autocar est une totale absurdité : non au dictat des technocrates ».

**« On va créer des postes de conducteurs d'autocar mais supprimer des emplois de cheminots ».**

**« Le modèle américain est une régression : le car ne doit pas remplacer le train mais s'implanter dans les zones non desservies par le train ».**

« Le car est polluant, lent et peu confortable. Que Messieurs les Sénateurs et Députés abandonnent l'avion et leurs voitures de fonction, et prennent les cars Macron ! »

« Le recul du ferroviaire tel qu'il se profile notamment avec le volet autocar de la loi Macron est une erreur économique et un recul de civilisation ».

## **Des préoccupations citoyennes**

### **Une exigence forte de service public**

**« Nous avons besoin d'un service public répondant aux besoins des usagers, non soumis uniquement à des impératifs de rentabilité. Sa régression est une énorme erreur ».**

« Le train c'est la vie, c'est une nécessité sociale, comme la poste ou les hôpitaux ».

« Le transport ferroviaire est un bien public qui nous appartient ».

« Je regrette que les cheminots n'aient pas réussi à s'entendre pour la réussite de leur entreprise, les mouvements grèves ont lassé les gens ».

**« Pour moi, le train est un atout indéniable. Les petites gens n'ont pas tous une voiture ! »**

« Une politique ferroviaire efficace passe par des moyens financiers. Stop à l'argent mal distribué : on se moque du blabla, on veut de l'action et des trains en bon état. Nos trains sont la honte de notre pays. **Le covoiturage, c'est de la foutaise, il faut des trains ».**

### **Des territoires oubliés, la crainte de l'isolement**

Les habitants des zones rurales dénoncent l'organisation d'un « désaménagement du territoire ».

« A Pontorson, sans les quelques trains qui passent, nous serions complètement isolés ».

**« A Nantua, la gare est fermée, la ville se meurt et laisse mourir ses habitants non motorisés ».**

**« Laisser pourrir le rail, c'est assécher une région, créer du chômage et de la résignation ».**

« Si rien n'est fait pour préserver les dessertes existantes, des régions comme le Limousin et l'Auvergne risquent d'être encore plus désertées car rendues plus difficiles d'accès ».

**« La rareté des trains va encore plus paupériser les zones rurales déjà touchées par le regroupement des services publics dans les grandes villes ».**

« La réduction des dessertes va creuser encore le fossé social, économique et écologique entre les zones à forte population et les autres, exclues, enclavées, abandonnées ».

## Sécurité routière, environnement

**« Je trouve dramatique pour l'environnement et la sécurité routière qu'on promeuve les transports en autocar ou le covoiturage au détriment du train ».**

« Je signe parce qu'il y a 3000 morts par an sur les routes ... sans compter les blessés à vie ».

« Il faut sauver le réseau ferré, le choix de la route n'est pas le bon. Nous n'avons qu'une planète ».

**« L'urgence liée au réchauffement climatique impose un réseau ferré parfaitement maillé, attractif tant au niveau des fréquences que des tarifs »**

« Il faut limiter l'usage des voitures, source de multiples pollutions. L'avenir, c'est le train ».

## L'énergie à économiser

**« Le train est un outil indispensable à la réussite de la transition énergétique. Utiliser notre réseau ferré au maximum nous ferait faire des économies d'énergies massives ».**

« Pas de baisse de la consommation de pétrole sans croissance de tous les réseaux ferrés, urbains et non urbains »

« Mettre à mal le ferroviaire, c'est oublier l'explosion du coût de l'énergie à laquelle nous allons assister dans les années à venir. La raréfaction des ressources pétrolières est inéluctable ».

« Le pétrole n'est pas inépuisable. Poursuivre une politique uniquement routière est irresponsable ».

**« Le train, c'est le futur sobre et intelligent ».**

## L'économie à sauvegarder

**« Une approche financière à court terme ne tient pas compte des effets négatifs sur les autres secteurs de l'économie et sur la vie quotidienne des citoyens ».**

« Pourquoi fragiliser nos trains si utiles pour les jeunes en formation, l'emploi, le tourisme ? »

« Fermer des lignes est un non sens économique qui désertifie les zones rurales ».

« Le plus élémentaire bon sens devrait conduire à développer les transports par voie ferrée si l'on veut retarder des dégâts graves et coûteux sur la planète »

**« Je n'ai pas envie que mon pays finisse par devenir sous-développé. Regardez les cartes : les pays sans chemin de fer sont les derniers question développement ! »**

## Un patrimoine dilapidé

**« Le réseau ferroviaire existe, il a coûté beaucoup d'argent et il ne doit pas être abandonné. Ce patrimoine précieux ne demande qu'à être utilisé ».**

« Le chemin de fer a un rôle important à jouer mais, pour cela, il faut que le maillage ne se réduise pas en peau de chagrin ».

