

Paris, le 18 septembre 2012

Déplacements de proximité : la FNAUT réclame une politique plus efficace contre la dépendance automobile

A l'occasion de la journée du transport public, la FNAUT rappelle que la circulation automobile a pu être réduite dans les centres des grandes agglomérations françaises grâce au développement des transports publics et des aménagements cyclables.

Cette politique efficace doit être amplifiée, car le trafic automobile reste intense dans les villes moyennes et dans les périphéries de toutes les agglomérations, ce qui implique un niveau inacceptable de nuisances (bruit et pollution de l'air, en particulier par les particules fines émises par le gazole), de consommation de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre.

Si le progrès technologique est nécessaire, il ne faut pas en attendre des miracles. Ainsi la voiture électrique consomme elle aussi des matières premières, de l'énergie et de l'espace ; son créneau de pertinence, les flottes urbaines captives, est étroit.

Une volonté politique forte de l'Etat et des collectivités locales reste indispensable pour réduire la dépendance automobile qui engendre des coûts considérables pour la collectivité et fragilise les ménages à faible pouvoir d'achat.

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. : 04 76 75 23 31

Quelques exemples d'actions possibles de l'Etat

Gouvernance

- Etendre les compétences des autorités intercommunales organisatrices de transports urbains à toutes les composantes de la mobilité (vélo, taxis, covoiturage, autopartage, grandes voiries, stationnement, politique d'urbanisme) et élargir leur périmètre à l'aire urbaine.
- Décentraliser la gestion du stationnement, les amendes étant dépenalisées et encaissées par les autorités organisatrices de transports.
- Rendre les plans de déplacements urbains, qui ont fait leurs preuves dans les grandes agglomérations, obligatoires dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.
- Autoriser l'expérimentation du péage urbain dans toutes les agglomérations, sans conditions imposées par l'Etat.

Politique d'urbanisme

- Encourager la densification de l'habitat, en particulier l'habitat social, autour des gares périurbaines et le long des axes lourds de transport urbain.
- Favoriser le commerce de proximité.

Investissements

- Lancer rapidement le 3ème appel à projets relatif aux TCSP (tramways et bus à haut niveau de service) des agglomérations de province, en y incluant le rail périurbain.
- Abandonner les projets d'autoroutes urbaines, qui induisent du trafic et ne permettent pas de réduire la congestion (par exemple l'A45, 2ème autoroute Lyon – Saint-Etienne, et la NLR, Nouvelle Route du Littoral, de l'Ile de la Réunion) ; « dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».

Réglementation

- Compléter et faire connaître les dispositions du code de la rue afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la voirie : piétons, cyclistes et personnes handicapées.
- Réduire de 10 km/h les vitesses limites autorisées sur les routes et autoroutes urbaines.
- Réduire les possibilités de stationnement automobile dans les immeubles neufs.

Autres mesures

- Soutenir le développement de l'autopartage, formule d'avenir permettant de désencombrer les villes, par des mesures réglementaires et fiscales.
- Faire mieux connaître aux salariés et aux employeurs les modalités de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail).
- Introduire une prime vélo pour les déplacements domicile-travail.