



jeudi 19 juin 2008

ACTES DU COLLOQUE

“ Agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables ”

À l'initiative :

- des organisations syndicales,
- des ONG,
- et des associations membres du Grenelle de l'Environnement.

Accueil par Jacques DERMAGNE, Président du Conseil Économique et Social de la République Française

Ouverture par Daniel GENESTE, Secrétaire Général de l'Union Interfédérale Transports CGT

Avec la participation de :

Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, représentant du Ministre d'Etat Jean-Louis BORLOO

Jean JOUZEL, Climatologue et Glaciologue, Prix Nobel de la Paix 2007 (GIEC), Médaille d'Or du CNRS

Conclusion de la journée par Jean-Paul BESSET, Porte-parole de la Fondation Nicolas HULOT



SOMMAIRE

2 Ce qu'il faut retenir... du colloque

4 Accueil Jacques DERMAGNE

Président du Conseil Économique et Social de la République Française.

6 Ouverture par Daniel GENESTE (au nom des organisateurs)

Secrétaire Général de l'Union Interfédérale Transports CGT.

8 Table ronde n° 1

Introduction de Jean JOUZEL

Prix Nobel de la Paix 2007 (GIEC)

Animation par Guillaume Duval

Bilan de la politique des transports : bilan du système actuel de Transport en France dans l'Europe. Cette politique est-elle compatible avec les enjeux énergétiques et climatiques à l'horizon 2020 et 2050 ?

11 Table ronde n° 2

Animation par Christian DUCHESNE

Les Transports dans le Grenelle de l'Environnement.

Les avancées proposées et les incertitudes : quelle politique d'infrastructure et d'organisation des Transports faut-il initier, quelle action de la France chez elle et vers l'Europe ?

14 Table ronde n° 3

Allocution de Dominique BUSSEREAU

Secrétaire d'État chargé aux transports

Animation par Valérie Sagnol

Les exigences des acteurs, les besoins et le financement des investissements : comment l'Etat et les collectivités peuvent-ils se donner les moyens de mettre en œuvre un système de transport innovant en rupture avec l'actuel ?

Quelle mobilité des personnes et des marchandises ?

Quels types de financements, pour quelle finalité ?

18 Conclusions de Jean-Paul BESSET (au nom des organisateurs)

Porte-parole de la Fondation Nicolas HULOT.

Ce qu'il faut retenir ●

- Le système de transport actuel ne permet pas d'affronter les défis auxquels la société est confrontée. De simples adaptations ne seront pas à la hauteur ;
- Un véritable bilan de la libéralisation des transports apparaît incontournable, il est même jugé urgent en France et en Europe ;
- Le Grenelle de l'Environnement a engagé une dynamique. Il a permis de mettre en avant des propositions partagées qui ont suscité un espoir certain et une mobilisation.
- Ces propositions caractérisent une rupture avec l'organisation actuelle du secteur. Cette rupture repose sur un certain niveau de maîtrise nécessaire par la collectivité. Elle suppose aussi des infléchissements de comportements qui ont peu de chance de s'opérer si la puissance publique ne donne pas l'exemple.
- Par exemple, la nécessité de prendre en compte la réalité des coûts du transport aérien (l'interdiction des exonérations de taxes aéroportuaires et défiscalisations aux low-cost ou leur qualification en aide public a été évoquée).

Mais des inquiétudes fortes se font jour, elles commencent déjà à altérer la crédibilité du processus pourtant jugé inédit et judicieux

- 1 Depuis la négociation et les annonces, il n'y a pas eu de réels changements ;
- 2 Les enjeux industriels dans le secteur de construction de véhicules routiers (particuliers ou professionnels) semblent dominer en exerçant un lobbying conséquent ;
- 3 Le sentiment dominant, souvent avéré, est un désengagement de l'État et une réticence à affronter le livre blanc européen actuel qui, à l'évidence, heurte tout processus de rupture possible proposé par le Grenelle ;

4 Et surtout, incontestablement, le projet de loi « Grenelle 1 » n'est pas conforme à la négociation et aux engagements pris à son issue. La convergence est unanime dans le colloque sur ce décalage. Les attentes sont très fortes sur le débat parlementaire pour qu'il « rectifie le tir » (à l'exception peut-être de la taxation du kérosène qui semble continuer à faire débat). Ce décalage, s'il persiste, comporte un risque majeur pour l'adhésion aux enjeux et l'implication dans la mise en œuvre des solutions : des sentiments de « trahison » se font jour. Or, sincérité et confiance apparaissent essentiels à toute réussite ;

5 La question cruciale des financements soulève des inquiétudes substantielles. Des annonces apparaissent comme de simples effets médiatiques, dès lors qu'elles ne sont pas associées aux éléments législatifs de financement. Les sources de financements ne sont pas clarifiées, elles laissent craindre des conséquences sociales importantes (charges sur l'usager et non par répartition de richesses, logique de dumping social accentuée, recul possible du service public, de cohésion sociale et territoriale...). La régénération des réseaux existant d'infrastructures semble négligée, ses financements seraient même en recul, au bénéfice d'annonces grandioses et multiples d'infrastructures nouvelles.

6 La solution des Partenariats Publics-Privés (PPP), reprise dans le projet de loi d'orientation sans être issue de la négociation, ni même semble-t-il avoir fait l'objet de discussion, inquiète quant aux conséquences s'agissant de la maîtrise (publique ou privée) des infrastructures et de la finalité de leur usage (recherche de performance financière ou réponse aux objectifs climatiques, environnementaux et sociaux?). Le colloque confirme que cette option, très aléatoire, si elle en est une, ne saurait être considérée comme un miracle, particulièrement dans le secteur.

Des exigences immédiates

- Un débat public sur la politique des transports est nécessaire en France, il est d'autant plus légitimé après le Grenelle. Il susciterait à l'évidence, et ce colloque le démontre, un grand intérêt de la part de l'opinion publique. Ce colloque à sa manière y participe et pourrait inspirer de multiples débats en Régions par exemple ;
- Rendre la loi « Grenelle 1 » conforme à la négociation, ce qui suppose notamment d'y intégrer :
 - L'inversion de la charge de la preuve de telle sorte à ce que ce soit aux solutions non écologiques de démontrer qu'il n'est pas possible de faire autrement ;
 - La notion multimodale intégrée de la politique des transports de la France ;
 - La déclaration d'intérêt général pour le fret ferroviaire, fluvial et de cabotage maritime ;
 - La gouvernance coordonnée entre les Autorités Organisatrices pour les transports collectifs ;
 - Le dispositif de négociation préalable pour l'élaboration du schéma national d'infrastructures ;
 - L'utilisation du produit de la taxe poids lourds pour le financement des infrastructures alternatives à la route ;
 - L'action de la France pour réviser la directive Eurovignette et intégrer les coûts environnementaux et de nuisances ;
 - L'examen d'une taxation du kérosène sur les lignes parallèles à des dessertes ferroviaires à grande vitesse.



« Agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables »

■ Accueil (extraits)

Jacques DERMAGNE *
Président du Conseil Économique et Social
de la République Française



« C' est avec le plus grand plaisir que je vous accueille aujourd'hui entre les colonnes du Palais d'Iéna pour cet important colloque intitulé : « agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables ».

Me voici dépositaire d'une parole d'ouverture sur un sujet particulièrement délicat, car le colloque témoigne des difficultés que rencontrent désormais nos sociétés pour concilier efficacité économique, optimisation sociale et écologie.

Le Grenelle de l'Environnement a fixé, en France, le cadre d'une politique des transports qui respecte les enjeux du développement durable.

Or, si les ambitions sont grandes, les réalisations sont minces, alors que la circulation des personnes et des biens s'accroît de façon exponentielle.

Les transports jouent en effet un rôle primordial dans le fonctionnement global des sociétés modernes avec un impact permanent, majeur, varié et complexe sur l'environnement.

