

Réponse de Ségolène ROYAL

Paris, le 10/04/07

M. Michel BOUVARD
M. Philippe DURON
Co-présidents de TDIE
10, rue Washington
75008 Paris

Réf : 5018/gs/pg

Messieurs,

J'ai bien reçu votre dernier courrier m'invitant à vous faire part de mes positions en matière de transports. Je vous en remercie ainsi que de la documentation que vous y avez jointe. C'est avec plaisir que je vous y réponds.

? 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 ?

Si ses dimensions économiques, sociales et d'aménagement du territoire demeurent, elles s'inscrivent désormais dans un contexte qui a beaucoup changé :

- En premier lieu, il s'agit d'une politique très largement définie et déterminée par les décisions de l'Europe, dont elle constitue l'une des principales et des plus anciennes politiques communautaires. D'où la nécessité de penser à la fois local et global.
- En second lieu, les transports sont devenus un enjeu central de la prise de conscience environnementale et de nos engagements contre l'effet de serre, mais aussi de réduction des nuisances et de protection des paysages.
- Enfin, les populations ne restent plus passives et sont devenues un élément incontournable de la prise de décision en matière de modes de transport, de défense de leurs droits d'usagers et de réalisations d'infrastructures.

En d'autres termes, la politique des transports a pris une dimension politique complexe qui n'est plus réductible à une réponse exclusivement technique aux besoins de mobilité, mais doit s'intégrer dans une chaîne de décisions européennes, nationales, locales, et s'assigner des objectifs environnementaux de tout premier ordre.

J'ajoute que le renchérissement et la raréfaction du foncier, comme la « fragilité » des sites d'une part, l'insuffisance des ressources budgétaires et les coûts de production considérables des infrastructures d'autre part, nous placent devant une équation de financement radicalement nouvelle.

La première des exigences est donc une exigence de cohérence entre les niveaux européens, nationaux et locaux, actuellement trop cloisonnés.

Aux programmations « d'affichage », sans cesse reportées d'une échéance à l'autre, avec parfois des délais de réalisation interminables, il faut substituer plus de transparence, de réalisme et surtout, pour des raisons d'efficacité budgétaire, une mise en cohérence rigoureuse des programmations européennes, nationales et locales, quitte à être plus pugnace et plus ferme à Bruxelles.

Aux financements essentiellement budgétaires, qui sont souvent insincères parce qu'ils sont devenus insuffisants, il faut substituer des financements mixtes, faisant intervenir sur un même projet subventions nationale et locale, partenariats public-privé, contributions supportables d'utilisateurs et bien évidemment tirer le meilleur parti des financements européens. Cela suppose de réfléchir à une fiscalité sur les transports plus incitative, notamment en matière environnementale, que l'on devra impérativement privilégier désormais.

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 ?

La création de l'AFITF en 2004, comme suite du CIADT du 18 décembre 2003, est une très bonne chose que nous avons soutenue au Parlement. Cependant, elle avait été conçue pour garantir le financement des infrastructures de priorité nationale, et devait bénéficier de l'augmentation progressive, sur les vingt prochaines années, des dividendes des SEMCA.

L'AFITF est donc une bonne idée qui a – hélas – été annihilée par la faute politique du Gouvernement DE VILLEPIN qui lui retiré les financements prélevés sur les dividendes des sociétés autoroutières, par leur privatisation inconsidérée. Elle ne répond plus aujourd'hui à son objectif initial de mise en perspective pluriannuelle et durable des financements dédiés aux énormes besoins de la politique des transports.

Ma priorité sera de lui redonner des financements pérennes, en particulier en transposant et en mettant en œuvre en France la Directive Eurovignette qui permet de péager plus systématiquement les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

La France qui est un pays de transit, au même titre que la Suisse ou que l'Allemagne qui n'ont pas attendu pour instaurer respectivement la RPLP¹ et la Toll Tax, a intérêt à tirer le meilleur parti de cet outil européen, quitte à envisager de supprimer la taxe à l'essieu qui pèse actuellement sur les seuls poids lourds français.

La Directive Eurovignette nous permettra notamment de financer le tunnel Lyon-Turin, les infrastructures de perméabilisation des Pyrénées, le canal Seine – Escaut ou encore d'éviter le monstrueux repli de trafic routier qui évite actuellement l'Allemagne par la plaine d'Alsace.

