



France Avenir Transports

Note de position du Réseau Action Climat, de l'UFC Que Choisir et du Secours Catholique - Caritas France

L'objectif annoncé de la conférence est de garantir le financement pluriannuel des infrastructures de transports. L'évolution de nos modes de transport s'inscrit en effet dans le temps long et supporte mal le "stop and go" observé ces dernières années. Aussi **nous saluons pleinement cet objectif sous réserve qu'il se traduise dans un texte législatif contraignant**, une demande portée par nos associations de longue date. Le plan vélo, censé être doté de 250 millions d'euros par an, a ainsi failli disparaître dans le PLF 2025 et se trouve finalement raboté de 80%, malgré un budget relativement modeste pour l'Etat et des vertus sanitaires et écologiques avérées. De même les investissements dans la rénovation du réseau ferré, condition pour augmenter le nombre de trains en circulation et limiter les retards, demandent une visibilité sur plusieurs années.

La conférence de financement est également le moment d'acter des grands arbitrages politiques (quelles infrastructures seront financées en priorité ? à quel volume ? quels secteurs seront mis à contribution ? qui bénéficiera des investissements ?). Les critères conduisant à ces arbitrages doivent être transparents, et dessiner un système de transport cohérent d'un point de vue social et écologique. Autrement dit, **cette conférence de financement n'est pas seulement le moment de décider de l'avenir des autoroutes après 2034, mais d'abord de définir des choix de société afin de répondre aux besoins de mobilité des citoyens dès aujourd'hui**, dans un contexte de fracture sociale et de transition écologique.

Nous, associations environnementales, de lutte contre la précarité et de consommateurs, formulons 4 défis pour que la conférence de financement des transports soit une réussite :

- **Acter une vision politique avant la discussion technique.** Il est nécessaire de définir les objectifs prioritaires (report modal, viabilité du réseau ferroviaire, mobilité pour tous, etc.) pour discuter efficacement des moyens.
- **Garantir des financements pérennes et fléchés.** La conférence doit donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs en sécurisant des financements ambitieux et pluriannuels, sans attendre la fin des concessions autoroutières.
- **Réduire les inégalités sociales liées à la mobilité.** Il est urgent de rendre les modes de transport les plus propres accessibles au plus grand nombre, afin de ne pas alourdir la contribution des plus modestes.
- **Renforcer la solidarité entre les territoires.** Les inégalités territoriales d'accès à la mobilité sont aujourd'hui criantes et cette conférence doit être l'occasion de rétablir un contrat social de la mobilité effectif.

1/ Acter une vision politique avant la discussion technique

Les transports sont au cœur du quotidien des Français, déterminent leur accès au travail, aux loisirs, à leur famille, à la culture, à la vie sociale. C'est aussi 14% du budget consommation des ménages, 1h de leur journée, 30% des émissions de gaz à effet de serre de la France et 1,4 millions d'emplois.

Débattre du financement des infrastructures des transports, c'est débattre de l'avenir de nos mobilités. Cet enjeu ne peut se réduire à des discussions d'experts sur le modèle de financement des infrastructures le plus efficace budgétairement. Il est nécessaire de définir une vision politique, qui doit arbitrer de manière claire et transparente le système de transport que nous voulons construire. Celui ci devra nécessairement répondre :

- **à la crise écologique**, en privilégiant les investissements dans les modes de transports les moins polluante (vélo, train, transports publics...), qui permettent de faire du report modal depuis la voiture et l'avion
- **aux enjeux sanitaires**, avec une attention particulière aux populations les plus vulnérables.
- **aux inégalités sociales**, en investissant en priorité dans les infrastructures qui permettent de lutter contre la précarité en termes de mobilité, pour ne laisser personne sur le bord de la route.
- **aux inégalités territoriales**, en rééquilibrant les capacités de financement des collectivités et en renforçant la solidarité entre les territoires.

La conférence de financement doit donc faire émerger des arbitrages politiques clairs et transparents sur les priorités d'investissement et les bénéfices attendus, sur les acteurs qui vont être mis davantage à contribution et sur les critères qui auront amené à ces arbitrages.

