

**Réponse de Dominique VOYNET
candidate des Verts à l'élection présidentielle 2007
au questionnaire de TDIE**

avril 2007

1 - Financer les infrastructures de transport indispensable à notre pays

Le rail, la voie d'eau et les transports collectifs doivent devenir une grande priorité nationale. Avec la privatisation des sociétés d'autoroutes, l'AFITF ne disposera plus de capacité d'engagements nouveaux à partir de 2008. Il est urgent de mettre en oeuvre des ressources nouvelles, à travers la transposition volontariste de la directive « eurovignette » et l'instauration d'une « éco-redevance » poids lourds sur les axes autoroutiers non concédés et sur les routes nationales parallèles à des autoroutes – en veillant à ce que ces coûts soient payés par les chargeurs, grâce à une facturation séparée. Au delà, il conviendra d'aller vers une taxe carbone, dont le produit sera affecté aux investissements des modes alternatifs à la route, et d'instaurer une vignette automobile annuelle, indexée sur les émissions de CO² des véhicules sur le modèle bonus-malus (éco-malus jusqu'à 20% du prix sur les modèles les plus consommateurs du marché, éco-bonus équivalent pour les moins polluants) et frappant en particulier les 4x4 utilisés en zone urbaine.

La fiscalité et la tarification écologiques doivent être utilisées de manière beaucoup plus résolue qu'aujourd'hui pour orienter les comportements des acteurs économiques et des particuliers, en les alertant sur les conséquences de leurs choix et en faisant en sorte qu'ils en supportent le coût, au lieu que cela retombe sur la collectivité.

Les régions et les agglomérations bénéficieront de ressources nouvelles, à travers l'augmentation des taux plafonds de leur fraction de TIPP, la municipalisation des amendes de stationnement et le rétablissement des aides de l'Etat aux TCSP.

Je suis, en revanche, défavorable au péage urbain sous la forme de péage de zone qui, outre ses effets inégalitaires, n'agit que sur une petite partie du trafic dans le centre des agglomérations, alors que l'enjeu principal, au niveau de l'environnement, se trouve dans la croissance du péri-urbain. L'expérience de Londres et de l'extension récente du périmètre de la zone initiale montre d'ailleurs les limites de ce système : relativement efficace pour réduire le trafic automobile à l'intérieur d'une petite zone, son effet se dilue avec l'extension du périmètre, puisqu'il ne touche que le trafic qui entre et qui sort, et il est, par construction, totalement inopérant à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.

2 – Valoriser par une ambition nouvelle une façade portuaire unique en Europe

Plus de 80% du transport mondial se fait par voie maritime. Ce type de transport est le plus économe en énergie, 50 fois moins que le transport par route, et nécessite moins d'infrastructures que les autres modes.



Cependant, ce transport maritime concerne surtout un commerce transocéanique, dont la justification économique est souvent liée à la délocalisation d'entreprises, ou au pillage des ressources du tiers monde. Ainsi le coton du Burkina Fasso transporté en Europe pour tissage, puis tissus expédiés au Magreb pour en faire de Jeans qui sont terminés en France, avant de retourner au pays d'origine de la matière première avec le label Made in France.

Par contre, la plupart des marchandises transportées entre pays européens utilisent la route, alors qu'elles pourraient utiliser des cargos caboteurs.

En priorité, il faut donc réduire à la source la demande de transport par une relocalisation de l'économie et en veillant à supprimer ou réduire tout transport inutile.

Le secteur maritime est par ailleurs devenu l'exemple même de ce que peut amener la dérégulation mondialiste. Immatriculation de plus en plus de navires dans des pays "de complaisance" qui permettent aux bâtiments de porter leur pavillon moyennant une minuscule taxe au tonnage, sans qu'il n'y ait de lien entre le pays hôte et le propriétaire, et sans pratiquer de contrôle sur la sécurité du navire, et les conditions de vie et de travail des marins.

Je veux développer une politique des transports maritimes, transport le moins polluant en terme de dégagement de CO2, y compris au niveau des installations portuaires. Le transport maritime a progressé dans le Monde et la France est restée au même stade. Jusqu'à présent, les choix financiers faits au niveau du Ministère des Transports, n'ont pas été faits en direction du transport maritime. Les ports du Nord de l'Europe (Anvers, Rotterdam ...) accueillent l'essentiel des marchandises qui ont transité par la Manche (saturée). Ces marchandises descendent ensuite par la route vers le sud de l'Europe, avec les problèmes que cela pose en terme de congestion au moment de transfert des Alpes et des Pyrénées. Il faut donc développer le cabotage sur l'ensemble du littoral européen et en particulier en France (mettre en place un véritable réseau de transport maritime), plutôt que favoriser seulement un ou deux seuls gros équipements en France, articulés aux autoroutes de la mer. Avec la course au gigantisme des bateaux de commerce, l'évolution des plates-formes doit se faire. Mais on ne mettra pas les gros navires dans tous les ports ! Il faut donc travailler à une organisation hiérarchisée et favoriser les reprises de trafic, par des petits porte-containers orientés vers le cabotage. De toute façon, il va falloir être très performant en terme de logistique.

