

Urgence climatique : à quand des actions dans le secteur des transports ?

La contribution du secteur des transports au réchauffement climatique est primordiale : 31 % des émissions de gaz à effet de serre en 2018, dont 95 % en provenance de la route. De nombreux citoyens sont aujourd'hui très inquiets face à ce phénomène et sont prêts à changer leurs habitudes de déplacement, mais rien de sérieux n'est fait pour réduire la dépendance automobile.

Le réchauffement : un phénomène très inquiétant

Le phénomène se traduit en particulier par des canicules, qui seront à l'avenir « de plus en plus précoces, fréquentes, intenses et prolongées » selon Jean Jouzel, climatologue ancien vice-président du GIEC.

La fonte du pergélisol des parois montagneuses et la montée du niveau des mers constituent une menace sérieuse (éboulements, inondations) pour les infrastructures de transport : voies ferrées et routes.

Plus on attendra pour s'attaquer au réchauffement climatique, plus la planète se réchauffera rapidement et plus le coût économique de ses conséquences sera élevé. Or de nombreuses décisions peuvent être prises rapidement par l'Etat et les collectivités locales sans exiger des contraintes insupportables par la population ou les entreprises : elles seraient peu coûteuses, ou même rapporteraient de l'argent utilisable pour investir davantage dans les réseaux urbains et ferroviaires (tramways, RER métropolitains).

Les décisions attendues de l'Etat

- Un centime supplémentaire de TICPE sur les carburants routiers (chiffres 2018) rapporterait 520 M€ ; si seuls les carburants automobiles étaient taxés, le produit serait de 271 M. La réduction récente de l'exonération de TICPE sur le gazole consommé par les camions (2 centimes) peut être accentuée.
- La très faible taxe sur les billets d'avion (1,5 € sur les vols courts-courriers), peut être augmentée.
- On peut réduire la vitesse limite autorisée sur les routes et en ville : 120 km/h (autoroutes), 100 (voies express), 80 (autres routes), 30 en ville (50 sur les axes de transit), comme en Suisse. L'impact climatique a été évalué par l'ADEME. Les énormes dépenses (40 Md€/an) liées à l'insécurité routière diminueraient.
- La prime vélo des salariés peut être rendue obligatoire pour les entreprises. Les cyclistes quotidiens étant plus nombreux et en meilleure santé, les dépenses de la Sécurité Sociale diminueraient.
- Le malus à l'achat des 4x4 urbains (SUV) peut être renforcé.

Les décisions attendues de l'Etat et des collectivités locales

- Les collectivités locales peuvent multiplier les mesures favorables aux cyclistes. Elles peuvent accorder à tous leurs autobus des couloirs réservés et des priorités de circulation aux carrefours.
- Elles peuvent introduire le péage urbain (et l'Etat peut réintroduire les dispositions prévues dans une version initiale de la Loi d'Orientation des Mobilités).
- Les Régions et Départements peuvent limiter les dépenses routières, prioriser les travaux ferroviaires et développer des services d'autocar à large amplitude horaire et à fréquence élevée (voir annexe).

La FNAUT invite le gouvernement à suivre l'exemple de l'Allemagne qui va accentuer ses taxes sur les billets d'avion (elles passeront de 7,5 à 13 € pour les courts-courriers) et abaisser son taux de TVA sur les billets « grandes lignes » de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets jusqu'à 50 km.

Contacts presse :

Bruno Gazeau, président, tél. 06 76 73 31 09 ; Anne-Marie Ghémard, vice-présidente, 06 76 08 62 47 ; Jean Lenoir, vice-président 06 10 09 78 89 ; Jean Sivardière, vice-président 04 76 75 23 31.

Annexe : un réseau modèle d'autocars ruraux en Autriche

Nous résumons ci-dessous un article particulièrement instructif de Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions) paru récemment dans la revue Transports Urbains publiée par le GETUM.

Cet article montre comment on peut exploiter avec succès commercial, et à un coût modéré pour le contribuable, des « petites lignes » routières bien adaptées aux besoins de la clientèle : abandonner les zones périurbaines et rurales à la voiture n'est pas une fatalité.

La desserte rurale en France...

On sait que les « petites lignes » ferroviaires sont très mal exploitées par SNCF Mobilités, dont l'objectif prioritaire est de s'en débarrasser : offre très médiocre, coûts d'exploitation élevés. La situation des services d'autocars ruraux, moins connue, est voisine :

- offre insuffisante, ciblée sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels ;
- fréquences faibles, quasi-absence d'offre le soir et en week-end ;
- très peu de possibilités de correspondances, l'usager ne pouvant utiliser qu'une ligne, non un réseau ;
- qualité médiocre de l'exploitation ; matériel roulant non conforme à la réglementation relative aux émissions de CO₂ et pas toujours accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- information déficiente sur l'offre ;
- doublons fréquents avec les services urbains et ferroviaires.

L'idée dominante chez les élus est que la desserte rurale coûte cher et ne rend que des services marginaux puisque la fréquentation est très faible.

... et en Autriche

Mathias Cureau a étudié plus particulièrement le réseau d'autocars « Landbus Bregenzerwald », qui dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, **une densité comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes).**

La fréquentation est de 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant : **un taux très supérieur à celui qui est constaté dans les villes moyennes françaises.** La région ne possédant pas de voies ferrées, le réseau ne subit que la concurrence de la voiture, il est pourtant fortement utilisé (**la population, assez riche, est fortement motorisée**). Comment l'expliquer ?

- Tout village est desservi au moins par 8 à 12 allers-retours quotidiens. Même certains hameaux touristiques sont desservis.
- Les cars circulent de 7h à 20h à une fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. **L'offre est quasi-inchangée en week-end.**
- Le réseau, qui comprend 20 lignes, est fortement maillé, les correspondances aux nœuds du réseau sont assurées systématiquement grâce à un système d'aide à l'exploitation (SAE).
- Les arrêts sont équipés d'abris confortables et esthétiques.
- La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population concernée du Land, revient à 1 € par jour !

Les communes desservies participent au financement des services (15 %). Le reste du financement est assuré par l'Etat et le Land (21 %), et **par les voyageurs (64 %).**