¹ Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

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 ?

Conforter les missions de l'AFITF, c'est d'abord lui permettre de jouer le rôle pour lequel elle a été créée. Aujourd'hui, l'AFITF n'est pas en mesure de financer les projets du CIADT. Elle doit de plus financer les projets des CPER. Il lui manque plus de 8 Mds d'€d'ici à 2012, et je sais que la part Etat des CPER devrait augmenter ce « déficit ».

Je pense que l'AFITF doit faire l'objet d'une réflexion à l'occasion d'un débat parlementaire : soit elle reste cette chambre d'enregistrement simple qui contribue à identifier les besoins de financement annuels après analyse d'un programme gouvernemental d'investissement – au gré de la maturation des projets – mais sans véritable valeur ajoutée ; soit, et c'est le plus intéressant, elle contribue au débat national.

Pour cela, il faut clarifier ses responsabilités. L'AFITF n'a pas vocation à se substituer au Parlement et au Gouvernement dans la définition de ses ressources et des priorités de financement, mais elle a vocation à participer pleinement à la réflexion nationale sur les nouveaux modes de financement des infrastructures de transport nationales et locales, en particulier les recettes d'usage, la fiscalité et les partenariats public-privé.

Je proposerai qu'elle en soit systématiquement saisie pour avis par le Parlement. Je proposerai également qu'elle conditionne ses interventions financières à des études d'impact environnemental préalables et systématiques et qu'elle veille à leur évaluation. A cet égard, sa gouvernance doit être ouverte aux représentants de l'ARF, de l'ADF et de l'AMF, mais aussi du futur grand ministère en charge du Développement durable.

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

Le principe des recettes affectées a montré son efficacité en Suisse notamment, et je suis très attentive à ce qui se passe actuellement en Allemagne avec le LKW-Maut.

Cette proposition est intéressante mais elle reste délicate, puisqu'elle consiste à remettre en cause le principe de l'universalité budgétaire qui fonde notre système de décision. Si l'on pousse cette logique à bout, le vote du budget ne permettra plus aucun choix politique. Cependant, elle contribue à nourrir un véritable débat sur les moyens de financer des projets indispensables au développement durable de nos territoires. Elle permet de rappeler un principe que nous devons souligner : quel que soit le mode de financement d'une infrastructure (PPP, concession), elle appartient au patrimoine inaliénable de la Puissance publique, garanti par l'Etat. La privatisation totale des SEMCA a été à ce titre une faute politique.

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 ?

Je pense que le budget de l'AFITF doit résulter des priorités définies par le Gouvernement après débat parlementaire. Il faut un équilibre raisonnable entre le principe posé dans votre question 1.3. et l'affectation de recettes supplémentaires à l'AFITF. L'incapacité de l'AFITF à financer le programme du CIADT de 2003 résulte d'un choix gouvernemental.

A cet égard, nos marges de manœuvre sont de deux ordres :

- La mise en place de la Directive Eurovignette devrait dégager des ressources « d'affectation spéciale » que nous devons envisager, à l'exemple des modèles suisses, allemands et autrichiens.
- La fiscalité sur les transports, notamment routiers, est importante en France, mais elle est « aveugle » et trop déconnectée de nos engagements environnementaux. Il faut avoir une réflexion et un large débat sur ce sujet pour l'activer par des mécanismes incitatifs en faveur des modes et des carburants vertueux. Il s'agit là d'une réflexion qui concerne le budget et les ressources de l'Etat, mais à laquelle l'AFITF doit pouvoir apporter son expertise et ses recommandations.

La contractualisation des liens entre l'Etat et l'agence sur la durée d'une législature est une idée intéressante, mais qui doit être crédibilisée par le débat parlementaire. Si celui-ci ne conduit pas à la définition d'un budget pluriannuel sincère – et j'insiste sur la sincérité de ce budget – corrélé aux besoins, cette contractualisation est inutile. Compte tenu de l'ampleur des besoins, le Parlement devra donc trouver des recettes supplémentaires à affecter à l'AFITF. Pour mémoire, je rappelle que le budget 2007 de l'AFITF est incohérent avec ses priorités, puisque la part des projets du CIADT du 18 décembre 2003 est inférieure à la part des autres projets.