En complément, il faut améliorer et faire évoluer nos infrastructures portuaires, en les mettant tout d'abord aux normes environnementales, sécurité et conditions de travail. Il nous faudra mieux rationaliser la consommation énergétique dans les espaces portuaires et maîtriser la production sur ces espaces. En terme de sécurité, il faut développer le contrôle des bateaux dans les ports, à la fois sous l'angle technique et sous l'angle social. Le projet Erika nous rappelle la nécessité d'avoir des contrôles suffisamment sérieux. Sur le plan social, il y a bien sûr tout le chantier de la gestion du personnel portuaire. A destination des équipages, il nous fait penser à l'amélioration de la qualité de l'accueil et des services portuaires. Cela peut d'ailleurs avoir un impact en terme de trafic.



Enfin, il est nécessaire d'articuler ces infrastructures avec l'arrière-pays. Il faut arrêter de voir le port comme un élément à part : c'est un outil stratégique au service d'une économie et d'un développement durable. La connection avec le ferroviaire est à privilégier. Mais il s'agira aussi de réouvrir les ports sur leur ville. Après les attentats du 11 septembre, on a renforcé la sûreté dans les ports et ils sont en train de perdre le lien qu'ils avaient avec leur ville. Il faut les replacer dans les réseaux d'activités locaux, favoriser la cohabitation des activités au sein des sites portuaires, en refaire des lieux de vie communs aux gens de la mer et du continent.

Ces missions seront celles des collectivités locales, nouvellement responsables des ports d'intérêt national suite à la décentralisation, entraînant une modification forte en terme de gouvernance. Cela va nécessiter des efforts importants de mise en cohérence de la gestion du transport maritime à l'échelle nationale voire européenne.

3 – Garantir la concertation sur l'opportunité et l'intérêt général des projets

Notre démocratie a besoin d'évoluer vers une démocratie participative aussi bien au niveau politique, qu'économique et social pour associer les citoyens aux décisions qui les concernent et leur redonner le pouvoir d'agir sur leur vie.

En ce qui concerne la participation aux décisions liées à l'environnement, je veux mettre en oeuvre plusieurs mesures.

Les premières pour encourager l'expression de la démocratie directe :

- en élargissant la législation sur le référendum d'initiative populaire, qui est aujourd'hui réduit à une simple consultation qui ne s'impose pas à l'exécutif, à tous les niveaux de collectivités publiques ;
- en conférant aux citoyens un droit d'initiative législative : toute proposition de loi contresignée par 500 000 citoyens devrait être automatiquement inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée Nationale.

Les secondes pour généraliser les procédures de débat public et en faire de vrais espaces de concertation pour une démocratie d'implication et de délibération :

- mettre en place de réels débats publics en amont des décisions, alors même que les choix d'équipements, d'aménagements, de technologies, les choix éthiques, amènent des débats d'une complexité accrue ;
- faire monter en puissance les nouvelles formes démocratiques comme les conférences de consensus et les jurys citoyens.

Par ailleurs, il me semble important de permettre aux usagers d'améliorer les services publics en s'impliquant dans leur gestion. Les expériences de comités d'usagers dans les transports, les équipements publics, les équipements communaux et le développement de commissions de travail thématiques dans les communes comptent parmi les expériences les plus fertiles et, paradoxalement, les moins médiatisées de participation à la chose publique. Il convient de les généraliser.



4 – Concilier mobilité et environnement

Face au changement climatique confirmé par le GIEC, à la crise de l'énergie qui s'annonce avec un pétrole de plus en plus cher, les transports collectifs, les modes alternatifs à la route doivent devenir une grande priorité nationale.

J'ai appris de mon expérience au gouvernement de 1997 à 2001, que l'on ne peut mettre en œuvre cette priorité si l'on continue à construire des autoroutes et si l'on ne fait rien pour rééquilibrer les conditions de concurrence entre la route et les autres modes. C'est pourquoi l'une des premières mesures que je préconise est d'arrêter le programme autoroutier, à l'opposé de la relance dont il a bénéficié sous les gouvernements Raffarin et Villepin. On ne peut, en outre, séparer les investissements nécessaires pour améliorer et développer les infrastructures dédiées aux transports collectifs et la création de conditions permettant aux modes alternatifs à la route de fonctionner dans de bonnes conditions de rentabilité financière. En ce sens, le transport de marchandises est sous-tarifé et il convient de mettre un terme à cette situation, qui pousse à l'explosion des trafics.