Un seul exemple : en moyenne, dans l'Union Européenne, le transport routier provoque pour moitié la pollution de l'air par les oxydes d'azote.

Les schémas des services collectifs des transports ont pour objectif de marquer une rupture avec les logiques du passé.

Le Gouvernement a assigné à ces schémas deux priorités : le développement du fret ferroviaire et les transports collectifs en agglomérations.

Au vu des projets existants, l'ambition est de faire en sorte qu'en 2010, les agglomérations françaises combleront leur retard en matière d'équipement lourd en transports collectifs.

Le développement des modes de proximité est également privilégié : les actions portent, en particulier, sur la sécurisation de la marche à

pied et le développement de l'usage de la bicyclette en ville. Tout le monde connaît l'expérience, réussie, du Vélib' à Paris.

On sait désormais qu'il existe, en ville, des alternatives à la voiture.

Mais, les enquêtes d'opinion montrent que, si près de 60 % des personnes interrogées sont en faveur d'une augmentation considérable des transports publics pour lutter contre la pollution de l'air dans les grandes villes, ils ne sont plus que 14 % à déclarer renoncer régulièrement et délibérément à l'usage de leur véhicule personnel au profit des transports en commun.

Pourtant, une culture partagée, y compris à l'échelle européenne, voire planétaire, des déplacements est en train de naître, en particulier sous la menace annoncée du changement climatique.

En réalité, il convient de s'interroger en même temps sur les attentes et les besoins des usagers, et sur les contraintes économiques.

Aujourd'hui, les transports routiers représentent 82 % du fret et, dans le domaine agricole, ce sont 95 % des produits, excepté le blé, qui sont transportés par la route.

Pour les personnes, l'automobile représente près de 90 % des déplacements.

En Allemagne, l'accent est mis sur le fret ferroviaire, avec une stratégie ambitieuse à l'international.

La SNCF semble vouloir jouer dans la même catégorie que la Deutsche Bahn en offrant une palette complète de solutions de transports et de logistique, comme en témoignent l'acquisition de Geodis et les projets de coopération avec des opérateurs européens comme le suisse CFF Cargo.

Un nouveau modèle économique global se dessine.

Les enjeux qui découlent des politiques de transports mises en œuvre sont d'une importance capitale : enjeux financiers, industriels, économiques, sociétaux... et sociaux, emploi inclus.

Le colloque témoigne des difficultés que rencontrent désormais nos sociétés pour concilier efficacité économique, optimisation sociale et écologie.

*Jacques Dermagne est, depuis la réforme constitutionnelle intervenue en Juillet 2008, Président du Conseil Economique, Social et Environnemental.

On assiste même à la naissance d'un discours attrayant, quasi magique, qui vise désormais à sacraliser le transport durable, c'est-à-dire, selon l'OCDE, « un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes ».

Ce discours ne doit pas faire oublier les réalités économiques et sociales auxquelles nous sommes désormais confrontés.

L'objet de ce colloque n'est-il pas de montrer que transports et développement durable ne sont pas incompatibles?

Ce qui se joue, au bout du compte, ce sont toujours des questions économiques, sociales, environnementales, culturelles et éthiques, c'est-à-dire un véritable choix de société?!

Le Conseil économique et social n'a pas attendu de devenir officiellement environnemental pour s'intéresser au développement durable et aborder, sans tabous, toutes les questions liées à l'impact écologique que provoquent nos modes de production et de circulation dans une économie désormais mondialisée, mais aussi notre mode de vie occidental.

Je ne prendrai qu'un seul exemple, l'Avis du Conseil Économique et Social qui vient d'être présenté par M. Paul de Viguerie, rapporteur au nom de la section du cadre de vie, et qui concerne le « projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ».

Et si nous avons suivi, avec le plus grand intérêt, l'initiative, le lancement et la poursuite du processus du « Grenelle », c'est que nous avons toujours contribué à l'élan donné à la politique de développement durable ces dernières années.

Cette politique doit être confortée par tous les moyens législatifs et réglementaires qui s'imposent, tout en faisant avancer la prise de conscience et l'évolution des comportements chez nos concitoyens, sachant que la définition du « développement durable » se fonde pour nous sur quatre dimensions que sont l'économie, le social, le culturel et l'environnemental.

Aucune part de la société ne saurait s'exonérer d'une participation active à cet effort et pour protéger notre environnement à travers des réalisations ambitieuses.

Ces réalisations ambitieuses seront nécessairement le fruit d'une volonté politique forte.

Elles seront aussi le résultat de l'engagement de la société civile à travers les organisations syndicales, les ONG et toutes les associations membres du Grenelle de l'Environnement.

Un nouveau modèle économique global se dessine.

Notre ambition, tournée vers l'action en faveur de nos concitoyens, s'affirme dans les propositions concrètes qui résultent des travaux que nous accompagnons et dont nous voulons être, auprès des décideurs, les porte-parole, dès l'instant que ces travaux s'inscrivent dans une logique qui est celle du dialogue social.

Pour nous, au-delà des discours convenus, le dialogue social, conduit sans esprit partisan, est un destin pour notre pays.

Il est donc tout naturel que nous ouvrons notre hémicycle -qui est l'hémicycle des synthèses- aux organisations syndicales, aux ONG et aux associations membres du Grenelle de l'Environnement.

Pour conclure, je voudrais insister sur deux idées majeures :

- l'une concerne le domaine des transports,
- l'autre le Conseil Économique et Social, appelé à devenir le Conseil économique, social et environnemental.

La question des transports nous montre que nos sociétés ne doivent pas s'obstiner dans un modèle à bout de souffle, car nous entrons dans une société de la rareté des matières premières, en particulier lorsqu'il s'agit de pétrole.

Un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes.

Or, une société de la rareté engendre des conflits, des incompréhensions...

Au bout du compte, ce que la question des transports induit, c'est une transformation en profondeur de nos modes de production, de consommation, de circulation, une transformation de nos habitudes.

Or, rien n'est plus difficile à changer que les habitudes.

Je voudrais terminer sur la vocation de notre institution.

Parce que la crise écologique devient une crise économique, une crise sociale et une crise culturelle, il est de plus en plus nécessaire de se parler.

Quel est le lieu de la République où les uns et les autres peuvent se parler, librement, avec l'ambition de parvenir à des synthèses qui ne prennent pas la forme d'un renoncement à des convictions profondes?

Ce lieu, c'est notre Assemblée, selon la volonté même de ses Pères fondateurs.

Je suis persuadé que l'avenir de nos pays passe par l'épanouissement du dialogue social entre ces colonnes qui, naturellement, vous accueillent aujourd'hui.

Sachez que nous saurons relayer auprès des différents décideurs le résultat de ce dialogue fécond entre les organisations syndicales, les ONG et les associations membres du Grenelle de l'Environnement. >>>

“ Agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables ”

■ Ouverture (extraits)

Daniel GENESTE

Secrétaire Général de l'Union Interfédérale Transports CGT



Au nom des organisateurs

Après avoir remercié Monsieur le Président du CES pour l'accueil dans cette Troisième Assemblée constitutionnelle de la République et présenté l'initiative, considérée il y a encore peu comme inédite et issue du Grenelle de l'Environnement qui, par ailleurs, a proposé un élargissement des prérogatives du Conseil Économique et Social, Daniel Geneste rappelle que le CES vient d'émettre son avis au projet de loi.

« Un avis lucide sur les risques de désillusions dans la société, si d'aventure démarche de projet et feuille de route faisaient défaut, et souhaitant que soit « éclaircie la question des financements ». Nous espérons ne pas être déçus ! Nous voulons concrétiser et partageons avec cette Assemblée la nécessité de « conditions qui assurent la pleine réussite ».