Si l'on veut en faire l'outil d'une volonté politique pour le transfert modal, le budget de l'AFITF ne peut pas être une simple annexe du budget de l'Etat.

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 ?

Le gouvernement de Villepin a privé les agglomérations d'une ressource budgétaire pour le financement des TCSP à l'occasion de la loi de finances pour 2006. Il a ensuite demandé à l'AFITF de pallier cette perte de ressource. Convaincue de la nécessité d'encourager fortement les transports collectifs, je pense qu'il faut en assurer un financement partagé, durable et pérenne. C'est pourquoi je trouve votre proposition très intéressante.

Cette idée consiste à favoriser, à l'échelle des agglomérations, un financement du transfert modal. Elle est en phase avec les préoccupations de nos concitoyens. Cependant, elle doit être précisée, afin de garantir le principe de péréquation.

1.6 Quelle est votre position sur les péages urbains ?

Le péage urbain est aujourd'hui une solution controversée pour, selon les uns, limiter la place de la voiture individuelle dans les grandes agglomérations, et pour les autres de financer les transports en commun. Je pense que le péage urbain comme outil de politique publique locale ne peut pas être

défini comme une règle mais comme une option. Il doit être utilisé par les collectivités en fonction de son acceptabilité sociale. Il doit être un outil pour la mise en œuvre d'un projet de territoire. Il ne peut pas être une fin en soi.

Il n'y a ni urgence, ni tabou à envisager la mise en place de péages urbains, mais la décision doit en être laissée aux collectivités locales intéressées.

Les expériences de Londres et de Stockholm ne peuvent nous laisser indifférents... La direction de travail que je privilégierai est celle d'en ouvrir le débat au Parlement, afin que l'Etat envisage un cadre réglementaire d'application strictement locale, au nom du principe de libre administration des collectivités locales, puisque les recettes constitueraient des recettes locales d'affectation spéciale.

Bien évidemment, l'Etat devra veiller à ce que la mise en place de tels outils par les collectivités locales, ne pénalise pas l'accès de tous aux centres-villes et ne constitue pas une discrimination sociale, notamment par le développement de modes de transports collectifs de qualité irréprochables.

1.7 Une taxe kilométrique telle qu'autorisée par la directive « Eurovignette » est-elle souhaitable dans notre pays ? Pourquoi ? A quelles conditions ? A quelle échéance et selon quelles modalités ?

Nous devons de toute façon transposer la Directive. Nous le ferons à l'issue du débat parlementaire.

Mais comme je l'ai dit, il y a en Europe deux types de pays : les pays périphériques comme la Suède, le Portugal ou l'Espagne et les pays de transit, carrefours obligés de tous les trafics, comme l'Allemagne, l'Autriche ou la France. A cet égard, il me semble que la France a un intérêt éminent à tirer le meilleur parti de la Directive Eurovignette.

Il est choquant que des usagers internationaux de nos infrastructures puissent traverser notre pays sans contribuer au financement de ses infrastructures. C'est une question juridiquement complexe, mais qui mérite, me semble-t-il, que nous y apportions une solution équilibrée et juste.

Cela apporterait plusieurs bénéfices à la collectivité :

- financement de la régénération et de la modernisation de la route pour la rendre plus sûre
- financement du transfert modal
- c'est le seul moyen de faire en sorte que le trafic routier de transit sur notre territoire contribue au financement des infrastructures qu'il utilise, et cela permettrait de financer une partie de la politique de transfert modal dont notre pays a besoin.

A cet égard, je suis très attentive à ce qui vient d'être mis en œuvre en Autriche et en Allemagne, et je suivrai avec attention ce que va expérimenter la Région Alsace sous la pression des reports du trafic allemand.

1.8 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 ?

Je crois cette proposition spécialement intéressante pour le trafic aérien, d'autant plus qu'elle obligerait toutes les compagnies aériennes, notamment américaines, qui traversent notre espace aérien, particulièrement sollicité.