Le secteur des transports doit impérativement réduire son impact sur l'environnement et, en tout premier lieu, ses émissions de gaz à effet de serre, dans le cadre de l'objectif du facteur 4. C'est un enjeu vital. Les moyens d'y parvenir sont multiples : amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, bien sûr, mais aussi transfert modal, réduction des mobilités contraintes et inutiles, changement des comportements de conduite.

En ce qui concerne les investissements ferroviaires, il convient d'établir des priorités. L'audit du réseau a montré dans quel état de dégradation il est tombé dans bien des endroits, par défaut d'entretien, au risque de menacer la sécurité des cheminots et des voyageurs, et plus largement de multiplier les ralentissements des trains. Cette situation est clairement inacceptable ; la priorité est de remettre à niveau l'entretien du réseau et de mener, partout où cela est nécessaire, des travaux de régénération.

La seconde priorité doit aller, selon moi, aux investissements qui favorisent une meilleure fluidité de l'ensemble du trafic fret et voyageurs, notamment dans les zones urbaines et les axes de transit. Le choix des lignes nouvelles ferroviaires sera arrêté en fonction de leur contribution à ces objectifs.

Le débat intervenu il y a quelques années sur le maintien des trains dits «inter-régionaux » montre toute l'ambiguïté de la situation actuelle, où l'Etat actionnaire se défait sur la SNCF du financement de ces services, sans pour autant accorder à l'entreprise publique les moyens correspondants, alors que les mécanismes de péréquation fonctionnent de plus en plus difficilement – ce qui ne pourra que s'aggraver à l'avenir si le champ de la concurrence s'étend. L'Etat doit assumer ses responsabilités d'autorité organisatrice de ces services, mais il me paraît indispensable qu'il associe les régions concernées, condition pour que celles-ci puissent envisager d'apporter une contribution financière.

Le développement de l'offre de transport ferroviaire et fluvial de fret repose sur plusieurs conditions : des infrastructures à niveau, des opérateurs efficaces, des conditions de



concurrence économique équitables avec le mode routier.

Je considère que le développement du fret ferroviaire et fluvial doit être considéré comme un grand objectif national – européen aussi, bien entendu – et un plan d'ensemble à la hauteur de l'enjeu doit être défini, mobilisant toutes les forces concernées, y compris les chargeurs, les régions pour les services terminaux, avec des mesures incitatives à la clé : le fret ferroviaire doit se voir reconnaître des missions de service public.

Le déclassement d'emprises ferroviaires ne doit être envisagé qu'en toute dernière extrémité. Loin d'être une simple mesure de gestion, il s'agit d'une décision importante, et il me paraît tout à fait légitime qu'elle ne puisse être prise qu'après une enquête publique. Du reste, c'est une proposition que j'avais défendue – en vain, malheureusement – lorsque j'étais ministre de l'Environnement, dans le cadre de la préparation de la loi sur la « démocratie de proximité ».

Ce plan d'ensemble doit déborder le seul secteur des transports, il concerne aussi la planification urbaine, l'aménagement du territoire, l'organisation industrielle par le développement de filières courtes.

La lutte contre l'étalement urbain constitue une nécessité, à bien des égards, bien sûr pour réduire les déplacements et le dépendance pétrolière, mais aussi pour réduire le gaspillage d'espaces naturels et agricoles, la consommation excessive des ressources, anticiper les problèmes qui ne manqueront de survenir avec le vieillissement de la population dans des lotissements, loin de tout.

C'est le rôle des documents d'urbanisme de fixer les orientations pour l'organisation du territoire, mais à eux seuls, ils ne peuvent pas tout, loin de là. L'étalement urbain a été largement favorisé par la multiplication des infrastructures routières et l'accroissement des vitesses qu'elle a permise, la baisse du coût relatif de l'usage de l'automobile, les politiques du logement favorisant l'accession à la propriété dans des zones éloignées, alors que les communes plus proches du centre appliquaient une politique malthusienne vis à vis du logement social. La lutte contre l'étalement urbain implique des actions volontaristes, menées à l'échelle des bassins de vie et poursuivies dans la durée, avec des interventions publiques pour orienter les localisations, toute une panoplie en fait de mesures parmi lesquelles la réduction des vitesses automobiles tient une place importante.

Je suis très critiques sur la pertinence de la culture des « biocarburants », que je préfère parler d'agrocultures, car ce terme peut induire en erreur : ces carburants n'ont en soi rien de « bio ». A l'exception des filières très courtes d'huile végétale brute (HVB), ces carburants n'ont même rien d'écolo. Ils mobilisent pour leur production et leur transformation plus d'énergie qu'ils n'en restituent. On a là l'exemple même de la fausse bonne idée, développée par quelques industriels soucieux de se coller une image « développement durable » à peu de frais. Car les frais de pollution par les pesticides, ce sont une fois de plus les pouvoirs publics, et donc les contribuables, qui les engagent !