Un avis dont nous avons bien noté qu'il souhaite « une veille minutieuse sur la traduction législative et réglementaire des conclusions partagées du Grenelle ».

Les travaux du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat) ont élevé au rang de l'incontestable la réalité du changement climatique et celle de l'épuisement des ressources fossiles. Ils donnent encore plus de signification aux objectifs du protocole de Kyoto. Ils sont honorés par la proposition d'« inversion de la charge de la preuve » négociée au Grenelle, saluée par le Président mais oubliée par son gouvernement et,

Le Grenelle de l'Environnement a été une phase de discussion sans précédent entre ONG, associations et syndicats...

nous l'espérons, introduite bientôt dans la loi par les parlementaires, de telle sorte que ce soit aux solutions non écologiques de faire la preuve qu'il n'est pas possible de faire autrement.

Le Grenelle de l'environnement a été une phase de discussion sans précédent entre ONG, associations et syndicats. L'histoire de nos organisations est singulière, nos cultures et représentativités différentes, nos intérêts parfois divergents, et pourtant, nous avons su d'emblée faire prévaloir les convergences dans un effort d'écoute et de dialogue démocratique. Nous l'avons fait pour une raison simple : « la gravité des enjeux écologiques menace de déstabiliser notre économie, de dégrader nos relations sociales et de nuire irréversiblement aux générations futures. Nous sommes à présent sous une contrainte de temps majeure. Il nous faut réagir sans plus attendre ».

...nous avons su d'emblée faire prévaloir les convergences dans un effort d'écoute et de dialogue démocratique.

J'ai coutume de dire que la société est allée dans le mur en ne se focalisant que sur l'économique et qu'elle ferait de même si elle ne voyait à présent que l'écologie, délaissant son troisième pied : le social. Le CES pousse déjà le quatrième : la culture et le savoir.

Il a raison ! Ce qui a quatre jambes chute moins aisément que ce qui n'en possède que deux !





Dans LE MONDE, le 26 mars, nous disions :

« Nous avons travaillé ensemble pour que le Grenelle marque une rupture

dans le laisser-aller d'un mode de développement qui brûle ses vaisseaux et pour qu'il ouvre en même temps des pistes constructives vers de nouvelles façons de produire, de consommer, de se déplacer, d'innover, de se nourrir, de se loger, d'organiser le territoire, de respecter la nature... Autrement dit, cette réflexion ne se limite pas à des mesures écologiques; elle porte un véritable projet de société ».

Notre conviction est que le Transport doit s'inscrire dans la réflexion d'ensemble : on ne transporte pas pour transporter mais bien pour répondre à un besoin dans l'organisation de la production et du vivre ensemble. Ce secteur, le plus émissif en GES et deuxième consommateur d'énergie fossile, dont l'envolée des prix fait l'actualité non sans souffrances sociales, est un levier majeur d'action urgente.

Un sentiment d'enlisement de la dynamique s'est fait jour.

Déjà, dans la tribune évoquée ci-dessus, collectivités territoriales, employeurs, ONG et syndicats, tous signataires, alertaient : « Pour nous, il n'y a pas d'alternative, disaient-ils. Si les 268 mesures adoptées fin octobre 2007 ne sont pas mises en œuvre résolument, si ce signal pour une profonde mutation n'est pas envoyé, vite, force sera de constater que nous aurons consenti à perpétuer les erreurs du passé, avec des conséquences économiques et sociales désastreuses. ».

Les décalages entre les annonces du Grenelle et la vie réelle dans la société, à l'exemple emblématique du Fret SNCF, ont jusque-là nourri bien des amertumes.

Ce colloque lance un véritable débat public, sur la politique des transports, qui gagnerait à être officialisé.

Ce colloque tombe à point pour cerner les décalages entre ce que nous avons négocié et le projet de loi.

Le report du débat parlementaire à la session d'automne nourrit ce sentiment d'enlisement qui gagne une opinion publique pourtant sensible à la cause et pleine d'espoir avec cette négociation atypique si promptement saluée par le Président de la République lui-même le 25 octobre 2007. Voilà qui donne un sens particulier, un statut même, à notre colloque.

Nous attendons de l'Assemblée Nationale et du Sénat qu'ils encouragent et renforcent le mouvement vers l'absolue nécessité de changement de société que le Grenelle de l'Environnement préconise.

Nous respectons les prérogatives des parlementaires et savons pouvoir compter sur eux pour une traduction législative et juridique de l'esprit de la trame de négociation, y compris s'agissant des oublis, loin d'être mineurs pour certains, opérés par le gouvernement dans son projet de loi.

Ce colloque tombe à point pour cerner les décalages entre ce que nous avons négocié et le projet de loi. Il lance un véritable débat public, qui gagnerait à être officialisé, sur la politique des transports pour accroître encore la sensibilisation, construire les politiques publiques et les solidarités nécessaires, dont la place du service public. Au moment où la France va présider, il marque à sa manière notre conviction que l'Europe est un espace pertinent pour définir, initier et rendre cohérente une politique des transports durables.

Lorsque nous avons procédé, il y a un an ! un an déjà ! au constat dans le Groupe 1 du Grenelle, intitulé « *Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie* », nous avons, unanimement, chuté sur cette introduction du rapport : « *La prise en compte impérative de la réduction des émissions de GES dans le domaine des transports est une tâche difficile, qui suppose de définir une politique nouvelle et de revenir sur l'héritage du passé en matière d'aménagement du territoire et d'organisation des transports terrestres, mais incontestablement nécessaire* ».

L'héritage étant celui de la libéralisation, déréglementation, du système de transport, de la concurrence modale, de schémas d'infrastructures plus incohérents que stratégiques, notre intime conviction est qu'il faut en tirer expérience.

Alors ! Comment fait-on ?

Quelle politique des transports faut-il ?



Bilan de la politique des transports : Bilan du système actuel de Transport en France dans l'Europe. Cette politique est-elle compatible avec les enjeux énergétiques et climatiques à l'horizon 2020 et 2050 ?

■ Animateur

Guillaume Duval

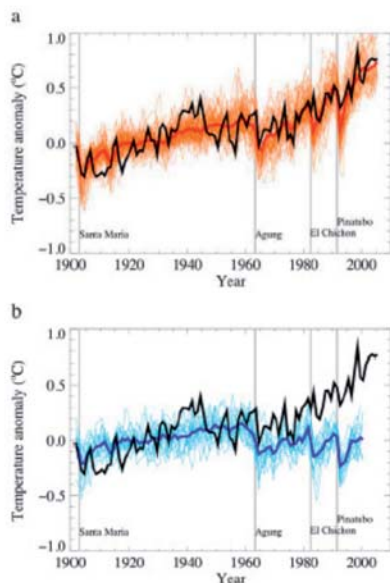
Alternatives économiques

Jean JOUZEL, Climatologue et Glaciologue, Prix Nobel de la Paix 2007 (GIEC), Médaille d'Or du CNRS, Directeur de l'Institut Pierre-Simon Laplace.

Après avoir remercié les organisateurs, Jean JOUZEL rappelle qu'il a été co-président avec Nicolas Stern du Groupe 1 du Grenelle, avec Edouard Bard et Yves Lion, et qu'il a suivi plus particulièrement l'atelier Transport.

Le lien entre Transport et Climat a pour origine l'utilisation des énergies fossiles dans le transport, sources d'émissions des gaz à effet de serre (GES).

L'effet de serre, est un phénomène naturel.



Activités humaines
Effet de serre et aérosols

+ Forçages naturels

Observations

Forçages naturels
(activité solaire, volcans)

Le problème aujourd'hui, c'est son augmentation. Augmenter les GES, c'est en définitive augmenter la quantité de chaleur disponible dans les basses couches de l'atmosphère. On l'a augmenté de 2,5 Watts/m² globalement, 60 % sont liés au CO₂ (dioxyde de carbone) qui reste longtemps dans

l'atmosphère. Si on veut stabiliser l'effet de serre, il faut stabiliser le gaz carbonique.