Pour ce qui concerne les transports terrestres, je serais plutôt favorable à ce que l'on joue sur deux leviers :

- Le levier de la fiscalité, afin de la rendre plus incitative par des mécanismes de type éco-taxes, qui favoriseraient les modes, les carburants et les techniques vertueuses et pénaliseraient les autres.
- Le levier social, puisque le transport, par sa mobilité, opère sous le principe du « pays d'origine », qui pénalise gravement notre pavillon routier et crée une distorsion de concurrence en faveur de la route, en contradiction totale avec nos objectifs environnementaux européens.

Je profiterai de la présidence française de l'Union européenne pour proposer un statut européen du « travailleur mobile », distinct de ceux des travailleurs en détachement ou en mission temporaire.

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 ?

Je suis élue d'une région maritime, et le port de la Rochelle vient de prendre le statut de port autonome. La France est dotée de façades maritimes exceptionnelles, mais n'a jamais su valoriser son littoral, et notamment ses ports. Je constate à ce sujet notre retard en matière de transport fluvio-maritime par rapport au reste de l'Europe. Les discussions récentes pour la rédaction des CPER 2007-2013 ont mis en évidence les retards d'investissement considérables que les gouvernements n'ont pas cherché à rattraper depuis 2002 sur les ports d'intérêt national.

La question portuaire est centrale dans une réflexion d'échelle européenne et mondiale. C'est un élément de compétitivité pour notre économie à l'échelle européenne et mondiale. En effet, et alors que l'on a une image très négative, passiviste, des métiers du transport, c'est autour des ports qu'ils participent à la recomposition de la chaîne de la valeur ajoutée.

Plutôt que d'opposer tel mode à tel autre, il faut convenir et accepter que tous les modes de transport sont nécessaires pourvu qu'ils soient chacun placés à leur juste place. Il faut donc raisonner en terme de chaînes logistiques, c'est-à-dire de réseaux intermodaux de transports.

Les ports ont vocation à en devenir les pôles d'échange principaux. Il faut donc, plus encore que le ferroutage dédié au franchissement d'obstacles naturels, relancer le transport combiné, le valoriser, et en harmoniser les normes et les processus, notamment par la mise en place d'une unité européenne de chargement intermodale (la caisse universelle transportable de la mer au rail et à la route). La position de la France est aujourd'hui sur ce sujet indigente.

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

Nous devons aller au bout du travail de développement des ports du Havre et de Fos XXL. Cependant, un port ne se développe pas sans un hinterland performant. C'est dans ce contexte que je demanderai que l'on soutienne le développement des corridors fret ferroviaires.

Je demanderai au gouvernement qu'il privilégie le développement du cabotage maritime et également qu'il s'engage dans les autoroutes de la mer. Afin de définir une politique ambitieuse de développement économique, je demanderai que le volet portuaire fasse l'objet d'un débat spécifique dans le cadre du débat parlementaire pour la définition des priorités du mandat. Afin de faire le point sur la décentralisation récente des infrastructures portuaires, je ferai procéder à un audit de cette décentralisation, pour éviter que la concurrence entre nos ports constitue un gaspillage d'argent public.

Nous devons mettre en œuvre les conditions d'une complémentarité entre les ports d'une même façade maritime. Afin d'assurer leur développement, nos ports doivent aussi se préoccuper de leurs avant-pays. Je demanderai au gouvernement de valoriser le réseau des ports français à l'étranger.

Il me semble également urgent de prendre la mesure de l'hyper concentration portuaire en Mer du Nord, qui constitue un facteur préoccupant de saturation du rail de la Manche et du Pas-de-Calais.

J'engagerai l'Europe dans une réflexion sur l'aménagement portuaire du continent, qui doit se rééquilibrer vers le Sud, en considération des risques potentiels pour la sécurité maritime, auxquels la saturation du Bosphore, de l'Öresund, de Gibraltar et du Pas-de-Calais, nous expose.

Cette réflexion accompagnera la réforme statutaire des ports autonomes. Les ports autonomes doivent constituer un élément structurant des façades maritimes françaises. Ceux-ci doivent certes rester sous le contrôle de l'Etat. Cependant, leur gestion doit faire une meilleure place aux représentants des collectivités locales concernées par leur activité, et leur développement.

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 ?

