

Des choix contradictoires

De bonnes initiatives ponctuelles ont été prises par l'Etat mais on a assisté aussi à des reculades. En définitive, on n'observe pas de progrès décisifs, faute d'une vision d'ensemble de la politique des transports, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (la FNAUT ne sous-estime pas le rôle négatif qu'ont souvent joué l'opposition - notamment lors de l'abandon de la taxe carbone - et les élus locaux de droite et de gauche, pour lesquels le développement routier fait trop souvent office de pensée unique).

Le Grenelle de l'environnement a soulevé beaucoup d'espoirs, mais la réorientation profonde de la politique des transports que la FNAUT estime indispensable et politiquement possible n'a pas été engagée :

- le rééquilibrage des crédits en faveur des modes respectueux de l'environnement n'a pas eu l'ampleur souhaitable ; bien des projets (certaines LGV en particulier) peuvent impressionner mais, non financés, ils ne sont que des effets d'annonce ;

- des contradictions évidentes subsistent, ainsi des investissements lourds sont envisagés pour le fret ferroviaire mais sans être accompagnés de vraies contraintes sur le fret routier ;

- l'Etat a davantage soutenu l'industrie existante que réorienté la demande de mobilité vers les modes moins consommateurs d'énergie :

- la hausse des péages ferroviaires rend difficile la modernisation du matériel et le développement de l'offre ; faute de ressources spécifiques des régions, les conditions de financement du TER se sont dégradées, alors que la demande croît en raison de l'aggravation des conditions et du coût d'usage de la voiture.

Des résultats trop limités

En définitive, les mesures prises depuis 2007 par l'Etat n'ont pas été à la mesure des enjeux (en France, les transports sont responsables de 28% des émissions de gaz à effet de serre et dépendent à 68% du pétrole) :

- l'objectif de réduction du nombre annuel des tués sur la route à 3 000 en 2012 ne pourra pas être atteint ;

- la France a été condamnée par l'Union Européenne faute de mesures réduisant la pollution automobile urbaine ; le trafic routier de fret a crû en tonnage et en parts de marché ;

- les importations de pétrole pèsent très lourdement sur la balance commerciale de la France ;

- enfin la diminution des gaz à effet de serre dans le secteur des transports n'est pas conforme aux objectifs.

UN BILAN DE L'ACTION DE NICOLAS SARKOZY

Avant de présenter prochainement les intentions des candidats à l'élection présidentielle 2012, nous publions ici un bilan de l'action de Nicolas Sarkozy, depuis 2007, dans le domaine des transports. Les décisions positives sont notées en italique.

Infrastructures

Réapparition des subventions de l'Etat aux TCSP des villes de province mais pas aux investissements cyclables.

Lancement d'Arc Express en Ile-de-France.

Lancement de 4 LGV (Bretagne, SEA, Est 2ème phase, Nîmes-Montpellier) mais encore des gares TGV exurbanisées.

Lancement de la régénération du réseau classique (le rapport Rivier date de 2005) mais à un rythme insuffisant.

Blocage des réouvertures de lignes par Dominique Bussereau (suppression exigée des passages à niveau) sauf Belfort-Delle.

Poursuite du programme autoroutier (environ 1 000 km).

Lancement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (avec l'appui déterminant des élus PS du Grand Ouest).

Lancement du canal Scinc-Nord sans études sérieuses de ses effets pervers.

Manque de cohérence du SNIT (autoroutes concurrentes de voies ferrées existantes qui devraient être modernisées) et absence de priorités : programme sensible aux demandes locales, parfois sans justification économique (cas du programme autoroutier et d'une partie du programme LGV, en particulier l'antenne Poitiers-Limoges).

Exploitation

Mesures générales

Généralisation à tout le territoire de la prime transport (remboursement de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail).

Loi Bertrand sur le service prévisible (son perfectionnement est nécessaire mais juridiquement délicat).

Déplacements urbains

Des progrès sur le code de la rue (double sens cyclables dans les rues à sens unique) mais pas de politique globale vélo.

Actualisation des amendes pour stationnement illicite de 11 à 17 euros (un niveau encore insuffisant et non modulable).

Pas de décentralisation du stationnement et de dépénalisation des amendes.

L'autorisation d'expérimenter le péage urbain mais dans des conditions trop restrictives (agglomérations de plus de 300 000 habitants seulement).

Transports ferroviaires

Lancement du cadencement.