Compte tenu du mix énergétique français, le transport joue un rôle majeur ; plus de 20 % des émissions de GES (13 % au niveau mondial). C'est une des contributions qui a le plus largement augmenté avec le résidentiel-tertiaire depuis une dizaine d'années : de plus de 20 %.

Le message important délivré par le GIEC porte sur l'augmentation des émissions liées à l'activité humaine (dites anthropiques) et leurs effets sur l'évolution du climat. Depuis l'ère industrielle, on

modifie la composition de l'atmosphère de façon rapide et importante. Ce qui produit une augmentation des températures, avec presque 1 degré de plus par rapport à il y a cent ans.

Depuis ses premiers travaux, le diagnostic du GIEC s'est renforcé. Aujourd'hui il y a un consensus : l'essentiel du réchauffement est très probablement dû aux activités humaines. C'est un diagnostic très clair, très fort.

Le réchauffement des 20 prochaines années est joué. Un demi degré dans nos régions, ce qui n'est pas rien par rapport au climat actuel. Le climat dans 20 ans est tributaire de ce qu'on a émis sans compter depuis la 2^e guerre mondiale. Par contre, le comportement des 20 prochaines

années est essentiel pour le climat de la 2^e partie du XXI^e siècle.

L'une des conséquences les plus visibles en Europe de la poursuite de la croissance des GES serait une diminution de près de 30 % des précipitations, sur tout le pourtour méditerranéen, ce qui accroîtra

Les problèmes d'accès en eau d'autant que l'évaporation augmente; dans le nord de l'Europe au contraire, ce sont des risques d'inondations avec des précipitations supplémentaires. Dans d'autres régions, la vulnérabilité concerne les cyclones, la fonte des glaciers ou la dégradation des coraux

Pour éviter toute perturbation dangereuse des activités humaines, il faut au moins diviser par 2 d'ici 2050 les émissions de GES.

Si les mesures du Grenelle étaient mises en route, ce serait de nature à mettre la France sur sa trajectoire européenne à l'horizon 2020 et après sur une trajectoire de division par 4.

Dans ce cadre, on ne peut pas multiplier par 2 d'ici la fin du siècle les contributions des transports et espérer diviser par 2 les contributions globales. D'où l'importance de ce colloque pour une vraie politique durable des transports.

En ce sens, le GIEC est assez optimiste: on peut arriver en 2030 à revenir aux émissions de 1990 sans pratiquement affecter le PIB, pour autant que des politiques volontaristes soient mises en œuvre.

Olivier LOUCHARD, Réseau Action Climat (RAC).

Le changement climatique est un problème mondial. L'UE est un acteur essentiel de la lutte contre le dérèglement climatique. A ce titre, elle est partie prenante au niveau du protocole de Kyoto.

Contrairement au niveau national où les transports constituent le 1^{er} secteur responsable des GES avec 26 % des émissions, au niveau européen c'est le 2^e secteur avec 21 %.

Par rapport à 1990, année de référence du protocole de Kyoto, seuls les transports ont vu leur volume d'émissions augmenter. Ce qui montre à quel point ce secteur est problématique. En cause dans ce secteur: la route qui englobe 85 % du trafic de voyageurs (le rail 6 %) et 84 % du trafic de marchandises (le rail 10 %; le fluvial 3 %). Entre 1990 et 2004, les émissions de CO₂ dans l'aérien augmentent de 73 %, (3 % de l'émission globale de l'UE).

André MILAN, Secrétaire Général de la Fédération CFDT des Transports et de l'Équipement.

Faire le bilan de la politique des transports, c'est d'abord rappeler 3 repères:

- au niveau Européen le Livre blanc de 2001;
- sa révision à mi mandat;
- le Grenelle de l'environnement qui consacre les transports alternatifs au rang de priorité par rapport à la route.

Le projet de loi relatif à sa mise en œuvre semble loin d'être au niveau des enjeux de société. Les financements n'ont jamais été à la hauteur des politiques tant françaises qu'européennes, que ce soit dans la réalisation des anciens contrats de plan ou dans la construction d'un schéma de réseau d'infrastructures.

La faillite actuelle de l'AFITF, aggravée par la privatisation, des autoroutes en dit long sur cette incohérence.

Les partenariats publics/privés posent le problème du mode de financement des coûts d'entretien de long terme;

Ces incohérences ne vont pas dans le sens d'une régulation par la puissance publique.

L'étalement urbain engendrant pollution et paupérisation, la FGTE CFDT exige des négociations systématiques lors de l'élaboration des plans de déplacement des entreprises.

Il faut repenser la desserte des marchandises en ville en favorisant des expérimentations de mobilité durable comme le tramway fret ou l'implantation de plates-formes multimodales à condition que celles-ci fassent partie d'un schéma territorial cohérent et concentré.

L'étude de la CES sur « le changement climatique et son impact sur l'emploi » montre que les opportunités en termes de création d'emplois existent sous la contrainte du réchauffement climatique. Nous devons les saisir pour créer des emplois de qualité et donc mieux rémunérés.

Yannick JADOT, directeur des campagnes de Greenpeace.

Pour Greenpeace, ce colloque peut contribuer à rapprocher les acteurs.

D'ici fin 2008, sous présidence française, une réglementation européenne sur les émissions de CO₂ des voitures devrait être adoptée. L'état actuel de cette négociation et ses enjeux résument bien une partie du débat sur le réchauffement climatique, la politique des transports et la capacité à faire engager des ruptures individuelles et sociales.

Cette négociation doit permettre de répondre en partie aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ d'ici 2020.

Pour Greenpeace, cette législation doit adopter un objectif de 120 g CO₂/km en 2012, accompagné de pénalités très fortes (150 €/g supplémentaire), et un objectif à 2020 de 80 g CO₂/km.

Force est de constater qu'après l'accord entre le Président Sarkozy et la chancelière Merkel, l'Union Européenne est très loin de cet objectif.

Greenpeace réfute l'argument souvent invoqué par les constructeurs des contraintes technologiques et de leur coût. Greenpeace rejoint les organisations syndicales quand elles soulignent que l'imposition d'une norme stricte renforce la capacité d'innovation de notre industrie et la met à la pointe des avancées technologiques dans le monde. Prendre un nouveau retard aujourd'hui, c'est accepter que nos concurrents asiatiques nous dépassent dans ce domaine demain.

Nous travaillons à la constitution d'une plate-forme d'intérêts entre les syndicats, les consommateurs, les victimes de la route, les assureurs, les écologistes, parce qu'aujourd'hui, aborder ces questions d'environnement c'est offrir des réponses individuelles, des réponses sociales, au sens de l'emploi et du pouvoir d'achat, et participer à la sauvegarde de notre planète.

Eduardo CHAGAS, Secrétaire général de la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF).

L'ETF est une fédération syndicale européenne qui

représente 2,5 millions de travailleurs de 40 pays européens dans tous les modes de transport et la pêche.

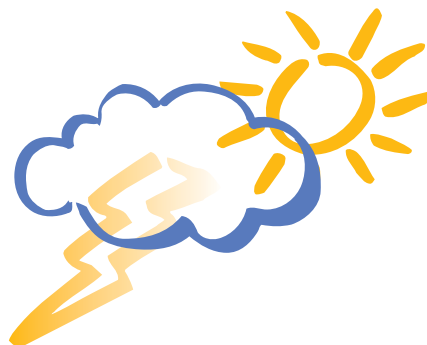
L'échange de vues syndicats et ONG qui veulent contribuer à des solutions durables au transport est fondamental, non seulement pour une meilleure compréhension mutuelle, mais aussi pour une efficacité accrue de leurs actions.