Vous le savez, j'ai fait de la démocratie participative un principe et une méthode de décision publique. La loi démocratie de proximité de 2002 a conduit à des avancées remarquables, reconnues par toutes les parties prenantes de l'aménagement du territoire (associations, syndicats, élus, entreprises).

Nous ne pouvons plus décider aujourd'hui comme la puissance publique le faisait autrefois « l'utilité publique ». Nos concitoyens veulent que l'on leur explique les projets d'aménagements ; ils attendent que ces projets correspondent à des solutions raisonnables pour les besoins de transport. Ils aiment le débat, et ils ont montré au cours des débats publics organisés par la CNDP, ou les concertations organisées par les maîtres d'ouvrages, qu'ils considéraient les transports comme une question de société de premier plan.

Dans de nombreux cas, les débats publics, ou les concertations, ont contribué à l'amélioration des projets portés par les maîtres d'ouvrages. Dans certains cas, les débats publics ou les concertations ont contribué à abandonner un projet finalement considéré comme inutile.

Il s'agit donc d'un outil au service d'une bonne gestion de l'argent public.

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 ?

Le débat public, la concertation, obligent le(s) porteur(s) d'un projet d'aménagement à en expliquer les objectifs (utilité sociale), les enjeux (financiers, économiques), et les contraintes (techniques). C'est aujourd'hui le seul moyen que nous avons de rapprocher les décideurs des besoins et des attentes des Français. C'est aussi un moyen de construire du consensus entre les différentes parties prenantes du développement durable d'un territoire.

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

Je garantirai le développement de la démocratie participative. Je souhaite réformer les institutions, afin de donner plus de place aux collectivités territoriales. Les élus ont compris que la démocratie participative n'était pas une menace, et bien au contraire un atout pour la qualité de leurs décisions, la qualité de leurs réponses aux besoins des territoires, la compréhension de leurs politiques. A chaque fois que cela sera possible, les citoyens auront la parole, et je les écouterai.

3.4 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 en matière de débat public soulignent un élément auquel j'adhère totalement : en très peu de temps, la CNDP a construit une légitimité désormais incontournable dans l'accompagnement de la définition des projets d'infrastructures. Un de ses principaux atouts, c'est effectivement l'existence du tiers-garant que constitue chaque Commission particulière du débat public (CPDP). Le deuxième atout, l'acquis du travail de la CNDP, c'est que chaque débat a effectivement contribué, conformément à la loi, à une discussion sur l'opportunité des projets.

Le débat sur l'opportunité des projets ne doit pas être réservé aux projets les plus coûteux. Cependant, je ne crois pas qu'il faille réglementer de façon trop rigide cet élargissement du champ de saisine de la CNDP : toutes les situations territoriales ne sont pas fortement conflictuelles, et de nombreux maîtres d'ouvrages ont acquis un savoir-faire satisfaisant en matière de concertation.

Cela pose la question du rôle à venir de la CNDP. Aujourd'hui, je suis convaincue qu'elle a désormais une mission de conseil, fondée sur son expérience. Il faudra lui donner les moyens de l'exercer dans d'aussi bonnes conditions qu'elle a pu mener son travail depuis plus de dix ans. Je pense qu'il faut profiter de cette crédibilité pour exploiter au mieux le statut d'autorité administrative indépendante de la CNDP.

3.5 Quels moyens législatifs et politiques pourriez-vous mettre en oeuvre pour appuyer cette démarche ?

Dès mon élection, et dans le cadre de la réforme institutionnelle que j'ai annoncée dans le Pacte présidentiel, je demanderai à ce que l'activité de la CNDP soit analysée afin d'en développer la légitimité, et de faire en sorte que son expérience soit valorisée au mieux.

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 ?

Les transports doivent bénéficier des apports de la recherche et de l'innovation technique et technologique. C'est un des secteurs d'activité où la recherche doit nous apporter des solutions pour faire face au réchauffement climatique. J'ai placé l'excellence environnementale au cœur de mon programme, et je placerai le développement durable au cœur de mon action.

La Nation participera à cet effort. Le gouvernement, à l'occasion d'un débat avec le Parlement, décidera du niveau de cet effort, dans le cadre de la stratégie européenne de développement de l'innovation, et en conformité avec les orientations du Livre blanc européen de 2001 sur les transports révisé en 2006.