**« Arrêtons le massacre du patrimoine public ! On est devenus fous ou quoi ? »**

« C'est tout simplement stupide de ravager ce merveilleux service public qu'était la SNCF ».

## Une inquiétude profonde pour l'avenir, un sentiment d'absurdité

**« On a le sentiment d'un sabotage, d'une entreprise de sape qui décourage les usagers et les cheminots. J'en ai marre d'assister à la casse en règle du chemin de fer français ».**

**« Nous avons un des meilleurs services ferroviaires au monde. D'où vient cette volonté perverse de démanteler un système ferroviaire qui fonctionnait bien ? »**

« Le tout-routier est bien plus dangereux pour la planète que le train, alors pourquoi une politique aussi saugrenue de régression du ferroviaire ? »

« Que reste-t-il du Grenelle de l'environnement ? Rien. Mais que faire lorsqu'il n'y a aucune volonté politique ? Que tout cela est lamentable et triste. Luttons contre les fossoyeurs du rail ».

« Le déclin du rail n'est pas une fatalité. Mais encore faut-il une volonté politique... »

« **Après-guerre, presque tous les tramways ont été supprimés pour laisser place à l'automobile. Les erreurs d'hier devraient nous faire réfléchir, c'est idiot de supprimer des voies ferrées** ».

« Le train, c'est l'avenir. Tuer ce moyen de transport écologique est stupide ».

« Il est triste de voir notre réseau se dégrader parce que seule la volonté manque de lui redonner les moyens de sa splendeur passée ».

« **C'est du sabotage, les décisions récentes sont aberrantes (cars et transferts sur routes). La COP 21 de Décembre ne sera qu'une sombre fumisterie, c'est pathétique !** »

### **Des comparaisons irritantes avec d'autres pays**

« La comparaison avec les réseaux voisins montre que notre réseau français décline à grande vitesse. L'Allemagne, la Suisse,... ont depuis longtemps une politique cohérente de mobilité. **Pourquoi ce qui est possible chez nos voisins ne l'est-il pas en France ?** »

« Que l'on prenne exemple sur la Suisse, dont le réseau est dense et de qualité, **au lieu de miser sur le tout routier et de sacrifier le long terme et l'intérêt général** ».

### **Les compétences et la stratégie de la SNCF sévèrement critiquées**

« Faisons revenir la SNCF à son objectif social qui est d'exploiter et de développer le transport ferroviaire. La SNCF a le devoir de maintenir un réseau fiable et de qualité ».

« **ça fait mal de voir comment la SNCF gère ce qui reste du réseau ferré. La SNCF ne sait plus fournir un service public de qualité. C'est déroutant et consternant** ».

« Je suis un grand utilisateur du train et je vois au fil des ans la chienlit s'installer. D'un côté, une communication « tout le monde il est beau, tout le monde il est pas cher » et, de l'autre, un service qui se dégrade et des prix sans rapport avec le service »

« **Qu'ont fait les dirigeants de la SNCF pour maintenir cet outil pour lequel on nous dit aujourd'hui qu'il n'est plus rentable ? C'est une honte de tout démolir comme ça !** »

**La politique du gouvernement est incompréhensible et jugée avec sévérité**

« Pour réduire le coût du ferroviaire, il faut faire payer les infrastructures ferroviaires par les contribuables, comme c'est le cas pour les routes ».

« Les logiques économiques désormais appliquées au rail vont le faire disparaître. A l'évidence, ceux qui le gèrent ne sont pas ceux qui l'utilisent ! C'est désolant, car avec les moyens disponibles, on pourrait faire infiniment mieux. C'est une honte »

« **La politique des transports marche sur la tête ! Ce n'est que du non-sens ! Il faut investir dans les trains, pas dans les autoroutes** »

« Ne pas porter plus d'intérêt au transport ferroviaire est une **réelle ineptie** »

« **Ce gouvernement de gauche et la SNCF fait tout pour tuer le rail !** C'est juste du bon sens que de développer le train pour diminuer les coûts et la pollution de la voiture et de l'avion »

« Dans le contexte du réchauffement climatique et de déplétion de pétrole, la cohérence veut qu'on privilégie le rail au détriment des autres modes. Mais **le pouvoir a choisi la stupidité** »

« Le train est le mode de transport le plus écologique et le plus efficace quand il n'est pas laissé à l'abandon, je suis scandalisée par sa régression et le retour au tout-routier »

### **Des contradictions insupportables**

« Toutes les décisions prises concernant le fret, les autocars,... sont un non sens économique et une aberration écologique en cette année de COP 21 »

« **Il est aberrant d'empiler colloques et conférences sur le réchauffement climatique et parallèlement d'abandonner le moyen de transport collectif le plus écologique !** »

« **On nous conseille d'utiliser les transports publics et on les supprime... Aucune logique !** »

« **C'est l'Etat qui est l'autorité organisatrice des Intercités et il laisse la SNCF les liquider** ».