Les organisations syndicales représentées par l'ETF estiment que les transports doivent être durables dans le sens que les générations à venir puissent développer leurs activités dans un environnement sain dans lequel les conditions de vie et de travail répondent aux meilleures normes.

Or, nous constatons que les mesures politiques concrètes proposées au niveau européen s'orientent plutôt vers des solutions techniques pour réduire les émissions et la consommation d'énergie, alors que fait toujours défaut un réel engagement politique pour promouvoir un changement modal et mettre en place un système de transport intégré et durable, éviter le transport superflu, inciter à la réduction d'émissions dues aux économies d'énergie.

Compte tenu des impacts du secteur des transports d'un point de vue économique, social et environnemental, il est évident pour l'ETF que l'organisation des transports ne peut être laissée aux forces du marché et le rôle de l'État ne peut se limiter à la garantie d'une mise en concurrence loyale entre les entreprises et à la mise à la disposition d'infrastructures lorsque le marché estime trop élevé le coût des investissements. Le marché a des effets secondaires graves sur la durabilité sociale et écologique et n'assure ni des infrastructures durables ni des transports durables.

Nous proposons d'enlever les investissements d'infrastructures des critères de Maastricht qui imposent des contraintes sur les endettements publics.



Les Transports dans le Grenelle de l'Environnement. Les avancées proposées et les incertitudes : Quelle politique d'infrastructure et d'organisation des Transports faut-il initier, quelle action de la France chez elle et vers l'Europe ?

■ **Animateur** Christian Duchesne
Syndex

Introduction **Christian DUCHESNE**, Syndex.

Le Grenelle de l'Environnement a consacré les transports alternatifs à la route au rang de priorité. Des propositions concrètes ont été formulées par les organisations syndicales et les ONG.

Le projet de loi du 11 juin, examiné en Conseil des Ministres, fixe les objectifs et énonce les instruments de la politique mise en œuvre, dont notamment :

- rééquilibrage dans le transport de fret au profit du fluvial et du fer ;
- création d'autoroutes ferroviaires et d'opérateurs de proximité ;
- développement des autoroutes de la mer, du réseau fluvial des canaux à grand gabarit ;
- réduction des émissions du transport de voyageurs ;
- poursuite du maillage du territoire par 2 000 km de lignes nouvelles ;
- développement du transport urbain en sites propres ;
- réduction des émissions des véhicules particuliers ;
- mise en place d'une taxe kilométrique poids lourds.

Quelles sont les conditions à réunir pour tenir ces engagements, crédibilisant ainsi le changement radical et impératif du modèle actuel de nos transports ?

Huguette VIGLIETTI, Déléguée nationale CFE-CGC.

La CFE CGC s'est largement impliquée dans le Grenelle de l'Environnement. Elle estime qu'il a permis un dialogue entre les grands acteurs représentant la société civile (Etat, collectivités locales, entreprises, organisations syndicales, associations et ONG) et que le projet de loi va pour l'essentiel dans le sens des conclusions du Grenelle.

Sur le plan social, la réorganisation des transports doit garantir les meilleures conditions de vie et de travail des citoyens dans un souci permanent de cohésion sociale.

L'objectif fort est un transfert du transport routier vers les autres modes : le ferroviaire, le fluvial, le maritime avec le renforcement et l'accessibilité des ports, les liaisons Aérien/Rail, le développement des transports en commun.

Le développement de l'intermodalité va nécessiter la création de véritables plates-formes multimodales pour faciliter les échanges entre les modes de transport. Il est essentiel de sauvegarder les emprises et les infrastructures ferroviaires et portuaires existantes non utilisées actuellement qui pourront être reconverties en plates-formes multimodales. Cet ambitieux projet implique la construction ou la réhabilitation de lignes et d'infrastructures dépassant la centaine de milliards d'euros.

Il est prévu la mise en place de taxes pour financer les projets annoncés, mais il est évident qu'il faudra chercher des fonds et des recettes ailleurs. L'Europe des transports est devenue une nécessité incontournable et sa réalisation, une urgence pour faire face au développement des citoyens européens, pour accroître la compétitivité des entreprises et pour renforcer leur position sur le marché mondial.

Il faut que l'Etat joue son rôle régalién pour imposer les infrastructures indispensables et pour assurer durablement l'aménagement du territoire, en association avec les collectivités locales, départementales et régionales. Une gestion équilibrée, publique/privée, doit aussi être organisée.

Il apparaît ainsi essentiel que l'Etat français profite de la présidence de l'UE pour renégocier la participation de l'Europe à nos projets ferroviaires et aux modes alternatifs de transports.

La CFE-CGC estime qu'il faut s'acheminer vers un Grenelle social européen : harmonisation des conditions de travail, des formations professionnelles communes des transports terrestres, des réglementations

en matière de circulation ; reconnaissance professionnelle par une définition européenne du statut du personnel d'encadrement. Cette démarche nécessite une volonté politique européenne forte, complétée par une harmonisation fiscale.

La CFE-CGC demande, dès à présent, la création d'une commission paritaire au niveau européen afin de contribuer et de participer à la mise en place de cette politique.

Michel DUBROMEL, Responsable du Réseau Transports et mobilité de France Nature Environnement (FNE). La démarche concertée mise en œuvre dans le cadre du Grenelle représente un changement pour beaucoup d'associations de protection de l'environnement comme France Nature Environnement

Parmi les principaux objectifs qui avaient été définis lors de la table ronde d'octobre, nous retrouvons dans le projet de loi l'ensemble des titres. En revanche, nous sommes inquiets de voir que des petites modifications de texte semblent affaiblir la portée des objectifs puisque le Président de la République avait parlé en termes de rupture et de changements très importants. Les dispositions qui fleurissent actuellement semblent affaiblir la portée des objectifs.

Des éléments du report modal, annoncés comme rupture dès le départ, semblent être plus ambigus.

France Nature et Environnement souhaite que parmi les primo-objectifs, ceux relatifs aux infrastructures soient effectifs.

Sur le financement, France Nature Environnement insiste sur la mise en place d'une éco redevance sur le transport routier de marchandises acquittée par l'utilisateur, ayant peu d'impact au niveau social mais modifiant la répartition modale. La FNE est favorable au principe du bonus/malus automobile, mais annualisé avec des mesures d'accompagnement.

Au niveau des politiques publiques, nous pensons indispensable de relier fortement les transports à l'aménagement du territoire. Aussi, nous demandons qu'il y ait une inversion forte en matière d'urbanisme, c'est-à-dire faciliter pour les personnes qui ont le plus de difficultés sociales un logement en centre ville.

Jean SIVARDIERE, Président de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT). Pour la FNAUT, les choix qui ont été retenus par le gouvernement en matière d'infrastructures nous semblent très contestables pour certains d'entre eux.

- les autoroutes : l'Etat abandonne les rocade prévues à Bordeaux et à Toulouse, mais il maintient tous les projets autoroutiers franciliens et en province, comme celui de l'A45 parallèle à une voie ferrée qui pourrait servir davantage qu'aujourd'hui ;
- le projet d'aéroport Nantais Notre Dame des Landes. Projet conçu début des années 70 pour accueillir le Concorde, projet très coûteux, gaspilleur d'espace péri urbain préservé jusqu'à présent ;
- le canal Seine-nord pose quelques questions : au niveau du coût, eu égard au manque de garantie d'un report modal significatif de la route vers la voie d'eau. Le lourd investissement au Havre avec Port 2000, conjugué avec la réforme portuaire portée par le Secrétaire d'état aux Transports, visant à augmenter la part de nos importations transitant par les ports français, le canal risque de placer l'Île de France dans l'arrière-pensée des ports belges et néerlandais. En revanche, le point très positif du programme du gouvernement concerne les 1 500 km de voies de transport en site propre dans les villes de province et les 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Toutefois, la FNAUT émet des réserves en ce qui concerne notamment le financement prévu par l'Etat des Tramways des villes de province, passé de 4 à 2,5 mds d'euros, sans rien de précis pour les zones péri urbaines ou les dessertes TER.

