

Motion d'actualité **adoptée par le Bureau National de la FNAUT**

La motion, adressée à l'Etat, analyse les évolutions récentes du secteur des transports et développe le thème : « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports publics ».

Le transport public, la marche et le vélo peuvent provoquer des reports modaux favorables à la protection du cadre de vie et de l'environnement. Leur contribution à la lutte contre un réchauffement climatique qui s'accroît est irremplaçable.

1. Le secteur du transport public et des mobilités est depuis plusieurs années confronté à deux défis : se situer face au changement climatique pour se passer des énergies fossiles, répondre au défi technologique induit par le digital pour les services qu'il entend rendre à ses clients.

2. La crise sanitaire est venue bouleverser les modes de transport et les mobilités.

La crise rebat les cartes en modifiant les parts de marché des différents modes de déplacements.

Le vélo se développe, répond au besoin des urbains, et peut répondre aux besoins des populations isolées en périurbain en milieu rural. Mais il reste un transport individuel et pourra difficilement devenir un transport de masse, il est plutôt complémentaire de celui-ci.

Le trafic aérien s'est écroulé et se voit contesté, en particulier sur de courtes distances. Les transports publics ont perdu en moyenne 20% à 30% de leurs clients et ne les regagneront pas avant plusieurs mois voire deux ou trois ans.

La voiture sort grande gagnante auprès de toutes les classes d'âge et de tous les publics. Ainsi s'accroît la dépendance automobile pour les plus démunis, les plus isolés et ceux qui n'ont pas d'autre choix que la voiture, y compris en milieu urbain pour les liaisons transversales et de banlieue à banlieue.

3. En regardant plus loin, les habitudes sociétales se modifient, affectant les flux de mobilité. Le télétravail se généralise et demeurera sans doute un ou deux jours par semaine. Les consultations médicales à distance émergent, les audio et visio-conférences s'installent durablement, les modes d'achat se modifient au profit des achats sur internet ; d'autres transformations vont s'opérer que nous n'identifions pas encore, pour répondre au nouveau cahier des charges sanitaire.

4. Les conséquences sont particulièrement violentes :

- un déséquilibre du modèle économique des transports publics, pouvant conduire à une réduction de l'offre et des services (fréquences, arrêts, lignes, information des voyageurs, augmentation des tarifs) ;
- des retards, des modifications, voire des suppressions dans la programmation des travaux de maintenance, de régénération des infrastructures, pouvant aller jusqu'à un gel de certains investissements et projets de métro, tramway, régénération des lignes capillaires et des étoiles ferroviaires ;
- un accroissement fort de la congestion et des nuisances routières retrouvant, quelques semaines après le déconfinement, les niveaux d'avant la crise sanitaire ;
- un accroissement de la dépendance automobile, en partie occultée par le prix bas des carburants et générant une situation explosive, dès que ce prix évoluerait à la hausse du fait du contexte international.

- un risque d'accentuation de la déstructuration de l'urbanisme (éparpillement de l'habitat, dévitalisation des centres urbains), conséquence de l'accroissement de cette dépendance qui se traduit par une politique du « tout voiture ».

5. Dans ces conditions, la FNAUT attend de l'État qu'il présente un plan ambitieux de lutte contre le réchauffement climatique, affiche des priorités claires et une vision prospective de l'offre du transport public : urbain, autocar et train.

Faute de cette vision d'un schéma national, les usagers ne peuvent ni modifier ni ajuster leurs comportements de mobilité.

La FNAUT attend que l'Etat mette en œuvre les mesures qu'elle a proposées (FNAUT Infos 285) :

- investissement dans les transports collectifs terrestres (réseaux urbains, autocar, réseau ferré classique et à grande vitesse) ;
- révision de la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux (taxe carbone, écotaxe camions) ;
- maîtrise des trafics routiers (écoconduite, limitation des vitesses, péage urbain, autopartage) ;
- développement énergétique du fret ferroviaire (régénération des lignes capillaires et poursuite des grands travaux tels que la liaison Lyon-Turin, transport combiné rail-route).

6. La FNAUT attend des collectivités régionales qu'elles exercent pleinement les compétences qui leur sont données dans la gestion prioritaire de l'offre ferroviaire et dans la coordination et la complémentarité de tous les modes de transport. Elle attend une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une qualité de service et une information voyageurs de meilleure qualité.

La FNAUT attend des autorités organisatrices métropolitaines et urbaines une amélioration rapide de la qualité de l'air, la réduction du trafic automobile et un partage de la voirie qui préserve la vitesse des bus, sécurise l'usage du vélo et garantit la sérénité du piéton.

7. La FNAUT défend ardemment les droits des voyageurs et a pris position en faveur du respect des droits au remboursement des voyages à forfait annulés et des droits des passagers aériens par les compagnies aériennes. Elle a demandé l'amélioration des 4 règlements européens relatifs aux droits des voyageurs par modes (avion, train, bateau et autocar).

La consultation de la FNAUT et des autres associations d'usagers, rendue obligatoire par les décrets ministériels publiés lors du confinement, a été un progrès réel et apprécié. Elle souhaite que cette consultation systématique soit pérennisée.

Elle exige que les autorités organisatrices à mettre en place cette consultation sur les cahiers des charges, sur les rapports des délégués.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09

- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente, 06 76 08 62 47

- Jean Sivardière, vice-président, 04 76 75 23 31