« Transition énergétique, écologie et protection du climat : des discours, mais où sont les actes ? »  
« Je m'oppose au démantèlement du système ferroviaire organisé par ce gouvernement qui se dit de gauche mais qui ne fait que poursuivre le massacre initié par les précédents ».  
« **On nous parle d'écologie, et on fait du tout-routier ! C'est affligeant** ».  
« A l'heure où tout incite à développer les transports écologiques, nos dirigeants prennent des mesures contraires : de plus en plus de camions sur les routes, et de trains supprimés ».  
« Le train est moins polluant que les camions, pourquoi céder au lobbying des routiers ? »  
« **Le climat est la grande cause nationale en 2015. La priorité devrait être donnée à la rénovation du train et non à la construction d'un nouvel aéroport et de nouvelles autoroutes** ».  
« A la veille de la COP 21 de Paris, nous n'avons rien d'autre à offrir que le low cost aérien, les autoroutes, l'autocar Macron, le covoiturage et la voiture électrique ? »  
« Bientôt la COP21 fin décembre et, en attendant, on privilégie la route... toujours la route ».

### **En guise de conclusion**

« A ce rythme, dans 20 ans, il n'y aura plus de chemin de fer en France ».  
« Le train est indispensable aux générations futures ».  
« M. le Président, nos petits-enfants ont besoin d'une politique responsable donc écologique ».  
« **Le train est un remarquable moyen de transport collectif, sûr, fiable et écologique. Un président de la République digne de cette fonction ne peut pas accepter la casse de cet outil** ».



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

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

Conférence de presse

4 septembre 2015

## Intervention de Bruno Gazeau, président de la FNAUT

*Les mesures gouvernementales ne répondent que partiellement aux préoccupations des usagers, relayées par trois récents rapports publics. Elles manquent de cohérence globale, révèlent des zones d'incertitude fortes et étendues dans le temps.*

### 1. La pétition de la FNAUT

A ce jour, plus de 5 500 personnes ont signé **la pétition « Sauvons nos trains »** lancée par la FNAUT en juin dernier. Les commentaires des signataires représentent un échantillon significatif. Ils se classent en 2 catégories :

- les uns sont relatifs à la **qualité de service**, font le constat d'une fiabilité des trains et des horaires en constante dégradation, d'une offre mal connue du public, d'une surcharge des trains du quotidien, de matériels vieillissants en dépit des efforts de renouvellement fait par les régions, d'une tarification complexe qui révèle le sentiment profond d'un train trop cher et dont le prix croit quand la qualité se dégrade.

Les conditions du voyage font apparaître du découragement chez certains, un détournement vers d'autres formes de mobilité et un transfert modal vers la route jugée souvent plus fiable, en dépit des conditions difficiles de circulation. Logiquement, l'attachement au train a tendance à décroître avec le renouvellement des générations, et pourtant l'attrait du car est, à ce jour faible.

- les autres traduisent une adhésion forte à des **préoccupations citoyennes** telles que la défense du service public, la sécurité, l'aménagement du territoire et la desserte des villes moyennes, la crainte de voir passer les trains sans être desservis par des cars, et la peur d'être laissés à l'écart suite aux réductions de fréquence et aux fermetures de lignes. Le souci de la prise en compte du changement climatique et la nécessité d'une transition énergétique sont des avis clairement exprimés.

### 2. Trois rapports récents font écho à ces préoccupations

- **Le rapport Duron** a bien positionné les enjeux des trains Intercités. Il représente un travail sérieux, après examen ligne par ligne. Il a souligné la carence de l'Etat dans son rôle de stratège et sa faiblesse dans celui d'Autorité Organisatrice. Il s'est trop laissé influencer par la SNCF en confondant les trafics potentiels et les trafics constatés, souvent faibles à cause de la médiocrité de l'offre. Il pêche par défaut d'engagement financier, bien qu'il souligne la nécessité d'un effort financier plus conséquent, et renvoie à un horizon flou, l'ouverture à la concurrence.