Pour les LGV, l'Etat promet 16 mds d'euros. Pour le réseau ferré classique, l'effort prévu pour sa régénération n'a pas l'ampleur souhaitable. La Cour des comptes recommande de supprimer les lignes les moins fréquentées.

S'agissant des financements, il faut éviter deux erreurs : gaspiller l'argent public pour construire de nouvelles autoroutes et abaisser les taxes sur les carburants. Nous ne voulons ni de TIPP flottante de gau-

che, ni de TVA flottante de droite. Si en réduisant les taxes sur les carburants routiers, on voulait diminuer le prix de l'essence de 2 à 3 %, l'Etat débourserait environ 1 md d'€ par an, soit sur 10 ans, l'équivalent de 500 km de tram ou de LGV.

L'euro vignette, point positif du projet de loi, rapporterait un milliard d'euros annuellement.

Nous proposons d'aller vers une taxe sur les vols intérieurs en concurrence avec le TGV, d'augmenter, chaque année la TIPP de 1 %, en plus de l'évolution du salaire moyen et d'introduire le péage urbain permettant d'investir dans les transports de proximité et d'offrir une alternative à l'automobiliste.

Chantal DUCHENE, Directrice Générale du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART). On peut se féliciter de ce processus du Grenelle car il a permis un débat entre toutes les parties prenantes, très riche, et qui s'est révélé constructif puisqu'à l'issue de ces travaux, nous sommes arrivés à un rapport de consensus sous l'égide de Jean Jouzel.

Pour autant, les comités opérationnels mis en place fin Janvier n'ont pas associé les mêmes parties prenantes que celles des tables rondes du Grenelle, notamment les syndicats et les ONG, ce qui de notre point de vue fragilise la démarche concertée.

Concernant le projet de loi, le GART note que les objectifs de report modal n'apparaissent plus et que la question des financements reste entière. Le GART, avec l'ADEME, estime à environ 43 mds d'euros d'ici 2020 les besoins de financement de l'ensemble des infrastructures. Force est de constater que les engagements pris au mois d'octobre ont été revus fortement à la baisse. On est passé ainsi d'un engagement global de 17 mds d'euros, hors Ile de France, à 2,5 mds d'euros. Par ailleurs, la période prévue à l'horizon 2020 est passée à 2024.

Le GART est aujourd'hui très inquiet sur les problèmes de financements. Il faut savoir qu'aujourd'hui, les transports représentent le tiers du budget des communautés urbaines, 25 % du budget des communa-

tés d'agglomération, 25 % du budget des régions.

En matière de transports, les infrastructures c'est 15 à 20 %, mais l'exploitation, c'est 80 % du coût total. Or, dans la loi de modernisation de l'économie, présentée en urgence à l'assemblée nationale et adoptée, la remise en cause du Versement Transport, avec une augmentation des seuils qui passent de 9 à 10 salariés, génèrerait une perte pour les collectivités de 5 à 10 %, grevant énormément nos budgets pour l'exploitation et conduisant soit à augmenter les tarifs, soit à diminuer les services. On est donc dans une logique qui va à l'encontre du Grenelle.

Par ailleurs, s'il faut développer les transports collectifs, plus globalement il faut développer une alternative à l'usage de la voiture particulière. Nous avons deux propositions, le développement des transports collectifs et une rationalisation des compétences des collectivités pour qu'elles puissent offrir un service public de la mobilité durable, un service coordonné et pas dispersé.

Hervé CORNEDE, Délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF), Secrétaire général du Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique (GITL), membre du MEDEF. Pour TLF, concernant le financement des infrastructures, instaurer une éco redevances sans parler de l'AFITF pose question. Il nous faut une agence indépendante capable d'évaluer les choix en matière de financement des infrastructures et de bonnes décisions. La privatisation des sociétés d'autoroutes a créé un manque pour l'AFITF de 1,5 md la privant de financement. Donc, on a inventé une éco taxe : Taxe Poids Lourds. Or, nous n'avons à ce jour aucune étude d'impact.

Etant actuellement avec du punitif, ce qui n'amène pas à pousser les entreprises dans une réflexion sur le Report Modal. TLF souhaite une autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique.

Au niveau de l'harmonisation européenne, si, pour TLF, le temps de travail, le temps de conduite et la formation sont des dossiers réglés, ce n'est pas encore le cas pour le carburant.

Les exigences des acteurs, les besoins et le financement des investissements : Comment l'Etat et les collectivités peuvent-ils se donner les moyens de mettre en œuvre un système de transport innovant en rupture avec l'actuel ? Quelle mobilité des personnes et des marchandises ? Quels types de financements, pour quelle finalité ?

■ **Animatrice** Valérie Sagnol
Groupe ALPHA

Les travaux de la dernière table ronde ont porté sur les besoins et les modes de financements des investissements de transport, les questions de conduite et de maîtrise des politiques publiques de transports et, plus largement, sur la mise en œuvre d'un système de transport innovant en rupture avec l'actuel.

Michel SAVY, Professeur à l'Université Paris XII et à l'École des Ponts et Chaussées, a cadré le débat sur le financement des investissements des systèmes de transport. Il a d'abord rappelé que financer, c'est choisir en soulignant l'importance d'une vision stratégique partagée définissant les priorités d'investissements.

Pour ce faire, il est nécessaire de procéder à une évaluation de l'état du réseau d'infrastructures, de son développement, de sa modernité et de sa couverture territoriale.

Sur la base d'un inventaire des projets actuels des régions, les besoins de financement évalués pour le développement des infrastructures seraient d'environ 8,5 milliards d'€/an sur les 20 ans qui viennent, soit 0,5 % du PIB. Même en rajoutant 2,5 milliards d'€/an au titre des mesures du Grenelle, cela resterait macro économiquement finançables, selon M. Savy.

L'AFITF étant à bout de ressources, quelles pourraient être les autres ressources de financement ? M. Savy esquisse quelques pistes :

- la TIPP, impôt qu'il juge efficace, difficile à frauder, facile à collecter, mais qui représente déjà environ 6 % des recettes de l'Etat ;
- la taxation du carburant utilisé par le transport aérien sur les lignes intérieures ;

- les taxes sur les assurances, sur la vignette, les recettes des radars, les redevances..., en fonction de l'acceptabilité économique et sociale de ces taxes ;
- la rétrocession d'une partie de la plus-value foncière réalisée lorsqu'un bien immobilier se valorise grâce à la construction d'un équipement de transport ;
- un grand emprunt dès lors qu'il s'agit d'un emprunt d'infrastructure qui sera amorti sur des générations ;
- les PPP, jugés importants, mais ne sont pas un miracle et pas vraiment adaptés au secteur. Ils peuvent rapporter 15 % à 20 % de financement, mais ils nécessitent en général des garanties des pouvoirs publics ;
- le financement européen et, surtout, l'effet de levier qu'il peut avoir sur certains projets (exemple TGV Est).

Serge ORRU, en tant que directeur général du WWF France, souligne que la rupture et l'innovation dans les systèmes de transport proviendront avant tout des usages et des usagers, et non seulement des ingénieurs et des techniciens.

Sa vision d'avenir des transports est celle d'un système qui transportera moins pour transporter mieux. Une part directe de cette révolution sera l'expression directe de la hausse des coûts de l'énergie. Mais, il évoque également la nécessité, en amont du transport, d'aller vers une certaine forme de relocalisation de l'économie et de décliner un aménagement du territoire économe de l'espace qu'il emprunte et soucieux de répondre avant

suite **Table ronde n° 3**

tout aux besoins locaux. Pour M. Orru, l'Etat et les collectivités sont légitimes sur la question des transports innovants.