Convention Etat-SNCF mais la SNCF poursuit ses suppressions de trains TET.

Création de la carte enfant-famille (mais limitée aux TGV, Téoz, Lunéa).

Lancement du débat sur l'ouverture du TER à la concurrence (rapport Grignon) mais inabouti.

Restriction drastique du trafic de wagon isolé par la SNCF. Lancement des opérateurs de proximité mais manque de soutien par l'Etat.

Circulation automobile

Pas d'amnistie présidentielle en 2007.

Assouplissement du permis à points et reculade sur les radars, d'où un arrêt de la baisse de la mortalité routière.

Nouveau barème fiscal automobile, qui surestime encore davantage le coût d'usage de la voiture.

Transport routier de marchandises

Contrôles insuffisants (temps de travail des conducteurs, vitesses, charges).

Autorisation des 44 tonnes et autres avantages réglementaires et fiscaux accordés aux transporteurs.

Transports aériens

Pas de taxation du kerosène.

Gouvernance

La réforme des collectivités territoriales fait progresser l'intercommunalité mais la création des conseils territoriaux est dangereuse, le rôle de la région et de l'agglomération comme chefs de file des transports de proximité est ignoré.

Financements

Possibilité de taxer les plus-values immobilières liées à la construction d'un TCSP (loi Grenelle 2).

Augmentation du versement transport des entreprises dans les villes moyennes s'équipant d'un TCSP et dans les communes touristiques (passage de 1,8 à 2% dans toutes les grandes agglomérations), mais pas d'extension aux territoires non urbains et aux petites entreprises.

Taxe sur les sociétés autoroutières pour financer les trains TET.

Pas de désendettement de RFF, forte hausse des péages sur les LGV qui réduit la rentabilité du TGV.

Soutien financier nettement plus marqué en faveur du secteur automobile (électrique ou non) plutôt qu'en faveur du transport public.

Environnement

Bonus-malus à l'achat d'une voiture.

Quelques avancées sur la politique urbanisme-transport (loi Grenelle 2).

Effets pervers de la prime à la casse.

Etalement urbain peu combattu, soutien prioritaire à la maison individuelle, sans remise en cause de l'organisation des nouvelles implantations d'activités et de commerces.

Abandon du projet de taxe carbone ou contribution climat-énergie.

Report de la taxe poids lourds (mais difficultés techniques réelles).

Aucune mesure de maîtrise du trafic aérien intérieur (écotaxe).

Subventionnement des producteurs d'agrocarburants de 1ère génération.

Nicolas Sarkozy

Le bilan de l'action de l'actuel président (FNAUT Infos n°201) a été établi avec prudence car les jugements immédiats sont dangereux : les effets de certaines décisions ne sont perceptibles qu'à la longue. Qui prévoyait les transformations profondes induites par l'introduction des Plans de déplacements urbains par Corinne Lepage ? L'impact des dispositions de la loi Grenelle 2 est encore difficile à apprécier (et de nombreux décrets d'application restent à prendre).

Le Grenelle de l'environnement a suscité beaucoup d'espoirs, puis de la satisfaction (la relance des TCSP urbains, des LGV et de la régénération du réseau ferré classique, laissé à l'abandon par les gouvernements précédents de droite et de gauche), enfin de sérieuses déceptions, en particulier à la suite de l'abandon de la taxe carbone, une mesure pourtant très sérieusement éduccorée par rapport aux préconisations de la commission Rocard.

Cet abandon a été suivi d'un revirement très net (mars 2010) : « l'environnement, ça commence à bien faire ». Le troisième appel à projets prévu pour les TCSP n'a pas été lancé ; l'A831, l'A45 et bien d'autres investissements routiers ont été confirmés ; les subventions à RFF ont baissé malgré la hausse des péages (il manque au moins un milliard d'euros par an pour que le système ferroviaire puisse fonctionner correctement) ; le projet de LGV Poitiers-Limoges (pourtant le premier à éliminer) a été confirmé récemment.

Et certaines déclarations du Chef de l'Etat en disent long : « passer du tout autoroute ou du tout route à l'excès inverse de l'interdiction de tout projet, c'est condamner des départements et des territoires à une mort qui ne correspond en rien à leur avenir ».

