

Communiqué - 2 juin 2020

Les transports publics et leurs usagers, oubliés du déconfinement, dans un premier temps, réclament un plan ambitieux de développement

Dans le plan de déconfinement, les mesures favorables à la mobilité du quotidien ont été très timides, voire absentes. Privés des ressources financières des usagers et des entreprises (4 milliards pour les réseaux urbains, 3 à 4 milliards pour le ferroviaire) les transports publics sortent exsangues de la crise du Covid 19, sans moyens pour investir ou pour répondre ni aux exigences de la nécessaire reprise économique ni aux besoins des usagers de plus en plus dépendants ni aux ressources amoindries. Le décret de ce jour corrige un peu cette situation, et propose, en liaison avec les acteurs et les usagers, d'adapter les modalités selon les modes de transport.

Plans sectoriels : le ferroviaire oublié, deux poids deux mesures ?

Les programmes sectoriels (avion : 7 milliards, automobile : 8 plus 5 milliards) peuvent se justifier pour des raisons d'emploi, d'innovation, d'indépendance économique. Mais le ferroviaire comme les transports urbains ont tout autant besoin d'investissements pour régénérer les réseaux, pour les mailler, pour accroître la qualité de service que de mesures à court terme.

A l'instar des pays voisins, (Allemagne, Autriche, Suisse) qui aident massivement les transports publics, ferroviaires et urbains, le gouvernement doit s'engager sur un plan de sauvetage de ces secteurs qui sécurise des emplois non délocalisables, qui contribue à la mobilité de tous, qui maintient des liens avec les quartiers et entre les villes, qui participe à la lutte contre le changement climatique.

La mobilité doit relever d'une vision globale et s'inscrire par des choix forts dans le cadre de l'accord de Paris.

Or les mesures annoncées pour l'avion et la voiture ne témoignent pas (hormis la voiture propre et le vélo) d'une politique volontaire de mobilité et d'aménagement du territoire qui réduise significativement la part de l'avion dans les déplacements courts par un signal prix efficace, qui diminue la part de marché du fret routier par une fiscalité environnementale et réduise la dépendance automobile. (le prix du pétrole bas donne une nouvelle occasion de rétablir une fiscalité écologique et une fiscalité différenciée entre rural et urbain).

Au delà de ce décret, la FNAUT attend avec impatience des mesures de soutien immédiates (compensation du versement mobilité, baisse du Taux de TVA) et un plan d'investissements « rail/climat » ambitieux concernant en priorité les transports urbains et régionaux (étoiles ferroviaires) et au niveau national les lignes d'accès au tunnel Lyon Turin pour le fret et la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse pour réduire le trafic aérien sur cet axe et améliorer une grande relation d'aménagement du territoire entre Bordeaux et Marseille- Nice.

Ces mesures de soutien et ce plan d'investissement doivent mettre la France au niveau de ses voisins européens et au niveau des exigences de l'accord de Paris.

Contact presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09
- Michel Quidort, membre du Bureau national de la FNAUT, 06 12 22 35 54
- Jean Lenoir, vice-président, 06 19 09 78 89
- Christian Broucaret, président de la FNAUT Nouvelle Aquitaine, 06 52 69 63 49