- **Le rapport Destot-Bouvard** et les décisions de Bruxelles (une participation financière de 40 %) ouvrent la voie à un possible financement du tunnel interfrontalier Lyon-Turin et au report modal qui doit en découler à l'instar de ce qu'ont bien réussi les Suisses. Il en chiffre le coût à 2 milliards sur 12 ans, soit l'équivalent d'environ un demi centime d'euros de taxe supplémentaire sur le prix de l'essence. C'est un élément positif.

- **Le rapport sénatorial sur la pollution de l'air**, d'un coût estimé à 110 milliards d'euros par an, met en évidence les responsabilités qui incombent au transport et à la mobilité ( 40% des émissions de CO2, 59% des émissions d'oxydes d'azote et 19% des particules fines). Il est salué par la FNAUT et tourne la page des querelles de chiffres et des contestations sur les causes. Il souligne le caractère évolutif de la pollution, plus diffuse et mobile, et réaffirme la nécessité d'une fiscalité plus écologique, et le caractère indispensable d'une contribution climat-énergie.

### **3. Deux lois contestables**

Face au mécontentement des usagers et suite à ces trois rapports, les dispositifs législatifs et les déclarations gouvernementales apportent des éléments de réponse qui restent trop partiels et flous dans leur calendrier de mise en œuvre.

#### **3.1 La loi sur la transition énergétique affiche des signes positifs et négatifs (détails en annexe) :**

- l'introduction de zones de restriction de circulation, mais une ouverture possible des couloirs de bus aux véhicules propres ;
- un appel à projets de villes respirables mais pas d'annonce d'un quatrième appel à projets de transports collectifs en site propre ;
- l'introduction par amendement de la taxe carbone, mais le renvoi à plus long terme d'une fiscalité écologique incluant l'augmentation progressive du prix du diesel et son alignement sur celui de l'essence, en profitant de leur baisse actuelle ( 4% sur le seul mois de juillet ) ;
- le recul calendaire du premier plan de programmation énergétique, mais l'obligation d'avoir des parcs de véhicules propres.

Pour les transports publics, les autorités organisatrices paieront 20% plus cher leurs véhicules au gaz, 60% plus cher leurs véhicules hybrides, et 2 fois plus cher leurs véhicules électriques par rapport aux véhicules actuels Euro 6.

#### **3.2 La loi Macron traduit une absence étrange de vision d'ensemble des questions de mobilité :**

- la concurrence régulée, création française qui a fait ses preuves depuis 30 ans dans le secteur de la mobilité, domaine de compétences partagée entre la collectivité et l'entreprise, et qui s'exporte dans le monde entier, est curieusement absente de la loi Macron portant sur l'ouverture à la concurrence de l'autocar. La compensation du déficit des lignes déficitaires par les lignes bénéficiaires et la notion de réseau disparaissent.
- l'ouverture à la concurrence de l'autocar se fait selon un calendrier inverse, puisque la loi ferroviaire de 2014 et la loi NOTRe prévoient, l'une et l'autre, l'élaboration d'un schéma national des services et des schémas régionaux de la mobilité non encore réalisés.
- la concurrence entre les modes est instituée au lieu d'organiser la concurrence entre les opérateurs, de rechercher et d'encourager une complémentarité entre les modes, plus favorables aux usagers.

### **4. Les déclarations ministérielles récentes, les décisions reportées**

- Une décision positive : l'abandon, à l'initiative de la ministre de l'Ecologie, du projet d'autoroute A831 qui menaçait le Marais poitevin sans bénéfice pour la collectivité.
- Le Premier ministre dénonce l'erreur de la réalisation simultanée de 4 LGV, et veut faire baisser l'âge moyen du réseau ferré classique. Il promet le maintien des crédits de modernisation, mais ne conteste pas le constat de Jacques Rapoport sur le fait qu'il manque un milliard d'euros par an : aujourd'hui, le réseau continue de vieillir.

Bercy accepte un versement de 62 millions au lieu de 126 pour solde de tout compte, mais la question de la dette de 37 milliards fin 2014 n'est pas évoquée.

- Après le vote positif de la dépenalisation du stationnement, qui fait entrer enfin la politique de stationnement dans la politique de mobilité urbaine, la FNAUT regrette le report à nouveau des décrets d'application.
- Le Premier ministre, soutenu par la ministre de l'Ecologie, a confirmé l'abandon définitif de l'écotaxe poids lourds, malgré les demandes exprimées dans les régions Nord – Pas-de-Calais, Lorraine et Alsace, et en contradiction avec les recommandations du rapport Destot-Bouvard.