La perspective d'une réélection de Nicolas Sarkozy suscite donc bien des réserves : tout ne pouvait pas changer en cinq ans, mais le bilan global est décevant car les décisions ont trop manqué d'ampleur et de cohérence. Cependant - toujours uniquement en ce qui concerne les transports et l'environnement - on peut en dire autant des déclarations de François Hollande, et sa promesse d'ouvrir une « conférence environnementale » laisse à penser qu'il n'a pas de projet précis en ce domaine. Il est clair que, quelle que soit l'issue de la campagne présidentielle, la FNAUT aura du pain sur la planche et devra rester mobilisée avec ses associations et ses partenaires - à moins qu'une brutale hausse du prix du pétrole n'oblige les pouvoirs publics à prendre enfin les mesures que nous réclamons.

LES PROMESSES DES CANDIDATS

François Hollande

Le programme du candidat socialiste relatif au transport est d'une pauvreté déconcertante, alors que le transport est d'une importance tout aussi cruciale que le logement qui, lui, fait l'objet de nombreuses propositions. Seul l'engagement n°28 (sur 60) concerne le transport : « je relancerai la politique des transports pour lutter contre la fracture territoriale qui exclut une partie des habitants de l'accès aux emplois et aux services publics. Ma priorité sera d'apporter, tant en Ile-de-France que dans les autres régions, une réponse à la qualité de service des trains du quotidien ainsi qu'à la desserte des territoires enclavés ». L'intention est évidemment judicieuse, cependant les moyens techniques et surtout financiers n'en sont pas précisés.

L'engagement n°54 relatif à une nouvelle étape de décentralisation va lui aussi dans le bon sens : abrogation de la création du conseiller territorial, clarification des compétences des collectivités, garantie du niveau des dotations de l'Etat à leur niveau actuel, péréquation de leurs ressources.

Mais le candidat est favorable à la LGV Poitiers-Limoges, un projet mal conçu, et refuse tout abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et des projets autoroutiers en cours.

Sa prise de position en faveur de la TIPP flottante, mesure inefficace, ruineuse pour l'Etat, antiécologique et antisociale, est affligeante et irresponsable (voir page 4) et jette elle aussi un doute sérieux sur sa volonté de réformer le secteur des transports.

Marine Le Pen

Contrairement au logement, le transport ne fait pas l'objet d'un chapitre spécifique de son programme. La candidate du FN estime que « l'Etat doit retrouver la capacité d'une définition stratégique de la politique des services publics et de l'aménagement du territoire ». Comment ne pas l'approuver ? Mais elle est opposée à la décentralisation et souhaite un retour en arrière : elle préconise que la responsabilité des transports régionaux soit transférée à l'Etat et que les tarifs des transports de proximité soient plafonnés par l'Etat ; elle est hostile à l'ouverture du rail à la concurrence « afin d'éviter la fermeture des lignes non rentables ». Cette vision étatiste est contraire à la philosophie de la FNAUT, pour laquelle la décentralisation et l'expérimentation sont les conditions indispensables d'une bonne adéquation entre l'offre de transport et les besoins des usagers.

François Bayrou

Le candidat du Modem affirme de manière pertinente que « le réchauffement est la première menace qui pèse sur l'environnement, il faut décarboner progressivement l'activité humaine, notamment en économisant l'énergie ». Mais il ne donne aucune précision sur la manière d'atteindre cet objectif.

Jean-Luc Mélenchon

Dans sa brochure « Vite, la planification écologique », le candidat du Front de gauche dénonce « le choix insensé du tout routier, tout pétrole ». Il approuve le scénario Negawatt. Il veut freiner l'étalement urbain génératrice de déplacements individuels, lutter contre la désertification rurale, rapprocher les lieux d'habitat, de travail et de loisirs, interdire la création de nouvelles grandes surfaces commerciales, relancer le commerce de proximité. Ses intentions sont excellentes, mais les moyens nécessaires ne sont pas précisés.

Il souhaite développer les réseaux de transport urbain, mais il se montre favorable à leur gratuité (« là où elle a été mise en œuvre, les habitants y ont gagné l'équivalent d'un 13ème mois ») sans voir les effets pervers de cette formule. Opposé à l'introduction de la concurrence dans le secteur ferroviaire, qu'il semble assimiler à une privatisation, il estime indispensable de réunifier SNCF et RFF « pour revenir à un service public du transport ferroviaire ».

