

Nantes, le 16 novembre 2014

**Communiqué**  
**19<sup>ème</sup> congrès de la FNAUT : les usagers dénoncent  
la politique des transports du gouvernement Valls**

*Le 19<sup>ème</sup> congrès de la FNAUT s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2014. Les 150 participants, venus de toute la France, ont exprimé leur déception et leur vif mécontentement.*

**Les transports oubliés**

Comme celle du gouvernement Ayrault, la politique actuelle des transports n'a été précédée d'aucune réflexion de fond et se met en place de manière improvisée, incompréhensible car sans ligne directrice, sans vision économique, sociale et écologique à long terme.

Le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement le secteur du transport collectif : un comble !

Le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements.

**Une faiblesse regrettable devant les lobbies**

Le gouvernement cède à tous les lobbies : « bonnets rouges », transporteurs routiers, constructeurs automobiles, autocaristes, syndicats de cheminots, entreprises de travaux publics et bien d'autres.

Cette faiblesse amène à des décisions incohérentes, démagogiques, contraires à une transition énergétique et ruineuses pour l'Etat : l'abandon de l'écotaxe en est le meilleur exemple.

**Le service public menacé**

Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires (alors que les pays européens voisins relancent leurs investissements de transports collectifs).

Les transports collectifs sont de plus en plus saturés dans les zones denses et restent sous-développés dans les zones périurbaines et rurales.

Une dégradation très sensible du service public ferroviaire est déjà observée : transferts sur route de services TER et Intercités, fermetures de lignes régionales et interrégionales.

**Une politique routière dépassée**

Des projets autoroutiers sont relancés même en milieu urbanisé : A45, A31 bis, GCO de Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion,... Les travaux routiers sont réintroduits dans les Contrats de plan Etat-Régions. RFF ne peut plus entretenir 2 500 km de lignes capillaires fret.

La libéralisation des services interrégionaux d'autocars est engagée sans recherche d'une complémentarité entre train et autocar, elle menace les services Intercités par écrémage.

**Des contradictions**

La FNAUT ne critique pas systématiquement et reconnaît que des décisions positives ont été prises. Ainsi 500 millions € vont être consacrés au renouvellement du matériel Intercités et la réforme ferroviaire affirme le rôle de l'Etat-stratège et crée un « gestionnaire d'infrastructure unifié ». Mais l'ouverture indispensable du rail à la concurrence (qui a pourtant fait ses preuves en Allemagne) a été écartée alors que la concurrence va être introduite dans le transport de voyageurs par autocar.

*La FNAUT demande au gouvernement de corriger d'urgence sa politique qui menace très sérieusement le transport public au moment où la demande du public est croissante, et qui contribue à la dégradation de l'environnement local et global.*

**Contacts presse :**

- Jean Sivardière, président de la FNAUT : 04 76 75 23 31
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : 06 19 09 78 89

## **Motion adoptée par les congressistes**

La FNAUT demande à l'Etat de réorienter sa politique pour relancer les services publics de transport et tenir compte des impératifs écologiques :

### **Les infrastructures de transport**

- l'abandon de grands projets inutiles et nocifs pour l'environnement (aéroport de Notre-Dame-des-Landes, Nouvelle Route du Littoral, A 831, autoroutes urbaines, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, métros automatiques dans les zones rurales d'Ile-de-France, gares TGV exurbanisées d'Agen, Montpellier,...) ;
- la mise au point d'un schéma des infrastructures ferroviaires ;
- un nouvel appel à projets de TCSP portant sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines ;
- la rénovation des 2 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition par le manque de moyens financiers de RFF ;
- la réorientation des Contrats de plan Etat-Régions en cours de négociation vers les transports collectifs urbains et ferroviaires.

### **Gouvernance et réglementation**

- l'obligation pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants d'établir un Plan de déplacements urbains visant à une réduction de la circulation automobile ;
- l'autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain ;
- l'obligation pour l'Education nationale d'établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves, afin de réduire, en particulier, l'accompagnement automobile des enfants ;
- une réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et le lancement d'une campagne nationale en faveur de l'écoconduite ;
- une intervention rapide pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités, en évitant en particulier leur mise en concurrence avec des services réguliers d'autocars à longue distance, ces derniers n'étant pertinents qu'en complément du train ;
- la création d'une instance permanente de concertation entre l'Etat, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV.

### **La fiscalité**

- l'abaissement du taux de TVA sur les transports publics de 10 % au taux réduit de 5,5 % autorisé par Bruxelles pour les produits et services de première nécessité.
- l'alignement progressif de la taxation du gazole sur celle de l'essence ;
- la taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs.
- la revalorisation de la taxe à l'essieu, pour compenser l'abandon de l'écotaxe et l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

## **Tickets verts et rouges**

### **Tickets verts**

- **La Communauté d'agglomération du Grand Besançon**, et son président Jean-Louis Fousseret, maire PS de Besançon et président du Grand Besançon, pour l'introduction du tramway dans une agglomération de taille moyenne.

Cette introduction a été rendue possible grâce à la recherche systématique d'une réduction des coûts, sans affecter la qualité du service offert aux usagers et des aménagements urbains. Elle démontre que la pertinence du tramway n'est pas limitée aux grandes agglomérations.

- **Les régions Aquitaine, Centre, Franche-Comté, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur**, pour leur politique de réouvertures de lignes régionales, qui va à l'encontre de la politique de contraction du réseau ferroviaire poussée par l'Etat. Les lignes dont la réouverture est effective ou engagée sont respectivement : Oloron-Bedous (première phase de la réouverture de Pau-Canfranc), Chartres-Voves (première phase de la réouverture de Chartres-Orléans), Belfort-Delle, Nantes-Châteaubriant et Avignon-Carpentras.

### **Coups de chapeau**

- **Jean Germain**, ancien maire PS de Tours, pour la réalisation exemplaire du tramway de Tours, dont le succès commercial dépasse largement les prévisions.

- **Joël Bruneau**, maire UMP de Caen, pour la décision de remplacer le TVR par un « vrai » tramway (un choix inverse a malheureusement été fait à Nancy par le maire André Rossinot).

### **Ticket rouge**

- **Brigitte Fouré, maire d'UMP d'Amiens, et Alain Gest, président UMP d'Amiens Métropole**, nouveaux élus qui ont fait échouer un projet de tramway, alors que ce mode de transport a démontré son efficacité pour le service public et l'environnement dans toutes les villes françaises où il a été réintroduit.