Grâce à l'Europe et à ses normes « euro », le transport routier a d'ores et déjà fait des progrès considérables en matière de normes d'émission et d'efficacité énergétiques (des véhicules qui consomment moins de quatre litres aux cent kilomètres sont aujourd'hui commercialisables). Mais hélas, la croissance des trafics annihile en partie ces progrès. Il faut donc aller plus loin, et dans deux directions :

- A court et moyen terme, l'utilisation plus systématique de carburants propres, sans exclusive, et en prenant en compte l'intégralité de leur bilan environnemental, notamment leur bilan hydrique. A cet égard, il est déplorable que le Gouvernement, cédant à de puissants lobbies, n'ait pas encore autorisé la commercialisation d'huiles végétales à large échelle, qui peuvent constituer un complément appréciable aux générations actuelles de bio-éthanol.
- A plus long terme, la mise au point des motorisations propres du futur, en particulier pour ce qui concerne l'automobile et l'aéronautique, dont le retard en matière environnementale est l'une des causes des déboires actuels d'Airbus.

On rejoint là une idée qui m'est chère : développer la recherche et les technologies nouvelles dans le domaine environnemental, est non seulement une nécessité vitale, mais également un argument de compétitivité industrielle future dont l'Europe ne doit laisser la première place à personne d'autre.

C'est la raison pour laquelle j'ai proposé à Angela MERKEL, la mise en œuvre de programmes de recherche européens ambitieux dans ces domaines.

J'ai la satisfaction d'avoir déjà obtenu un début de réponse, lors du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007, qui a prévu de diminuer de 20 % à horizon 2020 la consommation européenne d'énergies fossiles.

Dans ce domaine également, des incitations proportionnées, en particulier en modulant les taux de TVA, devront favoriser la diffusion des technologies les plus vertueuses.

4.2 Comment appréhender les problèmes énergétiques qui se dessinent ?

Aujourd'hui, l'enjeu énergétique pose de nombreuses questions qui sont politiques au premier sens du terme. Ce sont des questions qui se traitent à l'échelle mondiale, et nous devons intégrer les mesures nationales aux préoccupations de l'Union européenne.

C'est la question du réchauffement climatique tout d'abord. C'est ensuite la question des ressources non renouvelables. Ce n'est pas un problème exclusivement lié à la politique des transports, mais c'est une question qui s'en rapproche par ses enjeux de très long terme, qu'il s'agisse du financement des infrastructures ou du comportement des individus.

Nous devons aujourd'hui atteindre simultanément trois objectifs : sécurité d'approvisionnement, efficacité économique, et protection de l'environnement, sans en sacrifier un aux autres. L'efficacité énergétique que j'appelle de mes vœux suppose que nos besoins soient satisfaits correctement en consommant moins d'énergie.

Cependant, les transports sont un secteur en développement rapide qui contribue à la croissance de la demande de pétrole, et aussi à l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre.

C'est pourquoi les efforts doivent aller dans deux directions simultanées :

- Encourager le plus systématiquement possible une politique de transfert modal de la route vers le rail et la voie d'eau.
- Développer des technologies propres dans les secteurs automobiles et aéronautiques, dont nous pourrions ainsi rester des « champions » mondiaux.

Les différents modes de transports ont tous un « périmètre de pertinence » qui leur est propre. Il faut changer les comportements individuels si nous voulons changer les choses. Cela passe par l'information, la pédagogie, et la responsabilisation des individus comme des entreprises.

4.3 Quels moyens de financements préconisez vous pour ces mesures ?

Les moyens de financements seront précisés dans le cadre de la définition opérationnelle de ces politiques volontaristes.

Mais je pense en particulier aux moyens européens, car c'est à ce niveau que leur affectation peut être optimale par une mise en réseaux, plutôt qu'en concurrence, des équipes de recherche publiques et privées les plus « pointues » dans ces domaines de connaissance.

