

Réponse de François Bayrou à votre questionnaire

Dans quelles conditions et selon quelles modalités les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport constitueront-ils l'une de vos priorités dès le début de votre mandat ?

Que pensez-vous de la proposition d'une loi de programmation portant sur les grands objectifs de votre politique des transports ?

Je souhaite mettre très rapidement en place un plan « Transport durable » comportant un volet infrastructures (développement du fret fluvial, du cabotage, encouragement au fret ferroviaire, développer l'intermodalité), un volet transports en commun (rendre les transports collectifs urbains performants, agréables et fiables), un volet recherche (développement des véhicules propres, moteurs...) et enfin une incitation au changement des comportements, notamment par l'abaissement généralisé des limitations de vitesse de 10 km/h.

Ce plan pourrait effectivement prendre la forme d'une loi d'orientation et de programmation sur les transports.

1/ FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INDISPENSABLES A NOTRE PAYS

1.1 L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) a été créée en 2004 pour garantir l'affectation aux projets du CIADT de décembre 2003 de recettes dédiées, issues du budget de l'Etat. Pouvez-vous vous engager à conserver cet indispensable outil de traçabilité financière tout au long de votre quinquennat ?

Mais si l'AFITF a été vidée de sa substance par la privatisation des sociétés autoroutières, il me semble cependant très important de conserver cet instrument, qui était attendu par l'ensemble des professionnels, car cela donne une visibilité à la politique d'infrastructures de transports.

1.2 Etes-vous favorable à une réforme de l'AFITF de nature à conforter ses missions, améliorer son fonctionnement et la représentativité de son Conseil d'Administration? Laquelle ?

Il me semble nécessaire d'accroître la représentativité de son Conseil d'Administration sans pour autant en faire un EPIC. Son rôle est clairement défini : le financement des projets décidés lors du CIADT du 18 décembre 2003 et l'apport de l'Etat dans le volet transport des contrats.

1.3 Considérez-vous que les recettes résultant de la valorisation patrimoniale des réseaux de transport doivent être affectées intégralement aux infrastructures de transport ?

Il est nécessaire d'affecter une partie de ces recettes aux infrastructures de transports. Mais, étant donnée la situation actuelle des finances publiques et la diminution impérative de la dette il est impossible d'envisager de leur affecter l'intégralité de ces recettes.

1.4 Etes-vous favorable à ce que des recettes supplémentaires existantes soient affectées de façon pérenne à l'AFITF dès janvier 2008 ? Si oui, lesquelles ? Que pensez-vous de l'idée d'une contractualisation des liens entre l'Etat et l'agence sur la durée d'une législature ?

Le principe budgétaire de non affectation de l'impôt ne permet pas d'affecter de façon pérenne des recettes supplémentaires à l'AFITF. Par contre, je suis favorable à une contractualisation des liens entre l'Etat et l'agence sur la durée d'une législature.

1.5 Les ressources résultant des procès verbaux de stationnement en milieu urbain ont-elles selon vous vocation à financer de façon exclusive les transports en commun en site propre et les aménagements induits?

Il y a beaucoup à faire pour rendre les transports collectifs urbains performants, agréables et fluides, tant sur les infrastructures que dans la qualité du service. C'est pourquoi je propose de transférer aux

collectivités locales les recettes du stationnement payant et les amendes qui en découlent pour financer le développement des transports en commun

1.6 Quelle est votre position sur les péages urbains ?

Il est nécessaire d'inciter nos concitoyens à préférer les transports en commun à leur véhicule individuel. Le système de péage urbain a déjà fait ses preuves à l'étranger : le péage urbain de Londres mis en œuvre en février 2003 et qui vient d'être étendu a permis de diminuer la circulation de 16% dans le centre-ville. Par contre, je ne pense pas qu'il faille généraliser le système. Je préfère que les maires, les présidents d'exécutifs locaux puissent décider d'instaurer ou non un tel péage dans leur collectivité. C'est pourquoi je propose d'inscrire dans la loi de la possibilité d'expérimenter les péages urbains.