Je suis par contre favorable à l'autorisation d'utilisation des HVP en dehors du circuit fermé de l'exploitation agricole pour une vente aux particuliers, mais dans certaines régions, plus que d'autres, c'est-à-dire dans celles disposant déjà de surfaces agricoles dédiées à la culture l'oléoprotéagineux. Le potentiel est toutefois, ne nous le cachons pas, relativement limité.



Enfin, il faut mettre un terme à la situation du transport aérien qui, en dépit de son impact de plus en plus lourd sur le changement climatique, échappe quasiment à toute taxation, en particulier le kérosène. C'est bien sûr un problème mondial. Jusqu'ici les grandes compagnies aériennes ont réussi à passer à travers les accords de Kyoto. On voit certaines collectivités locales subventionner les low costs, totalement à contresens des perspectives pétrolières. Il n'est que temps de prendre, à l'échelle nationale et communautaire, des mesures volontaristes – sous la forme, par exemple, d'une éco-redevance - pour limiter le transport aérien aux domaines où il ne peut être remplacé par le mode ferroviaire.

5 – Garantir l'équité territoriale et le caractère de la politique des transports

L'Europe doit mettre en place un cadre harmonisé, consacrer des moyens suffisants au financement du rail et de la voie d'eau et de l'inter-opérabilité des réseaux, reconnaître que la coopération entre les entreprises ferroviaires est une voie tout aussi légitime que la concurrence pour améliorer la qualité de l'offre de transport et ne pas obliger les entreprises publiques du secteur à fonctionner selon les règles du marché, conduisant inéluctablement à un recul du service public.

L'Etat conserve cependant un rôle important dans la détermination des règles et dans le contrôle de leur respect, et dans la définition d'une politique des transports réellement multimodale. Il demeure également un acteur important à travers les entreprises publiques et le financement des infrastructures. Ces dernières années ont été marquées par un désengagement de l'Etat dans tous les domaines et par une incapacité à prendre la mesure des enjeux liés à la hausse durable du prix de l'énergie et du changement climatique : beaucoup de paroles, peu d'action.

En particulier, lors du débat sur les «trains inter-régionaux », on a vu que le désengagement de l'Etat pouvait menacer la pérennité de services qui dépassent la seule échelle régionale et mettre en difficulté les régions. A cette occasion, il est apparu que l'Etat n'assumait pas le rôle d'autorité organisatrice qui aurait été la sienne, même si l'association des régions concernées paraît indispensable pour définir l'offre de services.

Il m'apparaît en outre important de réfléchir à l'évolution possible des compétences et des périmètres des autorités organisatrices, ainsi que sur leur articulation. Les périmètres actuels coïncident rarement avec ceux des bassins de vie et avec ceux des schémas de cohérence territoriale (SCOT), ce qui nuit à la cohérence et à l'efficacité des politiques de transports publics et laisse souvent à l'écart les territoires péri-urbains, qui connaissent la croissance la plus forte des déplacements. Les syndicats mixtes institués par la loi SRU ont été rarement mis en place, peut-être en raison d'incitations insuffisantes. Il me semble enfin que la région devrait pouvoir jouer un rôle plus important de chef d'orchestre ou, pour le moins, de mise en cohérence, des politiques et des investissements en infrastructures, quel que soit le mode, menés par les diverses autorités sur le territoire régional. Le cadre des schémas régionaux d'infrastructures de transport ne me paraît pas pour cela suffisant. Il faut relancer la décentralisation en transformant les autorités d'agglomération en véritables autorités organisatrices des déplacements tous modes.

Au niveau national, la direction des routes devrait être intégrée dans une direction générale des transports, couvrant tous les modes.



Du reste, un grand nombre de collectivités locales ont entrepris depuis plusieurs années de réhabiliter le transport public et de lui donner une image moderne, d'accroître significativement l'offre. Le mouvement est bien lancé, pourtant on observe qu'en dépit des efforts consacrés aux transports collectifs, tant en investissements qu'en fonctionnement, leur part modale ne parvient pas à progresser, si l'action ne s'inscrit pas dans une politique d'ensemble, donnant une réelle priorité aux modes alternatifs par rapport à la route et augmentant sensiblement la vitesse commerciale des transports collectifs, par des voies réservées, des priorités aux carrefours, etc . Cette nécessité d'une approche globale, dans laquelle il conviendrait d'intégrer aussi les politiques d'urbanisme, me conduit à soutenir l'idée du GART d'étendre la champ de compétence des autorités organisatrices à l'ensemble des déplacements.