- Suite à la publication du rapport sénatorial sur la pollution de l'air, la ministre de l'Ecologie a réaffirmé son opposition à une hausse de la fiscalité du diesel.
- Suite à la publication du rapport Duron sur les trains Intercités, le secrétaire d'Etat aux transports a refusé la « précipitation » et repoussé à 2016 les décisions indispensables et urgentes. Au lieu de supprimer de nombreux services qui laissent à penser à une certaine forme de « politique de la terre brûlée », l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire sous forme de DSP ou d'appel à projets doit rentrer dans les faits au lieu de sans cesse être reportée.

## **5. Une représentation et une écoute insuffisantes des voyageurs**

- Les voyageurs ne sont plus représentés au conseil d'administration de SNCF Réseau, alors qu'ils l'étaient à celui de RFF. Or 98% des recettes de l'EPIC résultent de l'utilisation du réseau par les trains de voyageurs.
- La prise en compte très marginale de la mobilité collective comme réponse au changement climatique souligne l'urgence de réintégrer les représentants associatifs de la mobilité, en particulier de la FNAUT, au sein du Conseil national de la transition énergétique.

## **Conclusion**

*Les multiples signaux négatifs enregistrés ces derniers mois à l'encontre de la mobilité collective, le souci affiché de réduire le coût de la mobilité par un recours à l'autocar qui va fragiliser le rail, et l'encouragement des nouvelles mobilités via le numérique, rendent nécessaire un signal fort en faveur du Transport Public qui assure l'essentiel de la mobilité du quotidien et garantit l'unité nationale par l'aménagement équilibré des territoires. La baisse de la TVA est donc une revendication légitime et nécessaire avant l'ouverture de la COP 21.*

## **Annexe : une transition énergétique sans transport collectif ?**

La loi sur la transition énergétique adoptée le 23 juillet se focalise sur les véhicules dits propres. Elle ignore la capacité du transport collectif à attirer massivement des trafics routiers et aériens et à provoquer ainsi des économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

### **Une loi mal ciblée**

La loi retient des principes utiles, en particulier la prime vélo pour les déplacements domicile-travail : l'exemple de grandes villes européennes (Copenhague, Amsterdam,...) montre que le vélo peut en effet assurer une part très importante des déplacements urbains. Mais les modalités et le montant de cette prime, à laquelle Bercy est hostile, restent à préciser. De même, la hausse progressive de la fiscalité carbone devra être confirmée par les prochaines lois de finances (la tonne de carbone passera de 14,5 euros à 22 en 2016, 56 en 2020 et 100 en 2030).

Ceci étant, la loi privilégie de manière trompeuse (et très coûteuse pour l'Etat) les véhicules dits propres, comme si ces véhicules étaient vraiment écologiques, et *comme si la transition énergétique dépendait uniquement de l'introduction de technologies nouvelles et non des changements de comportements.*

Alors que le transport collectif, en particulier le tramway et le train, possède des avantages énergétiques et environnementaux évidents par rapport à l'automobile, à l'avion et au camion, *la loi a complètement ignoré les possibilités de report modal.*

### **Une politique qui ferme les yeux sur les objectifs de la loi**

De manière plus regrettable encore, le gouvernement mène à l'égard du transport collectif une politique contradictoire avec les bonnes intentions énoncées dans la loi : hausse du taux de TVA de 7% à 10% (le taux est de 5% pour les produits de première nécessité) ; réduction de l'assiette du versement transport (VT) des entreprises, abandon du VT régional ; baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales, incitées à réduire l'offre et les investissements ; report du 4ème appel à projets de transports urbains en site propre ; suppressions de services ferroviaires et fermetures de lignes ; relance de grands travaux autoroutiers, y compris en milieu urbanisé (La Réunion, Strasbourg,...) ; mise à l'écart du rattrapage de la fiscalité diesel sur celle de l'essence.

Il en résultera une baisse de la fréquentation, une hausse du trafic automobile, une aggravation de la congestion urbaine, de la pollution de l'air, des gaspillages d'énergie et des émissions de carbone.

De la même manière, le transport ferroviaire du fret est délaissé : dégradation et fermeture de lignes capillaires fret, abandon de l'autoroute ferroviaire atlantique...

*Une loi mal ciblée sur la transition énergétique et l'organisation d'une conférence internationale sur le climat accompagnée de beaucoup de « communication » ne suffisent pas. Les évolutions technologiques nécessaires ne doivent pas servir d'alibi : la FNAUT attend du gouvernement une politique cohérente de relance des transports collectifs, composante indispensable de toute politique écologique.*

## Annexe 1 : Liaisons Intercités menacées

### Intercités, les liaisons menacées



## Annexe 2 : Liaisons autocars