1.7 Le marché du CO2 et les permis d'émission constituent-ils à terme une source de financement envisageable d'une grande politique de la mobilité durable ?

Sous cette forme ou sous la forme d'une fiscalité carbone, le marché du CO2 interviendra dans le financement d'une politique de la mobilité durable.

2/ VALORISER PAR UNE AMBITION NOUVELLE UNE FACADE PORTUAIRE UNIQUE EN EUROPE

2.1 Pensez-vous nécessaire un effort particulier, tant en termes d'infrastructures propres, d'hinterlands, de financement que de gouvernance, pour les ports maritimes français ? de court terme ou de long terme ? Dans quelles conditions et à quel niveau ?

Il est indispensable de repenser notre politique portuaire. Notre pays possède l'une des façades maritimes les plus importantes d'Europe et nous n'arrivons pas à la valoriser. On en arrive à des aberrations : les containers destinés à la France transitent pour la plupart par les ports espagnols, italiens, belges, néerlandais et allemands.

Il est donc indispensable de développer de grands ports maritimes de stature internationale, qui permettent de concurrencer les ports du nord de l'Europe ; je pense notamment aux ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille. Par ailleurs, je suis favorable également à un développement harmonieux de notre façade maritime, afin de permettre le cabotage maritime dans des conditions optimales. Enfin, rien ne sert de développer les infrastructures portuaires si l'on ne raisonne pas également en terme d'hinterland.

2.2 D'une façon plus générale, pouvez-vous décliner les grandes lignes de votre politique portuaire sur les 5 prochaines années ?

Il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie portuaire lisible. Tout d'abord il faut poursuivre l'effort d'investissement portuaire qui a été fait depuis 2000.

Suite à la décentralisation des ports d'intérêt national, le recentrage de l'action et des crédits de l'État sur les ports autonomes doit être l'occasion de donner une nouvelle impulsion et une nouvelle cohérence à cette politique. Pour répondre aux objectifs nationaux des ports, il faut définir une politique d'investissements lourds adaptée à chaque port.

Cependant, le développement portuaire ne s'arrête pas aux barrières du port : celui-ci doit être inséré dans des réseaux d'infrastructures intermodales (route, rail, fluvial).

Pour des raisons d'intérêt général, l'Etat doit assurer l'intermodalité vers des modes de transport autres et développer ainsi les services fluviaux et ferroviaires. Il doit également créer un réseau de plates-formes logistiques dans l'hinterland.

Enfin, les sept ports autonomes français ne sont pas dans une situation similaire au regard de la concurrence internationale". Il faut concentrer les investissements sur les deux ou trois ports" soit Le Havre, Marseille et Dunkerque. Les cinq autres ports autonomes pourraient être décentralisés.

3/ GARANTIR LA CONCERTATION SUR L'OPPORTUNITE ET L'INTERET GENERAL DES PROJETS

3.1 D'une façon générale, la concertation sur les projets d'intérêt local vous semble-elle essentielle à l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transport? Pourquoi ?

Oui, parce que les populations locales, qui vont vivre au quotidien avec les infrastructures de transport et subir directement les éventuelles nuisances sont les premiers concernés. Il faut faire appel au sens civique, au sens de l'intérêt général des français. Mais il est nécessaire qu'on les consulte en amont du projet.

3.2 Dans le contexte actuel de la décentralisation et du financement croisé des grandes opérations d'équipement, la concertation et le débat public vous semblent-ils à même de rendre l'action publique locale et nationale plus lisible aux yeux des citoyens ? Pourquoi?

Dans le programme que vous proposerez aux Français, quelle place donnez-vous au débat public et à la concertation?

Il est nécessaire de prendre le temps d'expliquer à nos concitoyens les tenants et les aboutissants des projets, quel rôle chaque niveau – Etat, collectivités locales, investisseurs privés – jouent dans chaque projet. Je pense que la concertation avec les populations est indispensable.