Enfin, il revient sur la question du sens : à quoi sert-il de se déplacer, de transporter toujours plus, plus vite, plus loin ? Comment les déplacements et les transports peuvent-ils s'intégrer dans le défi majeur que représentent la confluence des grandes crises du XXI^e siècle, la crise climatique, énergétique, celle de la bio diversité, celle du système financier international ?

Didier LE RESTE, en tant que responsable national de la CGT, se félicite du processus engagé dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et, notamment, du travail réalisé en commun par les syndicats, les associations et les ONG.

Il note, tout d'abord, le décalage entre ce qui a été négocié et le contenu de l'actuel projet de loi avec la mise en avant des PPP, alors même que ce point n'avait pas été discuté durant le Grenelle, l'absence de révision de l'euro vignette en vue d'une intégration des coûts environnementaux, l'absence d'une orientation en faveur d'une gouvernance qui permet une meilleure coordination entre les Autorités Organisatrices de Transport, les départements, les régions, les communautés d'agglomérations et l'Etat...

Il rappelle ensuite que plus qu'un rééquilibrage modal, c'est un transfert modal du transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route qu'il faut opérer et que ce transfert nécessite des décisions politiques fortes et coercitives.

Enfin, il présente les propositions de la CGT :

- regrouper toutes les infrastructures de transport à caractère national dans une même structure publique au niveau du MEEDAT, comme base d'une politique multimodale intégrée ;
- mettre en place un plan ambitieux de régénération du réseau ferroviaire ;
- favoriser une politique multimodale et conférer au transport de fret ferroviaire, fluvial et maritime un caractère d'intérêt général dans le cadre de missions de service public ;

■ Allocation de **Dominique BUSSEREAU** (extraits)

Secrétaire d'Etat
chargé des Transports

« Le problème du mode de financement (des modes de transport) a été identifié de longue date.

La situation est connue : à partir de 2009, les ressources pérennes de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) ne sont suffisantes ni pour financer la poursuite des programmes décidés ni, a fortiori, pour assumer la charge supplémentaire liée aux engagements du Grenelle. En effet, en 2009, les ressources de l'AFITF seront de l'ordre de 900 M€, pour des besoins estimés à environ 2,8 Mds d'euros. Ce constat exige de trouver de nouveaux modes de financements pour l'AFITF.

Cette équation financière est d'autant plus difficile à résoudre qu'elle s'inscrit dans un contexte de forte tension sur nos finances publiques, qui s'exerce à la fois sur le solde du budget de l'Etat et sur le niveau d'endettement. Dans ces conditions, les pistes à privilégier sont celles qui permettent de financer nos priorités sans créer de fiscalité supplémentaire, ni creuser le déficit de l'Etat.

Aussi, nous privilégions actuellement le recours aux contrats de Partenariats Public-Privé (PPP). Le développement de ce type de contrats présente de multiples avantages. Ils mobilisent des ressources d'origine privée sur de grands projets d'utilité nationale. Ils accélèrent la réalisation des infrastructures dans le respect des contraintes de coûts et de délais. Ils permettent, en outre, de lisser la charge de la construction, de l'entretien et de la maintenance des infrastructures sur une longue période. Enfin, ces contrats partagent les risques de construction et d'exploitation entre le public et le privé.

Il convient également de veiller à ce que la sélection des investissements publics soit éclairée par des procédures de choix pertinentes, qui garantissent leur justification économique, environnementale et technique.

Une deuxième série de pistes pourrait consister à faire participer les sociétés d'autoroutes, dans le respect, naturellement, de l'équilibre des contrats de concession.

À cet égard, il conviendrait de s'interroger sur les possibles aménagements de la redevance domaniale. Pourrait-on relever les tarifs de la redevance, modifier leur rythme de versement pour bénéficier d'un effet de trésorerie ou recourir à un système d'enchères lors du renouvellement des concessions ?

Enfin, il faudra doter l'AFITF de ressources nouvelles, soit en lui allouant une dotation budgétaire, soit en lui affectant des ressources existantes, soit en créant de nouvelles redevances.

Une décision a déjà été prise sur ce dernier point. L'instauration de la redevance kilométrique sur les poids lourds, annoncée par le Président de la République lors des conclusions du Grenelle de l'Environnement, permettra d'affecter à l'AFITF une recette de l'ordre de 800 M€ par an à partir de 2011.

Par ailleurs, j'ai demandé que l'intégralité des futurs dividendes de la SNCF soit versée à l'AFITF. »

- créer un pôle public national de transport public, afin d'assurer le droit au transport pour tous, et un pôle financier public. Ce pôle serait doté d'un système de gouvernance qui assurerait la gestion démocratique, le suivi et l'usage des fonds. Il aurait pour vocation de financer des projets d'intérêt général, notamment de transport, et, de façon complémentaire, la CGT propose de mettre en place des fonds régionaux destinés au développement solidaire des territoires ;
- construire des schémas régionaux et nationaux de services collectifs multimodaux de transport de voyageurs et de fret en s'appuyant sur la mise en place de syndicats mixtes de transports régionaux collectifs et sur des études d'impacts transports ;
- réformer la fiscalité pour prendre en compte la contribution des revenus financiers, l'internalisation des coûts externes, une tarification sociale obligatoire pour le transport de fret de marchandises par les bénéficiaires réels ;
- réviser les choix d'investissements initiés en matière d'autoroutes.

La forte implication des régions dans le processus du Grenelle a été tout d'abord évoquée par **Didier JOUVE, Vice-Président de la Région Rhône-Alpes et Président de la commission Développement Durable et Environnement de l'Association des Régions de France (ARF)**.

Pour les Régions, il faut agir sur l'offre de transport avec une priorité pour le rail, les transports en commun, les voies d'eau et sur le prix du transport pour modifier l'équation économique des acteurs. Il faut également, selon M. Jouve, réduire la demande de transport en favorisant la relocalisation économique, en limitant les transports subis et en réinventant la proximité perdue par l'urbanisme.

Les demandes de l'Association des Régions de France sont :

- une loi de programmation pluri annuelle pour les transports qui favorise le ferroviaire, le maritime et le fluvial ;
- la concrétisation de l'engagement qui a été pris d'une augmentation de 400 millions d'€/an du programme de modernisation du réseau classique ;
- une nouvelle tarification des péages ferroviaires favorisant l'offre TER ;
- de nouvelles modalités financières et fiscales qui favorisent les transports respectueux de l'environnement ;
- l'extension du Versement Transport car celui-ci ne finance pas le TER.

M. Jouve a rappelé que les régions occupent une place dans le paysage institutionnel qui peut leur permettre d'être à la juste mesure entre le global et le local : les régions peuvent contractualiser, débattre, mettre en forme avec les autres collectivités tous les moyens nécessaires à la construction d'une politique de développement durable cohérente. Mais, pour le moment, toute l'organisation politique, institutionnelle et financière n'est pas orientée dans ce sens.

Selon M. Jouve, les régions pourraient être chefs de file sur certains sujets structurants comme les plans climats territoriaux, l'organisation des transports, les énergies renouvelables, la protection de la biodiversité...

L'ARF travaille à l'élaboration d'indicateurs régionaux de développement durable articulés avec les stratégies nationales et européennes, parce que les régions estiment qu'il est temps de se doter d'outils de mesures qui correspondent aux objectifs politiques sociaux et écologiques que se fixent les collectivités.

M. Jouve souligne que la poursuite et le développement de l'action régionale sont directement liés aux décisions fiscales, financières, réglementaires et d'organisation des compétences que doit prendre l'Etat.

Il espère que l'urgence écologique, à laquelle s'ajoute l'urgence sociale et économique, produira le déclic indispensable pour passer des intentions déjà excellentes aux réalisations enfin effectives.