Il veut développer le transport du fret par le rail et la voie d'eau et propose la réalisation rapide d'une autoroute ferroviaire Belgique-Espagne. Il conditionne le financement des grands équipements (autoroutes, LGV, aéroports) à la démonstration de leur utilité sociale. Il a pris position contre la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il refuse toute forme de taxe carbone mais veut abolir l'exonération fiscale du kéroène « alors que les particuliers paient plein tarif sur l'essence ».

Nicolas Dupont-Aignan

Le candidat gaulliste veut investir dans les infrastructures de transport conformes aux exigences du développement durable (ferroviaire, transport fluvial,...), réintègrer dans le giron public les sociétés d'autoroutes (il ne précise pas à quel coût pour l'Etat) pour que les péages servent à nouveau à financer l'effort national de transport, et créer un troisième aéroport international dans le grand Bassin parisien pour limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air dans les zones urbaines. Une proposition d'un autre âge !

Eva Joly

La candidate EELV veut « engager un plan massif d'investissement (4 milliards d'euros par an) dans les transports urbains et interurbains, en privilégiant la proximité à la grande vitesse » et le fret ferroviaire. Elle s'oppose à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, « un projet absurde », et à tous les projets autoroutiers, y compris les grands contournements d'agglomérations (Strasbourg). Elle propose de créer rapidement des services de bus sur une large plage horaire pour relier certaines agglomérations entre elles. Elle souhaite que la France s'inspire de la Scandinavie en instaurant l'obligation de négociation avant toute grève dans les transports publics.

Constatant que les ménages les plus fragiles sont les plus touchés par la hausse du prix des carburants, elle s'engage à ce que chaque Français bénéficie d'un service public de transport à moins de 10 minutes à pied de chez lui : taxi collectif, covoiturage, transport à la demande, bus, tram... Elle réoriente les subventions de la route vers ces alternatives. Elle s'engage à ce que, d'ici 5 ans, la France produise des voitures consommant moins de 2 litres aux 100 km. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement devra accélérer les efforts de R&D, intensifier les partenariats avec les constructeurs automobiles et renforcer le système du bonus-malus.

Les tarifs des péages autoroutiers seront modulés en fonction des émissions de chaque véhicule. Sur tous les axes routiers, la limite de vitesse sera abaissée. La niche fiscale sur le diesel sera supprimée en 5 ans (à terme, cette mesure rapportera 1,5 milliard d'euros par an). Le kérosène sera taxé (1,3 milliard d'euros), une contribution énergie-climat sera introduite.

La candidate proposera une loi foncière pour enrayer l'étalement urbain, garantir la mixité sociale et fonctionnelle des territoires urbains et valoriser les espaces naturels, agricoles et boisés. Pour ce faire, les politiques du logement et de l'urbanisme ne seront plus menées au niveau de chaque commune mais à l'échelle des agglomérations.

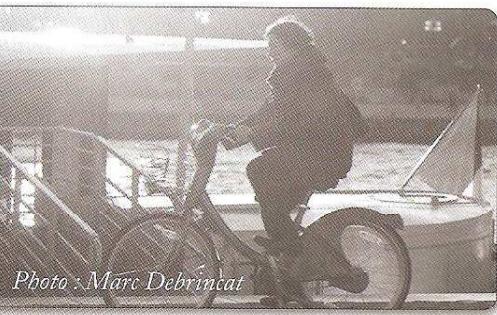


Photo : Marc Debrincat

Hervé Morin

Le candidat du Nouveau Centre a fait de la lutte contre le réchauffement climatique la priorité de son programme énergétique pour la France. Mais, sans grand esprit critique, il estime que les biocarburants sont « respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement » et qu'il faut continuer à promouvoir cette filière industrielle par un

accompagnement fiscal approprié. Il veut inciter les entreprises de transport public et de transport de fret à mettre en place un module électronique d'éco-conduite sur les bus et camions, permettant une diminution des consommations de 5 à 10 %. Il propose de créer un fonds national de déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques (voitures et deux-roues), alimenté par des contributions des constructeurs automobiles, des producteurs d'électricité et par une taxe minimale sur chaque véhicule vendu.

