

Conférence de presse – 7 mai 2019

LOM : du Sénat à l'Assemblée, les avancées attendues par la FNAUT

**La Loi d'Orientation des Mobilités a été adoptée le 2 avril 2019 par les sénateurs.
Le Sénat a fait un pas en avant. La FNAUT attend de l'Assemblée deux pas de plus.**

1. Le Sénat a fait un pas en avant

Le Sénat fait un pas en avant en rétablissant les contrats opérationnels de mobilité qui permettent de mieux coordonner les politiques des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) et les services de mobilité. Ceci répond à la demande de la FNAUT de coordination entre régions, entre l'État - Autorité Organisatrice et les AO régionales. Ceci doit permettre aussi la coordination des modes sous l'autorité de la Région et en particulier des nouvelles mobilités.

Le Sénat s'est montré plus ambitieux sur les projets d'infrastructure et leur financement. Il a voté l'affectation intégrale chaque année de l'augmentation de la TICPE à hauteur de 1,2 milliards d'euros à l'AFITF, soulignant que ceci ne suffit pas à atteindre le niveau fixé par la loi. Il a réintroduit dans les priorités l'achèvement du TGV Rhin-Rhône et la réalisation des voies d'accès au tunnel Lyon-Turin. Il a rétabli le COI.

Le Sénat a décidé de la possibilité pour la collectivité d'instaurer un VT à 0,3 % (contre l'avis du gouvernement) en zone rurale même en l'absence de services réguliers, permettant de développer des offres de mobilité.

Le Sénat a décidé de la possibilité pour les Régions de reprendre la gestion de certaines petites lignes.

Il a encouragé le développement de la politique du vélo (parkings obligatoires sécurisés, marquage, emport, formation, schéma d'infrastructures vélos).

Il a encouragé l'ouverture des données, laissant aux AO la possibilité d'obliger l'utilisateur à s'acquitter d'une compensation financière.

Il encourage le cumul entre prime de transport employeur et le forfait mobilité durable permettant une vraie complémentarité entre transport public et nouvelles mobilités pour les déplacements domicile-travail.

Il a tiré les leçons du conflit SNCF sur le non-respect de la loi quant au respect de 24h pour la publication du plan de transport et porté de 48 à 72h le délai de déclaration des grévistes. La FNAUT souhaite que le délai de déclaration de fin de grève soit identique pour fiabiliser les plans de transport.

2. Sur ces bases, la FNAUT appelle l'Assemblée nationale à faire deux pas de plus

Deux pas de plus pour financer le scénario 3 du COI, pour permettre par un 4^e appel à projet de 750 M€ de financer les projets communs AO métropolitaines / AO régionales d'étoiles ferroviaires, les projets d'extension de métro, tramway, BHNS pour mieux desservir les premières couronnes et mailler les territoires, pour couvrir le milliard qui manque au contrat de SNCF Réseau.

Pour décider du vote par les Assemblées du schéma des lignes d'aménagement du territoire (Intercités et lignes TGV sans correspondances).

Pour encadrer davantage le free floating en maintenant la compétence au niveau de l'AO et non de la commune (unicité de la responsabilité de la mobilité) et en complétant la contribution financière et les prescriptions particulières par une contrainte de s'inscrire dans les schémas de mobilité et de prendre leur part des obligations de service public (desserte tardive, heures creuses, bout de ligne...).

Pour rééquilibrer le texte au profit du report modal vers les transports publics. La loi comporte beaucoup de dispositions et de financements favorables à la voiture (dispositions pour les bornes électriques, pour le covoiturage, desserte routière des villes moyennes, possibilités de circulation dans les couloirs réservés, etc.) Si ces dispositions ne sont pas illégitimes, elles mériteraient d'être rééquilibrées par autant de dispositions favorables au développement des transports publics (Intercités, trains de nuit, taxation de la route...).

La FNAUT attend des députés qu'ils rétablissent une véritable équité entre les différents modes de déplacement, en comparant leurs coûts réels pour la collectivité et leur impact sur l'environnement. Une fiscalité environnementale tenant compte des vrais coûts de l'accidentologie, des nuisances sur la santé publique, sur la congestion, et respectant les engagements de la France dans le cadre de la COP 21 doit être instituée. Celle-ci devrait égaliser les taxes énergétiques (kérosène) et imposer une redevance d'usage des routes comme sur les autoroutes.

La FNAUT propose de ramener le taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour améliorer le pouvoir d'achat des usagers et encourager au report modal.

La FNAUT réclame qu'à l'instar des comités de lignes prévus dans le pacte ferroviaire, les droits des usagers soient étendus aux Intercités et au réseau TGV.

La FNAUT souhaite que les moyens financiers permettant aux associations agréées d'usagers d'élaborer leurs argumentaires, de maintenir leurs compétences et d'assurer leur présence aux comités de lignes et comités des partenaires, leur soient alloués.

Enfin la FNAUT n'est pas favorable à la possibilité offerte aux conseils départementaux de relever la vitesse maximale autorisée sur les routes où elle est limitée à 80 km/h.