



## **De l'automobile à la multi modalité : transports collectifs urbains, auto partage, co-voiturage, etc.**

**Nous avons interviewé le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, qui rassemble 150 associations locales, régionales ou nationales, soit environ 43.000 adhérents. Cette fédération est à la fois association de consommateurs, agréée par l'Etat, association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique générale des transports, comme nous l'explique son président, Jean Sivardière.**

**Jean Sivardière :** Ce que nous souhaitons c'est l'émergence d'une nouvelle politique de transport, beaucoup plus attentive aux problèmes d'environnement, d'une part et d'autre part plus attentive aux problèmes concrets de la population, qu'il s'agisse des usagers des transports ou des riverains des axes de transport. En gros, c'est obtenir des déplacements qui soient plus faciles et plus sûrs pour tous les usagers, tous les types d'usagers, un cadre de vie qui soit protégé des nuisances et respectueux de la santé humaine, en particulier dans les villes et un développement soutenable, c'est-à-dire impliquant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effets de serre et cela, en pratique, doit signifier moins de voitures en circulation, en particulier dans les villes, moins de camions, en particulier pour les trajets à longues distances et moins d'avions pour les trajets à courtes distances. Alors bien entendu, l'un de nos objectifs c'est la mise en place de moyens alternatifs à ces trois modes de transport dont la généralisation se révèle pénalisante pour l'environnement. Nous proposons, outre le développement des alternatives à la voiture en ville, au camion et à l'avion, une réorientation des investissements, c'est-à-dire en pratique une accélération des investissements de transports collectifs urbains et le transport ferroviaire, et à l'inverse, une réduction des investissements routiers et aéroportuaires ; d'autre part nous proposons une réforme de la tarification des différents modes de transport. Nous disons tout simplement qu'il faut appliquer le principe pollueur / payeur, c'est-à-dire faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, le produit de ces écotaxes étant utilisé pour financer les modes alternatifs. Et enfin, nous estimons qu'il faut favoriser une réduction des besoins de mobilité par un autre type d'aménagement du territoire et en particulier, nous estimons qu'il faut limiter l'étalement urbain diffus qui est générateur de trafic automobile qui encombre nos villes.

Ce qui nous intéresse nous, c'est l'innovation politique, par exemple, nous estimons que les autobus, dès qu'ils sont soumis aux embouteillages, doivent pouvoir circuler sur des bandes réservées, ils doivent pouvoir disposer de priorité aux feux de circulation, par exemple, afin d'améliorer leur vitesse commerciale et devenir plus attractifs pour le public et en même temps, s'ils circulent plus facilement, ça permet une réduction des coûts d'exploitation, donc voilà un exemple typique où on a besoin d'innovation politique et pas besoin d'inventer de nouveaux modes de transport.



En ce qui concerne les autoroutes interurbaines, la France est déjà très largement équipée et aujourd'hui ce type d'équipement est complètement contreproductif. D'abord parce que ces autoroutes interurbaines coûtent extrêmement cher ensuite parce qu'elles sont pénalisantes pour l'environnement local et enfin parce qu'elles ne font qu'intensifier le trafic qui encombre nos villes, qu'il s'agisse des voitures ou des camions. Et on s'aperçoit par exemple que le développement du réseau autoroutier qui a été finalement exagéré dans notre pays a fait que pendant ce temps-là on a négligé les investissements ferroviaires. C'est au fond un type d'investissement qui a fait son temps et aujourd'hui, si on s'en tient aux préconisations du *Grenelle de l'environnement*, il faut vraiment concentrer les efforts financiers sur les modes de transport qui sont respectueux de l'environnement, c'est-à-dire les transports collectifs urbains et les transports ferroviaires.

**Fréquences libres** : Certaines municipalités ont imaginé des transports en commun gratuits comme au Mans, à Châteauroux ou bien encore à Aubagne. Est-ce une bonne solution ?

**J.S** : Nous pensons que la gratuité des transports est tout simplement une fausse bonne idée. Alors pourquoi ? Elle est à la rigueur acceptable dans de petites villes où les recettes procurées par les usagers restent limitées. Mais en tout cas, au moins dans les grandes villes, c'est une fausse bonne idée, tout simplement parce qu'elle prive le système de transport collectif de recettes dont on a besoin pour développer ce transport collectif. En gros, en moyenne dans les villes françaises, l'usager couvre à peu près le tiers des frais d'exploitation, hors investissement qui, logiquement, doit être pris en charge par la collectivité. Si du jour au lendemain on introduit la gratuité dans une grande ville, ça veut dire que des dizaines de millions d'euros de recettes commerciales s'évaporent et il faudrait compenser la perte de ces recettes. Alors, comment le faire ? Ou bien augmenter les impôts, mais ça ce n'est pas dans l'air du temps, ou bien tout simplement diminuer la quantité et la qualité des services. Ce que nous constatons aussi, c'est que la plupart des usagers ne réclament pas la gratuité, ce qui les intéresse, c'est une tarification modérée, c'est généralement le cas, avec une tarification très faible pour les usagers ou les ménages qui ont de très faibles revenus, voire pas de revenus du tout, et pour répondre à ces besoins on a besoin d'argent. Pour ce qui est du transport urbain, on dispose du versement transport des entreprises, on dispose de la contribution des collectivités locales, mais ça ne suffit pas, on a aussi besoin de la contribution des usagers. Et au fond, les villes qui ont instauré la gratuité risquent de s'en mordre les doigts, parce qu'à court terme évidemment on part d'une fréquentation extrêmement faible du réseau mais si cette fréquentation double du jour au lendemain avec la gratuité, finalement, l'absence de recette venant des usagers risque de bloquer le développement des transports collectifs.