

22^e congrès de la FNAUT – Annecy 2021

Motion d'actualité

La motion, adressée à l'État, 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'Etat qu'il présente un plan ambitieux et financé, de lutte contre le réchauffement climatique, affiche des priorités claires assorties d'engagement de financement et d'un calendrier.

Faute de cette vision, les usagers ne peuvent ni modifier, ni ajuster leurs comportements de mobilité.

Le Premier ministre, dans un discours du 20 Mai 2020 esquisse les grandes lignes de ce projet : « rajeunir le ferroviaire », le réinvestir, développer les trains d'équilibre des territoires pour rétablir la cohésion sociale et territoriale. Le plan de relance et les développements technologiques, le PIA (Programme d'investissements d'avenir), vont être mobilisés.

Les annonces sont faites, les premières mesures prises. Où en est-on ? Les enquêtes publiques sur les lignes renouvelées sont lancées et les accords avec les Régions signés ou en voie de l'être : ligne nouvelle PACA, Montpellier-Perpignan, Bordeaux, Toulouse, Roissy-Picardie, Basse-Normandie.

La LOM (Loi d'orientation des mobilités) a décidé d'un rapport sur les Etoiles ferroviaires et sur les trains d'aménagement du Territoire (trains de jour et trains de nuit). Les deux rapports rédigés et désormais publiés attendent les décisions relatives aux propositions formulées. Paris-Nice circule à nouveau, mais avec quelques « pointillés ».

Le quatrième appel à projets pour les transports publics et l'appel à projet « pistes cyclables » sont en voie de réalisation. Le plan fret attend l'engagement de moyens et devrait être mis en œuvre. Des accords avec les Régions, relatifs au devenir des « petites lignes » ou « lignes de desserte fine des territoires » sont négociés.

Bref, les projets sont là, les engagements pris, la volonté politique devra rester forte au-delà des élections, la persévérance s'imposer pour que les lois de finance permettent le respect des engagements.

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 des autorités organisatrices et des opérateurs un dédommagement systématique quand le service n'est pas exécuté, des processus simplifiés de suspension, report ou remboursement d'abonnements.

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.

Elle attend des exécutifs régionaux nouvellement élus :

- une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une intermodalité piéton, vélo, bus, tramway, métro, TER, améliorée quant aux espaces, aux circulations, à la qualité de service et à l'information voyageurs.

- une intégration intelligente des réseaux TER et TGV : possibilité pour les voyageurs TER de prendre les TGV en bout de ligne, harmonisation des cartes avantages, intégration des billettiques de bout en bout. En un mot : la garantie de l'unité ferroviaire pour l'utilisateur.

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'utilisateurs, 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 mettent en place cette consultation sur les cahiers des charges et sur les rapports des délégataires.