



Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports

Association agréée de consommateurs

## **MOTION DU 15<sup>ème</sup> CONGRES Besançon, 28-29 novembre 2006**

### **Un déclin paradoxal de la volonté politique**

**Notre système de transports ne peut évidemment être modifié fondamentalement du jour au lendemain pour enrayer la dépendance pétrolière ou le dérèglement climatique, mais les adaptations indispensables doivent être préparées dès aujourd'hui. Or le manque d'anticipation est effarant. De manière irresponsable, la volonté des différents décideurs politiques décline au moment où elle est plus nécessaire que jamais.**

**La Commission Européenne, après quelques velléités encourageantes, est revenue à des conceptions passéistes en fermant les yeux sur les coûts externes des transports et en abandonnant ses objectifs de transferts modaux sous la pression des lobbies économiques (voir l'édito de FNAUT Infos n°148) au profit de la notion dangereuse et rétrograde de co-modalité.**

**Le gouvernement français n'a pas su réorienter sa politique des transports : des choix anachroniques sont toujours faits en matière d'infrastructures, et les financements nécessaires au développement des alternatives à la route et à l'avion n'ont pas été mis en place et tendent même à régresser.**

**Enfin les élus territoriaux continuent à suivre des orientations contradictoires. Tout en s'efforçant de répondre aux besoins de mobilité douce et de transport collectif urbain, routier et ferroviaire, ils n'arrivent pas à remettre en cause les choix traditionnels et dispersent eux aussi leurs efforts financiers. Or, comme le disait Alfred Sauvy : "il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois".**

### **Une rupture nécessaire avec les vieux schémas**

**Face aux nombreux défis auxquels nous devons faire face, en particulier la raréfaction des ressources pétrolières et le dérèglement climatique, la FNAUT attend des pouvoirs publics qu'ils passent de l'ère des mesurette à celle des mesures de fond, de l'ère des contradictions à celle des choix cohérents.**

**Ce n'est pas en se reposant béatement sur les progrès technologiques attendus que nous parviendrons à réduire d'un facteur 4 nos émissions de gaz à effet de serre : ces progrès sont aléatoires, ils peuvent présenter des effets pervers et être annihilés par la croissance des trafics.**

**La FNAUT rappelle que tous les outils nécessaires - techniques, réglementaires, financiers, fiscaux, urbanistiques, institutionnels - existent et qu'il s'agit donc d'accélérer leur mise en œuvre pour provoquer des changements de comportements et des transferts massifs de trafic des modes polluants vers les modes vertueux et une réduction des besoins de déplacements.**

## **Un programme à la hauteur des enjeux**

**Une profonde réorientation de la politique des transports est urgente pour faire face aux enjeux. La FNAUT préconise un programme novateur, cohérent et réaliste.**

### **Réglementation**

**Une réglementation plus volontariste doit permettre de limiter l'insécurité routière et les nuisances :**

- adoption d'un code de la rue permettant de mieux protéger les usagers les plus vulnérables ; réduction générale des vitesses en ville, sur voies rapides et autoroutes ; sévérité accrue contre l'insécurité routière ; contrôle plus strict du transport routier de fret (vitesses, charges, temps de conduite) afin de juguler la fraude ; bridage des moteurs ;**
- renforcement des normes environnementales imposées aux véhicules routiers (pollution de l'air, bruit, consommation de carburant) et information renforcée des consommateurs ;**
- protection des riverains des aéroports contre les nuisances des avions.**

### **Investissements**

**L'équipement routier (urbain et interurbain) et aéroportuaire de notre pays est terminé et souvent pléthorique, sa poursuite est contre-productive et doit être abandonnée. Seuls les investissements routiers permettant de réduire les nuisances et de ralentir le trafic ont un sens aujourd'hui.**

**L'essentiel des crédits disponibles doit être concentré aujourd'hui sur :**

- les transports collectifs urbains, ferroviaires (TER, Corail, TGV) et routiers ;**
- les modes non motorisés, avec un « plan national vélo » ;**
- pour le fret, le rail, le transport fluvial et le cabotage maritime.**

### **Tarifification et financement**

**D'une manière générale, chaque mode de transport, à commencer par la route et l'avion, doit payer l'ensemble de ses coûts économiques et externes. Il faut taxer l'automobile en ville (renchérissement du stationnement public et privé, introduction du péage urbain), le camion (écoredevance kilométrique suivant le modèle de la RPLP suisse) et l'avion (taxation des vols intérieurs dès que l'avion est en concurrence directe avec le TGV).**

**Une taxation spécifique doit affecter les véhicules les plus polluants.**

**Ces taxes et redevances nouvelles corrigeraient la sous-tarifification dont bénéficient les modes polluants, et permettrait de financer les modes vertueux alternatifs, de les rentabiliser et d'élargir leur créneau de pertinence économique en assainissant les conditions de concurrence entre modes.**

### **Aménagement du territoire**

**Pour contenir l'étalement urbain, l'habitat central et le commerce de proximité doivent être favorisés fiscalement.**

**L'urbanisation doit être renforcée autour des gares et pôles d'échange et le long des principaux axes de transport collectif.**

**Une autorité intercommunale renforcée et élargie au bassin de vie doit gérer à la fois le transport collectif, la voirie et la politique d'urbanisme.**

### **Points particuliers**

#### **Chèque transport**

Généralisation à toutes les régions de la formule en vigueur en Ile de France (prise en charge obligatoire de 50% du coût de l'abonnement TC domicile-travail par l'employeur). Incitation des salariés à se déplacer en vélo ou à pied.

Abandon du chèque essence, l'argent public ne devant pas servir à faciliter les déplacements automobiles.

#### **Financement des transports collectifs urbains**

Rétablissement des incitations de l'Etat à la mise en oeuvre d'une politique écologique (PDU, TCSP, extension des zones desservies par transport collectif).

Gestion intégrale du stationnement (tarification, amendes) par les autorités locales organisatrices de transports.

#### **Système ferroviaire**

Effort financier prioritaire de l'Etat pour permettre une régénération rapide du réseau ferré classique et des investissements dans le cadre des contrats de projets Etat-régions (désaturation des nœuds encombrés, modernisation de lignes).

Moratoire sur l'augmentation des péages, sur les suppressions de services interrégionaux, sur la construction de gares TGV non reliées au réseau classique et sur l'aliénation d'emprises ferroviaires.

Création d'un fonds de péréquation intermodal pour financer les services grandes lignes déficitaires. Libéralisation du transport ferroviaire régional.

#### **Décentralisation et démocratie**

Mise à l'étude d'une redistribution rationnelle des compétences entre les agglomérations, les départements et les régions. Redéfinition du rôle de l'Etat : coordination des initiatives des collectivités territoriales et péréquation de leurs ressources financières.

Renforcement de la démocratie participative par des possibilités nouvelles pour les citoyens d'exprimer leur point de vue lors de l'élaboration et du suivi des décisions les concernant. Prélèvement sur les amendes pour financer le mouvement associatif.

Contact : Jean Sivardière (Président) : 04 76 75 23 31

Régis Bergounhou (Secrétaire général) : 06 82 55 54 91