Favorable à une nouvelle décentralisation, il souhaite la clarification des structures et des compétences des collectivités autour de deux triptyques : la commune, l'intercommunalité et le département doivent gérer, de façon complémentaire, la proximité et la solidarité, et assurer notamment la péréquation nécessaire entre les territoires ruraux et urbains ; la région, l'Etat et l'Union européenne mettent en place les grandes stratégies territoriales et les grands équipements. Il convient également de revivifier les territoires oubliés, en particulier ruraux, en garantissant à la population l'accès aux services publics essentiels (service postal, transport public, pôle emploi, structure médicale, équipement sportif ou culturel) en un temps de trajet raisonnable - 15 à 30 minutes maximum - depuis son domicile.

Corinne Lepage

La candidate de CAP21, ancienne (et remarquable) ministre de l'environnement qui a introduit avec succès les Plans de déplacements urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, avance un ensemble riche et cohérent de propositions réglementaires et fiscales très pertinentes et très précises, par exemple : contraindre toutes les entreprises et collectivités territoriales à disposer d'un plan de transport, rendre obligatoire le filtre à particules sur tous les véhicules diesels, modular la TVA sur les biens de consommation suivant leur taux de pollution et de contribution à l'effet de serre, imposer la norme de 120 g CO₂/km pour les flottes captives de l'Etat et des collectivités publiques, soumettre le kérosène consommé par les avions en trafic intérieur à la TIPP et à la TVA, appliquer une baisse généralisée des vitesses sur les routes, envisager le bridage des moteurs à la vitesse maximale autorisée, décréter un moratoire sur la construction d'autoroutes, favoriser le transport combiné rail-route-voie d'eau, expérimenter le péage urbain, ne favoriser que les biocarburants à éco-bilan positif et baisser leur niveau de défiscalisation, intégrer le coût environnemental du carbone dans la fiscalité des carburants routiers, arrêter de subventionner les émissions de gaz à effet de serre par les réductions de taxes accordées aux transporteurs routiers, appliquer le principe pollueur-paye au transport aérien.

Sauf erreur de notre part, Dominique de Villepin, Christine Boutin, Philippe Poutou, Nathalie Arthaud et Frédéric Nihous ne se sont pas exprimés sur le secteur des transports.

Notre-Dame-des-Landes

A la demande du collectif rassemblant un millier d'élus opposés au projet de nouvel aéroport nantais, le cabinet néerlandais CE Delft a analysé l'étude économique présentée lors de l'enquête publique en 2006, et étudié le scénario alternatif consistant à optimiser l'aéroport existant de Nantes (voir aussi FNAUT Infos n°182, 194, 200).

CE Delft, dont d'autres travaux ont contribué à l'abandon du projet de 3ème piste à Londres-Heathrow, a relevé dans l'étude de 2006 « des erreurs de calcul, des approximations, des omissions, un non-respect des directives ». Evoquant « un scénario débordant d'optimisme », il conclut à un bilan économique négatif pour la collectivité.

CE Delft propose diverses améliorations possibles de l'aéroport existant : augmentation de la capacité du terminal et des parkings, desserte ferroviaire (une voie ferrée fret passe à proximité de l'aérogare), création d'une piste transversale afin de réduire le bruit au-dessus de Nantes : « dans tous les cas, le maintien de l'aéroport actuel coûterait moins cher et son bilan global pour la collectivité serait positif ».

Canal Seine Nord

Selon le sénateur UMP Louis Nègre, « le coût du canal Seine-Nord Europe (106 km) atteint 4,3 milliards d'euros, dont 2,1 avancés par le privé, sa mise en service est prévue en 2015. Il est regrettable que le Conseil de coordination interportuaire réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris n'englobe pas le canal dans son champ de compétences. Il convient en effet d'inciter au plus vite les ports français à mettre en valeur cette nouvelle infrastructure pour regagner des parts de marché, faute de quoi les ports du Nord de l'Europe, et notamment Anvers, conforteront définitivement leur hégémonie sur le marché français ».

Ce risque, manifestement occulté par l'Etat, a souvent été souligné par la FNAUT (FNAUT Infos n°188 et 196).

Selon Alain Gest, député UMP de la Somme et président de Voies Navigables de France, « le projet n'a rien d'extravagant, je fais le pari que le fluvial sera au rendez-vous ». Un pari de 4,3 milliards, est-ce bien raisonnable ? Claude Gewerc, président du Conseil régional de Picardie, affirme que le canal pourrait coûter 6 milliards.

Mais ne nous inquiétons pas : selon Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, « si le trafic est inférieur aux prévisions, l'Etat prendra le déficit d'exploitation en charge, le Premier ministre l'a confirmé ».