

Communiqué – 4 mai 2020

## Déconfinement : ce que dit la FNAUT

*Le Premier ministre a présenté dans le cadre du plan d'action gouvernemental les propositions relatives au transport. Certaines sont précises, d'autres renvoyées à concertation.*

**1. La sécurité des voyageurs reste la première préoccupation de la FNAUT.** Favorable à l'obligation du port du masque, la FNAUT souhaite qu'il soit conseillé sur l'espace public afin de ne pas stigmatiser les transports publics. La verbalisation doit être conditionnée à la possibilité effective de s'en procurer.

Les voyageurs doivent être protégés et aidés dans leurs pratiques de déplacements :

- Distributeurs de gel hydro alcoolique installés dans un maximum de véhicules (trains, bus, tramway)
- Ouvertures/fermetures automatiques de toutes les portes du véhicule, à tous les arrêts
- Marquage sur les quais afin de faciliter les entrées/sorties
- Messagers systématiques de se disséminer dans le véhicule et de ne pas stationner devant les portes.
- Désinfection très fréquente des véhicules
- Isolement total du conducteur
- Edition d'un guide des bonnes pratiques

Des mesures incitant au respect de la distanciation physique sont nécessaires. Elles devront être adaptées en fonction des situations locales.

**2. La FNAUT se félicite de l'adaptation des dispositifs selon les villes et les réseaux de transport.** L'association de la FNAUT à la concertation autorités organisatrices/opérateurs est une bonne nouvelle et pour notre fédération un espoir et une exigence.

**3. La remontée de 30 à 70% puis 100% de fonctionnement des services est la première exigence pour faciliter la distanciation.**

Il faut que l'offre précède la demande. Cette montée en puissance doit être rapide, d'ici à fin mai.

Pour cela, les enfants des salariés des réseaux de transport doivent très vite être accueillis dans les établissements scolaires au même titre que les enfants des soignants.

**4. L'accroissement de l'offre passe aussi par la vitesse commerciale des bus en surface.**

Les collectivités doivent impérativement profiter du confinement pour allouer davantage d'espaces aux couloirs de bus, aux pistes cyclables et aux cheminements piétons. La priorité aux carrefours est nécessaire. Un bus avec une place sur deux occupe moins d'espace que 25 voitures. Le développement de pistes cyclables ne doit pas être fait au détriment des transports en commun.

Le développement des réseaux de surface efficaces, plus faciles et plus rapides à organiser, respectueux plus aisément de la distanciation physique, allégera d'autant le réseau souterrain. Ne peut-on prévoir, dans la limite des moyens disponibles, des lignes de bus à très forte fréquence pour doubler les lignes de métro et tram.

Les horaires de vacances doivent être annulés, les amplitudes doivent tenir compte des métiers à horaires atypiques.

**5. La régulation de la demande exige la poursuite intense du télétravail,** l'aménagement des horaires pour alléger les pointes, mais sans doute aussi la réservation des transports publics dans certaines tranches horaires à ceux qui doivent travailler. (Les contraintes peuvent réduire de moitié la fréquentation des transports publics.) Cela passe par une concertation avec les établissements scolaires, les services publics et les entreprises.

**6. S'agissant plus spécifiquement des TER, la FNAUT demande que sur chaque ligne régionale, circule dans l'immédiat au minimum un train aller et retour, chaque jour, et que sur les lignes très fréquentées, l'offre soit maximale pour permettre d'étaler les pointes.**

La FNAUT demande que les plans de transport soient au moins hebdomadaires et affichés le samedi au plus tard. La FNAUT ne croit pas possible aisément, ni souhaitable la réservation obligatoire dans les TER, mais pense que le renforcement du personnel aux arrêts et en gare pour gérer les flux est nécessaire.

**7. Le report vers le transport individuel ou collectif en voiture n'est pas la solution.** Qui acceptera le retour de la pollution et des maladies respiratoires. Qui acceptera le défaut de distanciation dans les voitures, espace très confiné ? Qui acceptera les pertes de temps et les coûts liés à la congestion du trafic ?

**8. Le versement mobilité sera réduit de 2 milliards d'euros.** La FNAUT souhaite sa compensation par l'État sans laquelle les services de transport, les autorités organisatrices et les entreprises seront fragilisés voire mis en danger.

**9. La mobilité a son coût et ses exigences.** La mobilité collective est une réponse avec tous ses modes. Elle est la plus adaptée aux exigences économiques et au développement durable. Elle doit redevenir prioritaire dans les choix budgétaires et dans l'aménagement des villes.

*Contacts presse :*

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Anne-Marie Ghémard, présidente de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, tél. 06 76 08 62 47
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89
- Christian Broucaret, président de la FNAUT Nouvelle-Aquitaine, tél. 06 52 69 63 49