

2019 : une année sombre pour les transports publics

Avec les assises de la mobilité, la promesse d'une loi de programmation des infrastructures, le vote du pacte ferroviaire, un réel espoir a été donné aux acteurs de la mobilité.

Mais à la fin 2019, une certaine amertume se fait jour. La crise des gilets jaunes a marqué une défaite culturelle des défenseurs des transports publics. Loin de réclamer leur développement, de réduire la dépendance automobile, ce mouvement a témoigné de l'attachement des Français à l'automobile et réclamé la stabilité voire la baisse de son coût d'usage, ce qui leur fut accordé.

Les investissements de régénération du réseau promis par le gouvernement, tout comme les moyens financiers des transports publics, sont remis en cause à tout instant par Bercy. Cela a failli être le cas, lors du vote du budget de SNCF Réseau, du maintien du versement mobilité. Cela pourrait être le cas, à l'issue des votes du budget de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) et de la loi de finances, des moyens alloués au 4e appel à projets qui permettraient le développement des RER métropolitains et des lieux d'intermodalité. C'est aussi le cas du budget du Grand Paris pour lequel la FNAUT Ile-de-France s'émeut fortement et des engagements financiers des CPER (Contrats de Plan État-Région) pour lesquels les FNAUT régionales manifestent également leur inquiétude.

Enfin le mouvement social consécutif au droit de retrait et la grève résultant de la réforme des retraites fragilisent les services publics. N'est-il pas affligeant de voir SNCF et RATP encourager le recours au co-voiturage, à la voiture sous toutes ses formes, faute d'offrir le service public, au risque de perdre nombre de leurs clients et usagers, de perdre 20 ou 25 points de leur image et popularité alors qu'ils étaient sur un rythme de croissance supérieur à 5 % chaque année depuis 2 ans.

Puisse 2020 inverser le cours des choses pour répondre aux défis du changement climatique et d'une moindre dépendance automobile. La FNAUT y consacrera tous ses efforts.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT



Réduire la place de la voiture en ville

Le cas des villes moyennes

ADEUP
URBALIEU. N°P10183

La présence de la voiture reste très forte dans toutes les villes françaises, malgré les progrès accomplis récemment. Les causes sont connues : périurbanisation, faible coût du stationnement et offre pléthorique, pénurie de transport collectif et d'aménagements cyclables...

Dans une expertise originale suggérée par la FNAUT, Bruno Cordier (cabinet ADETEC) a étudié le cas des villes moyennes, dans lesquelles les contraintes naturelles à la croissance du trafic automobile sont relativement faibles. Ces villes sont moins peuplées que les grandes et les distances à parcourir y sont donc plus réduites. La marche et l'usage du vélo peuvent davantage contribuer à la diminution du trafic routier, et les investissements nécessaires en transport collectif sont plus modestes : le bus en site propre est bien adapté si sa fréquence de passage est renforcée.

Sommaire

Dossier - Réduire la place de la voiture en ville	2-6
Actualité - Tramway / BHNS: lequel est le moins cher ?	7
Des transports gratuits dans les petites villes ?	8
Le coin du cycliste - Riche actualité pour le vélo en cette fin d'année !	9
Urgence climatique	
En région - Le nouveau réseau de bus d'Amiens et son BHNS	10
Regards sur l'Europe - Une politique européenne propre et durable qui ne met personne de côté	11
La France condamnée	
Forum	12