2/ Garantir des financements pérennes et fléchés

Investir dans notre système de transport nécessite des financements résilients, qui s'inscrivent dans le temps long, à l'inverse des tergiversations récentes. D'une année à l'autre, le plan vélo est réduit de 80%, les aides à l'achat de véhicules électriques divisées par deux, le fond vert, essentiel aux investissements des collectivités pour la mobilité, amputé de 1,35 milliards d'euros.

Sur le ferroviaire, 100 milliards d'euros supplémentaires ont été promis d'ici 2040, sans traduction budgétaire à ce stade. Pourtant, la rénovation d'un réseau vieillissant nécessite au moins 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an à partir de 2028 selon SNCF Réseau, afin de maintenir une bonne qualité de service sur le réseau structurant. La rénovation des "petites lignes" coûterait 700 millions d'euros supplémentaires par an, et le redéploiement

des trains de nuit 150 millions de plus chaque année¹. Même en imaginant qu'une partie des recettes liées aux autoroutes puisse être fléchée vers le ferroviaire à partir de 2032, **il est indispensable de trouver des nouvelles sources de financement dès 2028** afin de permettre à SNCF Réseau de planifier les travaux indispensables entre 2028 et 2032. Ces nouvelles recettes sont à trouver en priorité auprès des modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre (fret routier, transport aérien, SUV).

En outre, de nombreux projets de mobilités à l'échelon local, et en particulier dans les territoires ruraux, sont le fruit d'expérimentations sur 2 ou 3 ans, financées par appel à manifestation d'intérêt ou par appels à projets, rarement pérennisés une fois arrivés à échéance.

Cette incertitude nuit à l'efficacité des acteurs des transports, que ce soit les collectivités territoriales, les gestionnaires de réseau, les opérateurs de transports ou les citoyens eux-mêmes. Elle nuit également à la cohérence globale des politiques menées aux différents échelons de gouvernance. Enfin, elle empêche de penser le long terme et réduit souvent l'action publique à des mesures conjoncturelles, qui ne permettent pas d'accélérer la nécessaire évolution structurelle de notre système de transport.

Une partie plus importante des différentes recettes des transports doit également être fléchée vers le secteur lui-même. Il s'agit d'un levier indispensable pour à la fois garantir une meilleure transparence et acceptabilité des différentes taxes et redevances et sécuriser des financements pour les transports. Renforcer le fléchage est aussi une solution pour nourrir un narratif cohérent, d'un système de financement juste, au profit de l'accès à la mobilité pour toutes et tous et de la transition écologique.

La conférence de financement doit donc s'inscrire dans une vision planifiée de l'avenir de notre système de transport et acter des financements pluriannuels sécurisés.

3/ Réduire les inégalités d'accès à la mobilité

Que ce soit en termes de pouvoir d'achat, de conséquences sur la santé ou de liberté de se déplacer, notre système de transport actuel entraîne de fortes inégalités sociales. En effet, 15 millions de personnes en France sont aujourd'hui en situation de précarité liée à la mobilité, en raison notamment de l'allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail, des prix du carburant et de la dépendance à la voiture.

Dans les couronnes périurbaines, seulement 21% des Français déclarent avoir le choix de leur mode de transport et 85% utilisent leur voiture comme mode de transport principal. La situation est similaire dans les communes peu denses, mais s'inverse totalement pour les

¹ Source : [Réseau Action Climat, 2020](#). Les "petites lignes" (ou "lignes de desserte fine") correspondent aux catégories UIC 7 à 9. Les lignes dites "d'intérêt national" sont prises en charge par SNCF Réseau. La majorité de ces lignes sont financées dans le cadre des CPER (Contrat de Plan Etat-Région) ou directement par les Régions.

habitants des centres villes des grandes métropoles. 79% de ces derniers déclarent avoir le choix de leur mode de transport.

Les inégalités de transport recouvrent largement les inégalités sociales. Les impacts sur la santé liés à la qualité de l'air touchent particulièrement les populations les plus vulnérables, en raison de leur proximité avec le trafic routier et un moins bon accès aux services de santé. Le transport aérien continue de jouir d'exonérations fiscales anachroniques (pas de taxe sur le kérosène, TVA à 0% sur les vols internationaux), contribuant au sentiment d'injustice de nombreux citoyens et citoyennes. **Il n'est pas normal que la fiscalité du kérosène soit inférieure à celle des carburants automobiles**, alors même l'avion est peu utilisé par les Français les plus modestes².