3.3 Selon-vous, le cadre proposé par TDIE pour les concertations inférieures à 150 millions d'euros et d'intérêt local permet-il de faciliter l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transport ? Etes-vous favorable à la mise en place d'un arbitre-animateur pour favoriser la bonne tenue de la concertation ? Que pensez-vous des débats sur l'opportunité des projets ?

Vos propositions, tant sur la mise en place d'une concertation plus souple et plus légère que les débats de la CNDP, que sur la mise en place d'un arbitre-animateur sont très intéressantes et méritent réflexion.

4/ CONCILIER MOBILITE ET ENVIRONNEMENT

4.1 Comment comptez vous financer la recherche pour l'innovation technique et technologique afin de respecter les futures normes environnementales pour les transports ? Un effort exceptionnel de la Nation, y compris budgétaire, est-il possible, souhaitable ? A quelle hauteur ?

Il est indispensable d'intensifier la recherche sur les véhicules propres, les carburants, les moteurs. Pour financer cette recherche, je compte utiliser une partie des recettes de la taxe sur l'énergie fossile que je compte instaurer. Je souhaite également consacrer 5% du budget à la recherche.

4.2 Comment appréhender les problèmes énergétiques qui se dessinent ?

Le secteur des transports risque d'être touché de plein fouet par la raréfaction des hydrocarbures. C'est pourquoi il faut dès à présent mettre en place des politiques visant à la substitution du pétrole par de nouveaux carburants, comme les biocarburants, et la limitation de la consommation d'énergie. Actuellement le rendement des moteurs est très mauvais. C'est pourquoi il faut poursuivre la recherche pour alléger les véhicules et améliorer les moteurs.

4.3 Quel avenir pour les biocarburants, à quelles conditions ?

Il faut développer les biocarburants. De nombreuses productions peuvent servir à la production des biocarburants, éthanol et biodiesel: betterave, colza, maïs. On peut également transformer nos excédents d'alcool vinique issus des distillations de crise et trouver ainsi une solution à la crise de la filière viti-vinicole. Enfin, des recherches se poursuivent pour développer des biocarburants à partir des huiles animales et marines, qui sont susceptibles d'être utilisées au même titre que les huiles végétales. Ce procédé est d'ailleurs déjà développé par une société finlandaise et le brevet a été acquis par un grand groupe français.

Par ailleurs, il faut développer un véritable partenariat avec les constructeurs pour qu'ils développent une production industrielle des véhicules flex fioul et hybrides.

4.5 Quelle place accorderez vous à la mobilité dans le contexte prédéfini, connaissant le lien étroit entre mobilité et croissance économique ?

La mobilité ne doit en aucun cas être limitée ou compromise par la perspective de la diminution des réserves d'hydrocarbures, car nos économies mondialisées sont désormais basées en large partie sur les échanges de marchandises. C'est pourquoi il faut mettre en œuvre une politique volontariste de développement des transports alternatifs à la route, politique s'inscrivant qui plus est dans la lutte contre l'effet de serre (transports fluvial et maritime, fret ferroviaire).

4.6 Comment rendre compétitifs les modes de déplacement ferroviaires (notamment pour le fret) afin de se rapprocher de certains modèles européens, comme l'Allemagne par exemple ?

Il faut rendre le fret ferroviaire techniquement et économiquement viable et se fixer comme objectif l'obligation du feroutage pour les camions traversant la France à l'horizon 2025.

Fret SNCF a traversé de grandes difficultés. Si les objectifs du Plan Fret 2004-2006 n'ont pas atteint l'ensemble des objectifs fixés, notamment en ce qui concerne la satisfaction des clients, il n'en demeure pas moins que la branche a réalisé des avancées importantes.

De plus, nous allons encourager le développement du fret ferroviaire, dans un marché du transport de marchandises lui-même en croissance.

Le feroutage a un potentiel énorme de développement dans notre pays. Je pense à des projets d'envergure comme la magistrale éco-fret bien sûr. Mais je suis persuadé que nous devons également développer le feroutage au niveau interrégional.

