

Communiqué du mardi 18 octobre 2022

Transports publics urbains et régionaux : vers la régression ?

Les mesures prises depuis plusieurs mois de baisse des taxes sur les carburants ou de défiscalisation accrue et reconduites hier, ont pour l'essentiel donné la priorité au transport individuel et routier, négligé les transports publics et ne prévoient pas les investissements nécessaires pour réduire la dépendance aux énergies fossiles et offrir une alternative au tout voiture. Elles ont déjà coûté 7,5 milliards en 3 mois alors que les dépenses pour le réseau ferroviaire sont de 2,9 milliards pour l'année.

1. La fréquentation revient à un haut niveau, l'offre ne suit pas

La situation des usagers de transports publics urbains, péri-urbains et régionaux s'est brutalement dégradée depuis la rentrée.

Alors que la fréquentation a retrouvé ou retrouve les chiffres d'avant Covid (Ile-de-France mise à part), les dépassant même dans de nombreux réseaux ou lignes, l'offre de transport reste souvent très en deçà de l'offre nominale : -15 % à -25 % des bus en Ile-de-France et dans différents réseaux de province, -20 % de TER dans plusieurs régions.

Les raisons avancées de ces difficultés sont diverses : démissions nombreuses lors du Covid, difficultés de recrutement, retards dans la maintenance des matériels.

Cela se traduit pour les usagers par des fréquences moindres, des annulations de services imprévues, des temps d'attente doublés, voire triplés et des conditions de transports dégradées : véhicules bondés, lignes saturées.

2. Les mesures annoncées ne sont pas des réponses aux besoins de mobilités et aux enjeux climatiques

S'ajoutent à cela des difficultés financières importantes liées à l'explosion des coûts de l'énergie et des équilibres budgétaires difficiles à trouver.

Les pouvoirs publics ont annoncé des mesures pour le vélo (doublement du plan vélo mais rien pour les piétons), le covoiturage, mesures utiles et nécessaires mais marginales au regard des besoins de financement et d'investissement des transports publics, seule réponse aux besoins de transports collectifset massifiés.

La perspective d'un ferroviaire ainsi négligé et oublié mettrait en danger une grande partie du Réseau, et ne permettrait pas de développer des intercity de jour et de nuit, ni de résorber les nœuds ferroviaires, ni de réaliser les réseaux express métropolitains.

Ces perspectives sont indispensables et urgentes vues les difficultés à s'affranchir des énergies fossiles et à réduire la dépendance automobile.

3. Ce qu'attend la FNAUT

la FNAUT attend des engagements de moyen terme allant au-delà des mesures nécessaires de pouvoir d'achat, qui témoignent d'une recherche de réponse aux enjeux de mobilité : sauver le réseau ferré en évitant qu'il vieillisse et investir pour répondre aux besoins de modernisation (ERTMS et CCR), pour augmenter l'offre et honorer les engagements pour le fret et les transports du quotidien.

Une action forte serait enfin d'inscrire ces promesses dans une loi de programmation, donnant la priorité aux transports publics et rétablissant l'équité entre les modes de transport.

Contacts presse

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

tél. 06 76 73 31 09

Dominique Romann président FNAUT Pays de la Loire

tél. 06 88 02 39 13

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

tél. 06 19 09 78 89

Michel Quidort, vice-président de la FNAUT

tél. 06 12 22 35 54