Au moment d'arbitrer les choix d'investissement qui vont façonner l'évolution de notre système de transport, il est donc absolument essentiel d'avoir pour objectif de réduire ces inégalités. Cela implique de développer les alternatives à la voiture en ciblant en priorité les territoires en panne de mobilité, d'en améliorer l'accès et de repenser également nos politiques d'aménagement du territoire pour réduire les distances contraintes du quotidien.

4/ Renforcer la solidarité entre les territoires

Il existe actuellement de fortes inégalités d'accès à la mobilité entre les citoyens mais aussi entre les territoires. Certains territoires concentrent la plupart des investissements alors que d'autres sont de plus en plus laissés à l'abandon.

En effet, le financement des Autorités Organisatrices de la Mobilité, que ce soit au niveau régional ou intercommunal, repose en grande partie sur le versement mobilité, assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés.

D'un côté, cela peut enclencher un cercle vertueux. Un territoire peut en effet investir dans des projets de mobilité, attirer davantage d'entreprises qui elles-mêmes pourront contribuer au versement mobilité, ce qui permettra de dégager de nouvelles capacités d'investissement et ainsi de suite.

Mais de l'autre au contraire, de nombreux territoires se retrouvent en panne de mobilité. Soit parce qu'ils n'ont tout simplement pas d'entreprises de plus de 11 salariés, soit parce que le versement mobilité ne peut être levé qu'à condition de fournir un service régulier de transport public de personnes. Or faute de financements justement et/ou faute de flux, de nombreux territoires, souvent ruraux, se retrouvent prisonniers d'un cercle vicieux.

Il est impératif de réduire les écarts d'accès à la mobilité entre les territoires en rééquilibrant les capacités de financement des collectivités.

² Selon l'Enquête Nationale sur les Passagers Aériens de la DGAC, les passagers aériens des aéroports français déclarent gagner en moyenne 53 000 euros par an.

Un meilleur maillage territorial est également nécessaire au niveau du transport ferroviaire. Les “petites lignes” souffrent de la concurrence avec la route et d’un sous-investissement depuis des années, faisant planer le risque de nouvelles fermetures. Quant aux trains de nuit, ils permettent de desservir les villes intermédiaires enclavées (Briançon, Rodez) et/ou désertées par le TGV (Carcassonne, Cahors). Avec un investissement de l’Etat dans des nouveaux trains, il sera ainsi possible de relier directement Narbonne à Colmar ou Quimper à Chambéry, sans passer par Paris.

La conférence de financement doit permettre une meilleure péréquation du financement de la mobilité entre les différents territoires.

Que faire dans un contexte budgétaire contraint ?

A court terme, dans un moment où l’argent public manque, trois principes s’imposent :

- **privilégier l’existant sur le neuf**, ce qui est moins coûteux et plus écologique. La France est le pays avec le plus de “grands projets” ferroviaires, qui se chiffrent en milliards d’euros (Paris-Turin, GPSO, etc.). Dans un budget contraint, cet argent serait plus prioritaire encore dans la rénovation du réseau ferré, qui a souffert en France d’un sous-investissement chronique. Dit autrement, et à choisir : mieux vaut plus de TER et à l’heure, que gagner une heure sur le Paris-Toulouse.
- **générer de nouvelles recettes**, en priorité auprès des modes de transports les plus polluants (aérien, fret routier, SUV). Ces rentrées fiscales permettraient non seulement de sécuriser les investissements dans les alternatives, mais aussi de dissuader l’usage de ces modes de transports en jouant sur le signal prix. Il est ainsi incompréhensible que les billets d’avion soient moins chers que les billets de train pour voyager en Europe, ou que les camions sur les routes ne soient pas mis à contribution plus fortement (alors que leur poids est la principale raison de l’usure des routes).
- **sortir les investissements climat du calcul de la dette**. Toutes les dettes ne se valent pas : un manque d’investissement dans nos transports risque de se traduire par un coût croissant pour notre société, à la fois économique, sanitaire, social et environnemental. A ce titre, dégager de nouvelles capacités de financement pour les transports de demain se justifie, y compris dans un budget contraint.

Ce qui serait irresponsable, c’est de laisser notre réseau ferroviaire continuer de se détériorer, les mobilités actives végéter, le coût de la mobilité augmenter pour les plus modestes, et les émissions de gaz à effet de serre stagner.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