4.7 Etes-vous favorables à la création d'un ciel unique européen ? Comment et pourquoi ?

Il existe déjà plusieurs règlements européens sur le ciel unique européen qui sont appliqués depuis 2004. Le « ciel unique européen » existe donc déjà. Il faut continuer à le construire et à l'approfondir.

4.8 A quelles conditions et selon quelles modalités mettriez-vous en place un système de permis d'émission et de bourses de permis adapté au secteur aérien ?

Le secteur aérien est particulièrement polluant. Pour l'instant, l'ensemble du secteur des transports est exclu du système de permis d'émission, alors qu'il est le secteur d'activité le plus polluant. Dans un premier temps, je propose d'instaurer une taxe sur l'énergie fossile afin de pousser chacun à développer des stratégies d'économies d'énergies et de ressources alternatives. Cette mesure doit être envisagée dans une optique de long terme, avec progressivité et promue dans un cadre européen.

Dans un second temps, je pense que nous devons instaurer un système de permis d'émission pour l'aviation civile, comme la Commission et le Parlement européen l'ont préconisé.

4.9 Croyez-vous au pouvoir normatif de l'Etat s'agissant de la conciliation entre mobilité et environnement ?

Oui, par exemple je propose un abaissement généralisé des limitations de vitesse de 10 km/h, ce qui aura un impact très important sur les émissions de CO2 des véhicules.

5/ GARANTIR L'EQUITE TERRITORIALE ET LE CARACTERE NATIONAL DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

5.1 Quel doit être selon vous les rôles respectifs de l'Etat, des régions et des autres collectivités territoriales en matière de programmation de moyen et long terme des infrastructures et réseaux de transport ?

La loi sur les responsabilités locales a défini clairement quelles sont les attributions de l'Etat, des régions, des départements et des communes en terme d'infrastructures de transport. Chaque échelon a

la charge du réseau (entretien et développement) dont il est responsable. Toutefois, l'Etat doit conserver un rôle d'impulsion et de décision pour les grands projets d'intérêt national.

5.2 En particulier, considérez-vous que le (ou les ?) schéma national des transports soit un (des) outil adapté ?

Le schéma national des transports reste un outil adapté car il faut conserver une coordination au niveau national des projets d'infrastructures de transport.

5.3 En matière de transports, la péréquation territoriale a-t-elle encore une justification ? une utilité ? un avenir ? Quel rôle l'AFITF peut-elle jouer en la matière ?

Il faut une péréquation territoriale. Les habitants des zones rurales, peu densément peuplées ont le droit, tout comme les citadins, de se déplacer et d'avoir des infrastructures de transports de bon niveau. Il faut conserver un réseau dense de voies de chemin de fer et pour cela, il est nécessaire de poursuivre la politique de remise à niveau de notre réseau national. Notre réseau est en très mauvais état : sur plusieurs centaines de kilomètres de lignes secondaires, des trains sont obligés de circuler à vitesse réduite, pour une question de sécurité. En outre, le trafic intercity autre que le TGV ne doit pas être oublié. La fréquentation de ces lignes reste très élevée : il est nécessaire là encore d'offrir aux usagers la qualité qu'ils sont en droit d'exiger d'une entreprise comme la SNCF.

Il en est de même pour le réseau routier. L'AFITF peut justement jouer le rôle de péréquation financière en aidant les collectivités les moins riches à développer les infrastructures dont elles ont la charge.

5.4 Dans quelle mesure et avec quels outils la programmation doit-elle adhérer aux priorités européennes (RTE-T notamment) et aux règles de financement induites ?

Il faut un financement approprié du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). En effet, la réalisation de ce réseau constitue non seulement une obligation découlant des traités, mais aussi un instrument de poids en faveur de la croissance et de la mobilité en Europe, deux dimensions essentielles de la stratégie de Lisbonne. Lors des négociations relatives aux perspectives financières pour 2007-2013, les Etats-membres se sont contentés d'affecter à peine un tiers du financement nécessaire au RTE-T.