

Paris, le 17 février 2022

Madame, (Monsieur), la (le) Candidat(e),

En dépit de la crise sanitaire qui affecte considérablement le droit à la mobilité pour tous, en dépit de l'urgence à développer les transports publics comme alternative partielle à la voiture en réponse aux exigences du changement climatique, la mobilité est un thème peu présent dans le discours des candidats.

1^{er} constat : La crise sanitaire a profondément affecté le fonctionnement des transports publics et ferroviaires et continue de les affecter. Si l'État a finalement apporté aux transports urbains une aide sous forme de subventions pour une part et de prêt pour une autre part, s'il a fait bénéficier les autocars des aides de l'Économie, il a peu soutenu le secteur ferroviaire ; les apports de 4,7 milliards ont permis le maintien sur 2 ans des investissements de régénération du réseau ferré, mais il n'a pas recapitalisé la SNCF contrairement à ce qu'il a fait pour le secteur aérien et automobile. Le ferroviaire a également été ignoré par le plan d'investissement d'avenir.

Position de la FNAUT : Au-delà de la crise sanitaire, se profile la crise climatique. La FNAUT considère que le développement du mode ferroviaire est une réponse à ces défis. Il faut donc lui donner une place prioritaire et inverser les sommes allouées aux secteurs aériens et automobile.

Question : L'État s'est engagé sur 2,8 milliards par an pour moderniser le réseau. Vous engagez-vous à porter cet effort à 6 milliards par an soit 80 euros par habitant (il est de 400 euros par an en Suisse) ?

2^{ème} constat : L'équité entre les modes de transport par air, par fer, par route n'existe pas. Les transports publics sont subventionnés ; d'autres modes bénéficient de défiscalisation (kérosène par exemple), les infrastructures ferroviaires sont facturées aux usagers (le sillonn représente 40% du prix du billet de train), alors qu'en dehors des autoroutes, la route est accessible gratuitement.

Position de la FNAUT : La FNAUT considère que faute d'une meilleure équité entre les modes qui prenne en compte le coût des externalités (cf. étude de Bercy), il est illusoire de modifier profondément le modèle économique du ferroviaire qu'il s'agisse du fret, des trains de nuit, des intercitys.

Question : Vous engagez-vous à rétablir cette équité entre les modes, à transposer la directive européenne Eurovignette adoptée par le Parlement européen et les États membres ? Endossez-vous les propositions du « Green Deal » européen relatives à l'internalisation des coûts externes, et au report modal ?

3^{ème} constat : La dépendance automobile est un facteur d'inégalité, en particulier en période de renchérissement du coût de l'énergie. Or baisser les taxes encourage l'usage de l'automobile, décourage le report vers les modes plus vertueux et va à l'encontre de la lutte contre le changement climatique.

Position de la FNAUT : Réduire cette dépendance à l'automobile est indispensable et cela suppose d'offrir une alternative en transports publics plus proches et plus fréquents, et de prendre des mesures d'accompagnement.

Question : Prenez-vous l'engagement d'investir 500 millions par an au profit des transports publics pour mieux desservir les banlieues, les 1^{ères} et 2^{èmes} couronnes métropolitaines, le milieu rural, sous forme d'appels à projets financés par les recettes nouvelles de la route ? Acceptez-vous le retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics ?

4^{ème} constat : Répondre au défi du changement climatique ne peut reposer exclusivement sur des évolutions techniques et technologiques, il doit aussi s'appuyer sur des évolutions socio-culturelles, dans tous les modes de vie, les habitudes de déplacement et de consommation. Pour accompagner un tel changement, aider à cette évolution, les pouvoirs publics doivent s'appuyer sur les mouvements citoyens et les Fédérations et Associations d'usagers des transports et de la mobilité.

Position de la FNAUT : La FNAUT, comme l'ensemble des associations ayant reçu « l'agrément consommation », ne peuvent recevoir d'aides des entreprises dont elles représentent les usagers. Lui permettre d'exister dans la durée pour accompagner cette transformation sociale suppose qu'elle dispose d'une ressource pérenne, au-delà d'une subvention ministérielle fragile, car annuelle, en baisse régulière et versée souvent en fin d'année (début décembre). Toutes les dispositions proposées pour assurer un tel financement dans le cadre du vote du budget et des débats législatifs (LOM), malgré les soutiens des parlementaires et des rapporteurs de budget, se sont heurtées au veto de Bercy.

Question : Vous engagez-vous à doter les fédérations d'usagers d'une ressource pérenne, par exemple le prélèvement d'une part de centime sur les billets vendus, et d'un prélèvement minime sur les contrats de service public quel que soit leur mode de gestion ?

5^{ème} constat : Le droit de grève pour les salariés est inscrit dans la Constitution et ne saurait être remis en cause, le droit à la mobilité pour les usagers est tout aussi important et inscrit au code des transports. Il faut donc concilier ces deux droits. Si la loi sur « le service garanti » a amélioré la situation par l'élaboration de plans de transport adaptés énoncés 48 heures à l'avance (rarement respecté) ce dispositif mérite d'être amélioré pour permettre le respect des 48 heures préalables, pour réduire le stress régulier de risque de blocage des grands départs.

Position de la FNAUT : La FNAUT a proposé aux organisations syndicales un « service public minimum librement consenti » définissant quelques principes d'un cadencement minimum selon les lignes, les jours et les périodes mais sans résultat à ce stade.

Question : Sur le modèle des retours d'expériences de nos voisins européens, êtes-vous prêts à compléter la législation actuelle afin que le droit de grève et le droit de mobilité coexistent par un accord sur un service minimum adapté aux différents types de lignes et services ?

Bruno GAZEAU
Président de la FNAUT

