



FNAUT

transport
consommation
environnement

Communiqué

19 septembre 2016

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

Le projet de budget 2017 : la FNAUT demande un financement accru des modes de transport écologiques

Le secrétaire d'Etat au Budget vient de faire savoir que le projet de budget 2017 ne prévoit pas de nouvelle hausse de la taxe sur les carburants pour financer les transports publics, et le secrétariat d'Etat aux Transports annonce de nouveaux travaux autoroutiers. La FNAUT déplore ces décisions totalement contradictoires avec les objectifs de la loi sur la transition énergétique et de la COP 21.

Le développement des transports collectifs urbains en site propre (TCSP) et des aménagements cyclables, la rénovation du réseau ferré classique, le renouvellement des RER et trains Intercités, l'achèvement du réseau des LGV et les grands projets relatifs au fret ferroviaire sont aujourd'hui freinés ou bloqués par les difficultés budgétaires de l'Etat et des collectivités territoriales.

Cette situation se traduit par l'absence de grands projets dans le « Rapport stratégique d'orientation » qui vient de compléter la loi de réforme ferroviaire du 4-08-2014. Elle est d'autant plus choquante que le gouvernement, après avoir relancé les travaux autoroutiers pour 3,2 milliards d'euros début 2016, annonce maintenant un nouveau plan d'amélioration du réseau autoroutier d'un milliard d'euros.

Une source de financement légitime : la fiscalité écologique

La pénurie d'argent public peut être fortement atténuée si une véritable fiscalité écologique est introduite : hausse de la fiscalité sur les carburants routiers, taxation du kérosène consommé par les avions sur les vols intérieurs (le kérosène est le seul carburant dérivé du pétrole à ne pas être taxé).

Cette démarche légitime, facilitée aujourd'hui par l'effondrement du prix du pétrole, consiste à appliquer le principe pollueur-payeur : les transports routiers et aériens engendrent des coûts économiques, écologiques et sociaux qui se chiffrent par dizaines de milliards d'euros par an ; ils sont responsables de plus de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre.

Un 4^{ème} appel à projets de TCSP

Le lancement du 4^{ème} appel, prévu par le Grenelle de l'environnement et écarté par l'actuel gouvernement de manière incompréhensible, est urgent : les transports collectifs sont saturés dans les zones denses des agglomérations et les dessertes ferroviaires périurbaines doivent être renforcées.

Une écotaxe pour le Lyon-Turin

La FNAUT attend une participation de l'Etat et l'instauration de sur-péages autoroutiers applicables aux camions sur les itinéraires transalpins. L'objectif est de monter de 10 à 50 % la part modale du rail. L'exemple suisse est à suivre (le tunnel du Gothard va être mis en service en décembre).

La FNAUT demande au gouvernement de réformer en profondeur sa politique fiscale et de ne pas se contenter de déclarations d'intention en matière d'environnement : il faut préparer l'avenir (1).

Contacts presse

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31

(1) La FNAUT estime que le transport collectif ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques. Il faut voir grand en matière de transport public pour préparer un avenir vraiment « durable », donc anticiper les besoins futurs, à l'inverse de l'attitude malthusienne qui se développe actuellement chez les décideurs politiques. La demande future est, en effet, toujours sous-estimée car des évolutions sociales, culturelles, écologiques et économiques très variées sont négligées.

- La population française va augmenter selon l'INSEE (+ 15 % d'ici 2060) et elle va vieillir.
- La croissance démographique va se concentrer dans les grandes agglomérations.
- Des évolutions culturelles se font jour : chez les citadins (moins d'intérêt pour la voiture, lassitude face aux difficultés de circulation) ; chez les jeunes (le smartphone remplace la voiture comme objet de valorisation, le taux d'acquisition du permis de conduire et le taux de motorisation diminuent).
- L'accidentologie, la pollution de l'air, le bruit, le stress en ville exigeront une réaction forte des pouvoirs publics pour sauvegarder la santé publique.
- L'évolution climatique, qui s'accélère, devra être prise en compte.
- Le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue.
- Le prix des carburants finira par remonter avec celui du pétrole ; la dépendance pétrolière reste dangereuse, un nouveau choc pétrolier est plausible.
- Les coûts directs (congestion routière, création de nouvelles voiries) et externes (accidents, santé publique) de la voiture deviennent insupportables.

Le Commissariat général au développement durable (CGDD) a réalisé récemment des projections de la demande de transports de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050, qui confirment la pertinence de l'approche ambitieuse de la FNAUT.