

Droit de réponse de la FNTV suite au communiqué de presse de la FNAUT du 8 février 2019 sur « les aides publiques aux services librement organisés d'autocars »

L'Association Qualité Mobilité, dont la FNTV est membre adhérent depuis sa création, a décidé en décembre 2017 de lancer une étude intitulée « Aides publiques aux services librement organisés d'autocars, cars Macron ».

Lors du lancement de cette étude, la FNTV avait fait part de ses réserves sur ce projet d'étude dont le titre laissait présager un a priori extrêmement négatif et subjectif vis-à-vis des « cars Macron ». La FNTV avait également demandé à figurer parmi les acteurs clés identifiés pour contribuer à cette enquête du fait de son expertise sur le sujet. Il avait également été suggéré au cabinet retenu pour l'étude de rencontrer les principaux opérateurs nationaux de ce nouveau mode de transport afin d'objectiver ses réflexions.

La FNTV n'a ensuite jamais été contactée pour fournir des éléments d'appréciation objectifs sur les services librement organisés et leur évolution depuis leur création en 2015 alors qu'elle représente l'organisation professionnelle des entreprises de transport routier dont les Services Librement Organisés (SLO).

Le communiqué de presse diffusé par la FNAUT le 8 février 2019 affirme que les services de transport routier interurbain auraient un bilan écologique défavorable et conclut même à la nécessité de créer une redevance spécifique sur leur activité.

Il est regrettable d'incriminer au moyen d'une étude aux fondements scientifiques plus que discutables le seul mode de transport terrestre collectif qui ne bénéficie d'aucune subvention publique et dont le bilan environnemental a été reconnu positif par l'ADEME dès 2016.

Concernant l'étude, orientée et à charge, son objet semble être de rechercher, par tous moyens et par des calculs discutables, les dépenses publiques qui seraient occasionnées par la création d'une nouvelle offre de mobilité en faveur des Français.

- Sur la méthodologie utilisée :

L'auteur ne liste aucun acteur clé du secteur et ne mentionne aucun entretien réalisé dans le cadre de cette enquête.

La crédibilité de l'étude est sérieusement mise à mal par l'utilisation qui est faite des données chiffrées. Pour plusieurs des calculs, les sources ne sont pas citées, ou citées de manière tellement générale qu'elles ne permettent pas de vérifier l'utilisation qui en est faite. De plus, l'utilisation de données existantes est associée à des postulats de l'auteur établis sans justification objective (exemples : ratio des km parcourus sur autoroute, calcul du bilan CO2). On ne peut être que perplexe à la lecture des extrapolations réalisées sur les coûts générés par l'activité des SLO, sur le fonctionnement de l'autorité de la concurrence, du Cerema ou des gares routières.

- Sur les « aides publiques » retenues :

Aucune des catégories de « dépenses publiques » retenues dans l'étude ne peut être juridiquement qualifiée d'aide publique. Il n'existe aucun transfert d'argent public vers les opérateurs privés exploitants les services SLO.

Les « pertes d'exploitations » de SNCF Mobilité qui seraient générées par la concurrence des « cars Macron », dont l'évaluation est dépourvue de tout fondement objectif, ne constituent pas des dépenses publiques. Elles ne peuvent résulter que du choix des passagers d'emprunter le mode de transport le plus adapté à leur déplacement.

Le calcul du coût de l'usage des infrastructures routières apparaît fantaisiste et non pertinent. En effet, seul le coût marginal d'utilisation des infrastructures est un coût induit par la nouvelle activité, coût infime au regard des 15 millions d'euros estimés.

- L'absence de prise en compte des recettes générées pour l'économie française :

L'auteur de l'étude fait le choix de n'inclure aucune des ressources nouvelles générées par les services librement organisés : redevances d'assurances, taxes sur les certificats d'immatriculations, redevances domaniales, amendes de circulation routière, redevances en faveur de l'Arafer, produits liés aux péages autoroutiers, produits de la TICPE. Le choix de ne pas prendre en compte la TICPE versée par les opérateurs est justifié car il s'appliquerait « dans toutes les études socio-économiques comparables », position à l'évidence hautement contestable.

L'auteur indique dans la présentation « déduire les recettes publiques spécifiques » telles que les taxes sur les « cartes grises et le produit des amendes pour les infractions routières ». Pourtant ces catégories de recettes n'apparaissent à aucun moment dans le document.

Il convient de rappeler les 2558 emplois non délocalisables générés par cette nouvelle activité ainsi que la possibilité nouvelle offerte à plusieurs millions de Français d'accéder à la mobilité.

En effet, l'ouverture du transport par autocar sur longue distance en 2015 a permis l'émergence d'une offre de transport inédite en France, qui existait déjà dans la plupart des pays d'Europe. Ainsi, depuis 2015, plus de 20 millions de voyageurs ont utilisé ces cars. 17% des clients n'auraient pas effectué un déplacement si l'offre d'autocar n'existait pas, soit 3,5 millions de personnes. Avec plus 280 villes françaises desservies, 1800 liaisons commercialisées et 860 départs quotidiens, les « cars Macron » jouent un rôle d'aménagement du territoire désormais incontournable. Le bilan des « cars Macron » peut donc être qualifié de réussite du point de vue des voyageurs et des observateurs extérieurs.

Toutefois, lorsqu'on examine les résultats économiques de cette activité, on constate qu'à ce jour le secteur est très loin d'avoir atteint son équilibre et les opérateurs enregistrent des pertes importantes. En ce sens, la conclusion de l'étude consistant en la création pour les cars Macron d'une « écotaxe indexée sur le kilométrage parcouru et le nombre de touchers de quai » sur la base d'affirmations extrêmement contestables est à l'opposé du bilan objectif qu'il convient de réaliser. Cette jeune activité aurait au contraire besoin d'être



soutenue et accompagnée au regard des bénéfices qu'elle procure à l'économie et des services qu'elle rend aux utilisateurs.

La FNTV a toujours pris position en faveur de la défense du transport public collectif et de la complémentarité des modes de transport. C'est à ce titre qu'elle est membre de l'Association Qualité Mobilité.