4.4 Quel avenir pour les biocarburants, à quelles conditions ?

Les biocarburants constituent une piste de réflexion importante. Cependant, les résultats de la recherche fondamentale, les expériences menées pour les transformer en innovations technologiques doivent confirmer qu'ils sont une des solutions d'avenir pour des transports de masse. Nous favoriserons les études et les expériences pour que cette solution parvienne aux meilleurs résultats de rentabilité sociale pour le développement durable.

Ils peuvent également constituer un débouché particulièrement judicieux et pertinent d'une future politique agricole commune, à condition toutefois que l'on privilégie le meilleur bilan environnemental, y compris hydrique, de ces carburants du futur ; et pas simplement la reconduction à l'identique de l'inégale distribution des aides de la PAC en faveur des cultures les plus intensives et les plus exigeantes en eau ou en amendements chimiques.

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

La mobilité est un droit, inscrit dans la loi depuis 1982. Ce droit doit être développé, afin qu'il soit une réalité pour tous les individus, quelle que soit leur condition sociale. C'est une nécessité pour l'individu. C'est un facteur d'enrichissement culturel, social, économique, politique. Pour que ce droit à la mobilité ait un sens, nous devons promouvoir une mobilité durable, afin que les générations futures ne soient pas contraintes de le limiter pour préserver les ressources de la planète.

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 ?

La compétitivité du transport ferroviaire doit être démontrée par la qualité du service. Le transport, le service public ferroviaire a encore beaucoup d'avenir :

- pour les voyageurs, comme le montrent chaque année les progrès de la fréquentation des TGV comme des TER, et la fréquentation des lignes Corail-Intercités que le gouvernement de Villepin a voulu supprimer en 2005 contre toute logique de service public ;
- pour le fret, où nous devons poursuivre les efforts de la SNCF.

L'Europe par la preuve doit être au centre de la politique environnementale. Lors de la présidence française de l'Union européenne en 2008, il faudra travailler à une nouvelle politique européenne de l'environnement et de l'énergie autour d'un groupe d'Etats ayant une approche commune et engageant un vaste programme de recherche, d'économies d'énergie et d'investissement sur le ferroutage par exemple.

Je demanderai au gouvernement d'instaurer une série de mesures pour décourager les usages d'énergie qui sont les moins performants, ou les plus polluants. Concernant les transports :

- sur l'exemple des mesures prises par les Suisses et les Autrichiens, une Eurovignette pour décourager le transport de marchandise par camion et basculer le fret vers le rail dans le cadre d'une négociation avec la profession du transport routier afin d'organiser les évolutions nécessaires. Je préconiserai l'adoption de cette mesure à l'échelle européenne.
- une fiscalité dissuasive pour les véhicules les plus gourmands (le surcoût de la carte grise n'est pas suffisamment dissuasif) ;
- une taxation du kérosène avion, et je soutiens à ce titre le projet de Directive européenne initié par le Commissaire à l'Environnement le 19 décembre 2006.

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

Le développement du transport aérien pose plusieurs questions aujourd'hui. Le ciel unique se met en place.

Le développement du transport aérien intercontinental doit se faire en donnant leur chance aux aéroports régionaux qui peuvent encore se développer sans impact excessif sur l'environnement.

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 transport aérien bénéficie aujourd'hui d'une franchise de taxe sur le kérosène pour les vols internationaux. Nous étudierons la possibilité de revenir sur cette franchise issue d'une convention du début du XXème siècle, dans le cadre des échanges menés pour le suivi du protocole de Kyoto.

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

L'Etat est et doit rester le garant des libertés, de la qualité du service public, et du principe de péréquation qui fonde l'unité de notre Nation. Je crois très profondément que nous ne pouvons pas nous laisser guider par les soi-disant règles du marché, qui ne sont pas une fin mais un moyen.

Concernant la demande toujours croissante de mobilité, je crois que nous pouvons l'accompagner par plusieurs mesures en prolongement du plan Climat :

- à court terme, renforcer les transports publics, et en s'appuyant sur les expériences de Londres et Stockholm, s'interroger sur les péages urbains. Il faudra adjoindre un volet social à ces efforts pour permettre aux personnes les plus démunies d'avoir accès aux transports publics à des coûts plus avantageux.
- à court et moyen terme, développer la pédagogie et l'information, afin d'aider nos concitoyens à changer leurs pratiques individuelles
- à long terme, repenser les instruments fiscaux sur le logement pour contrer la tendance à l'étalement urbain

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 ?

Cette question trouvera une réponse plus précise si je suis élue dans le cadre de la réforme institutionnelle que j'ai proposée dans le Pacte présidentiel.

Je suis favorable à un approfondissement de la décentralisation qui implique un nouveau modèle de relations entre l'Etat et les collectivités fondé sur une réelle négociation. L'Etat central doit être le garant de la solidarité nationale et des grands équilibres économiques et sociaux et les collectivités territoriales doivent être confortées dans leurs compétences clarifiées.

La création d'une nouvelle instance nationale de négociation entre l'Etat et les collectivités locales – le Haut Conseil des Territoires – est une piste de réflexion.

Dans la mesure où l'Etat français demande aux collectivités de co-financer les infrastructures de priorité nationale, il me paraît normal que, dans le cadre de ce Haut Conseil, les collectivités soient associées à la définition des projets prioritaires pour la Nation.

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

Je crois que le temps n'est plus à une politique de l'offre d'infrastructures. Nous ne pouvons plus, dans un contexte budgétaire contraint, et alors que l'équipement de notre pays est satisfaisant, nous satisfaire de schémas nationaux idéaux. Nous devons nous concentrer sur la prospective territoriale : identification des besoins, de leur priorité, et de leurs coûts.

Dans ces conditions, les schémas nationaux sont des outils utiles pour assurer la programmation pluriannuelle des investissements. Ils ne doivent cependant pas être constitués hors de toute cohérence avec les schémas de l'Union européenne d'une part, et des pays qui nous sont frontaliers. Les collectivités responsables de la gestion de réseaux pourraient être amenées à caler leur calendrier de rédaction des schémas sur celui de la rédaction des schémas nationaux. Il en va de la cohérence, de l'efficacité, et de la crédibilité de l'investissement public.

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 ?

La péréquation territoriale ne peut pas être remise en cause sans rupture du contrat social de la République. En matière de transports comme en matière d'aménagement du territoire, les besoins se différencient selon les atouts et les contraintes géographiques. Je suis convaincue qu'il n'y a pas de compétitivité sans cohésion territoriale, pas de cohésion territoriale sans solidarité, pas de solidarité sans péréquation territoriale.

Ainsi, nous savons que le PPP n'est pas la panacée pour régler définitivement le problème du financement des infrastructures.

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 ?

Pour être efficace et crédible, la programmation nationale doit être cohérente avec les priorités européennes : soit pour en renforcer l'effet de levier (innovation et recherche pour le développement de transports propres par exemple), soit pour intervenir en complémentarité.

La question des RTE-T est importante, puisque qu'il s'agit de faire reconnaître à l'échelle européenne la dimension européenne de certains projets, dont on sait qu'ils profitent aux trafics qui transitent sur notre territoire.

L'ambitieux programme des réseaux trans-européens de transports, et notamment ses trente projets prioritaires, dont vingt-deux concernent le développement d'infrastructures ferroviaires, répond à la proposition de Jacques DELORS formulée en 1993, de « grands travaux européens ».

Il constitue une chance pour la France qui est particulièrement bien dotée ; si tant est qu'il soit financé. Cependant, en l'état actuel, il ne l'est pas, tout simplement parce que les Etats membres, dont la France, ont décidé de plafonner le budget de l'Union à 1 % de son PIB.

Dès lors, l'ajustement financier s'est effectué au détriment des RTE-T qui ne sont dotés que de huit milliards d'euros d'ici 2013, alors que la Commission européenne en demandait 21 milliards !

Je pense que la politique des transports de l'Union, l'une des plus anciennes politiques communes, ne peut plus être assujéti à l'aumône des Etats membre et devrait disposer d'une ressource propre, constituée par exemple d'un prélèvement minime sur les accises prélevées sur les carburants.

Je sais que la réflexion a été ouverte par des Députés européens et que l'idée fait son chemin. Je ferai cette proposition à nos partenaires lors de la présidence française de l'Union européenne du second semestre 2008.

J'espère, Messieurs, avoir répondu à vos attentes et vous prie de croire en l'assurance de ma parfaite considération.

Ségolène ROYAL