Les interventions de la **salle** ont ensuite couvert de multiples facettes du débat : le décalage entre les intentions du Grenelle de l'Environnement et les actes actuels (suppression de dessertes ferroviaires, désélectrification de lignes ferrées...), l'implication insuffisante des populations dans les choix d'investissements, la mutation nécessaire des métiers du transport, notamment dans le transport routier, la nécessaire prise en compte des critères sociaux et environnementaux dans les appels d'offres, les enjeux technologiques, l'appréciation de la question de l'endettement au regard des politiques d'investissements dans les infrastructures de transport.

Serge ORRU a insisté sur l'ampleur du dérèglement climatique et sur la nécessité de décarboner notre économie en consommant moins d'énergie. Il a notamment souligné que l'allègement de la facture pétrolière permettrait de mobiliser de nouvelles ressources budgétaires tout en sauvant le climat.

Didier JOUVE pense en effet qu'une sortie par le haut est possible mais qu'elle nécessite des politiques de développement durable résolues, c'est-à-dire de faire des choix qui sont simultanément efficaces économiquement, solidaires socialement, responsables écologiquement, et dont la mise en œuvre, l'élaboration, le suivi, exigent qu'ils soient réalisés dans une logique de bonne gouvernance avec l'ensemble des acteurs.

Michel SAVY confirme que la dimension de recherche publique est essentielle, notamment pour le transport routier : il rappelle en effet que le transport routier reste largement le mode de transport dominant dans les scénarios actuels puisque la moitié des

tonnes transportées en Europe parcourent moins de 50 km. Or, la route est un gisement de progrès énorme. Il faut, selon lui, apprivoiser la route, la civiliser et la faire contribuer à cette recherche.

La vision multimodale est une vision où tous les modes se composent et M. Savy estime qu'introduire une concurrence « écologique » entre les entreprises et, pourquoi pas entre les travailleurs du transport, serait contreproductive.

Enfin, il préconise de faire participer les citoyens au débat, participation sans laquelle les mobilisations et les arbitrages financiers deviendront très difficiles.

Il faudra certainement, selon **Didier LE RESTE**, combiner les interventions citoyennes et les mobilisations sociales pour qu'il y ait des décisions politiques fortes à la hauteur des enjeux. Il insiste sur le maintien des prérogatives de la puissance publique sur la propriété, la gestion et la maîtrise des infrastructures et des entreprises de transport. Il rappelle à ce sujet la proposition de la CGT de constituer un grand Pôle Public National de Transport Public.

M. Le Reste estime également que certains déficits sont supportables parce qu'ils répondent à une certaine efficacité sociale et à l'intérêt général.

Il rappelle enfin que les politiques qui, hier, affectaient 95 % des crédits dans les contrats Etat/Régions aux projets routiers et autoroutiers, laissant à l'abandon les infrastructures ferroviaires, critiquent aujourd'hui la SNCF et son Fret, les jugeant incapables de répondre aux défis lancés. Il convient de rétablir un certain nombre de vérités et de rééquilibrer massivement les flux d'investissements au profit des modes alternatifs à la route.

“ Agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables ”

■ Conclusions (extraits)

Jean-Paul BESSET

Porte-parole de la Fondation Nicolas HULOT



Au nom des organisateurs

« Je crois que les bonnes questions ont été posées, de manière directe et sans tabous, autour de la problématique des transports, même si évidemment toutes les réponses n'ont pas été données. Des pistes ont été tracées et je voudrais essayer devant vous de les synthétiser.

La problématique des transports, on l'a bien senti dans toutes les interventions, est au centre des défis de l'époque. Ces défis, je les situerais à deux niveaux :

- culturel,
- économique et social.

Le niveau culturel n'a pas donné lieu à des interventions en tant que telles, mais il était très présent dans les fondements des interventions des uns et des autres ou, parfois, dans les non-dits. Il faut en effet aborder la question des valeurs. Derrière les choix de mode de transports, c'est la question de la valeur de la mobilité qui est posée. Quelle est la valeur de la mobilité? Jusqu'où doit-on pousser l'identification de celle-ci avec la liberté individuelle et collective? Ne faut-il pas confronter le principe de mobilité avec un autre principe: celui de proximité? Est-ce que les contraintes écologiques et sociales, qui sont indissociables

Quelle est la valeur de la mobilité? Jusqu'où doit-on pousser l'identification de celle-ci avec la liberté individuelle et collective?

l'une de l'autre, ne nous obligent pas à s'orienter vers des politiques de modération, y compris du point de vue de la mobilité?

Est-ce qu'au « bougisme » qui s'est emparé de nos sociétés, il ne faut pas opposer des conduites de raison et de modération?

Cela, c'est la sphère culturelle, celle des valeurs autour desquelles la société s'organise et auxquelles sont liées immédiatement les sphères économique et sociale.

Les impératifs écologiques ont été énoncés par le Grenelle, certains d'entre vous y ont fait référence. Désormais, les grands projets d'infrastructure, les grands choix collectifs de société devront être examinés à la lumière des nouveaux critères du Grenelle, à savoir les critères climatiques et les critères de biodiversité. Il ne saurait être question d'envisager une durabilité écologique si elle ne s'accompagne pas d'une durabilité sociale et vice versa. Les problèmes qui sont devant nous dans le secteur des transports sont redoutables, ne nous faisons pas d'illusions. Il faut employer les mots Restructuration et on sait ce que Restructuration signifie du point de vue social. Des secteurs économiques sont très exposés. Les mutations seront difficiles. Ça débouche sur une question centrale qui, je crois, est la question fondamentale de ce colloque: quel objectif central doit se donner une politique des transports, quel choix doit-on faire du point de vue de la mobilité? Doit-on réduire celle-ci, c'est-à-dire réduire les

Pourquoi se déplacer et quoi déplacer? Cherchons à redonner un sens à la mobilité.



trafics à base d'énergie fossile et diminuer par conséquent l'offre de transport? Autrement dit, faire décroître nos moyens de se déplacer et en tirer toutes les conséquences sur le plan économique et social? Ou au contraire, doit-on maintenir cette offre, voire l'augmenter en favorisant l'accroissement du trafic comme source d'échange et de richesse?

C'est la question qu'on ne peut pas éviter de se poser crûment. Je rappellerai l'intervention de Jean Jouzel ce matin. Il faut diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Ce qui signifie dans un pays développé comme le nôtre qu'il faut les diviser par quatre.

Comment diminuer les transports contraints? C'est peut-être là que réside la clé, c'est-à-dire vous, moi, qui sommes obligés de prendre notre voiture. C'est toute la problématique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'étalement urbain et de l'organisation de la vie sociale (lieux d'habitation, de travail, de commerce, de loisirs) qui se trouve posée.

Deuxième grande série d'interrogations : quel outil majeur utiliser?

On a parlé de politique multimodale des transports, de transferts modaux pour rééquilibrer les choses. Il s'agit bien en effet de privilégier le rail et le fluvial par rapport au routier.

Quel financement pour cette politique de transfert modal au moment où certains lisent un désengagement de l'Etat dans la politique des transports. C'est une question qui ouvre sur la fiscalité, qui intervient en priorité dans les choix d'une politique des transports. La fiscalité n'est pas seulement ce que vont payer les autres, c'est aussi ce que l'on doit payer nous, en tant que consommateurs.

La fiscalité sera le meilleur révélateur des choix politiques en matière de transports.

Il faut également pouvoir bousculer les habitudes, les traditions et les intérêts sans accabler qui que ce soit. Il faut en particulier pouvoir dire que la place de l'automobile individuelle doit se rétracter. C'est une affaire de volonté politique qui ne doit pas hésiter à bousculer.

Enfin, sur cette détermination de la volonté politique, entre l'incitatif et le dissuasif, je crois que si la situation est si urgente et si grave, le temps de l'incitatif est terminé. Il a échoué. Nous devons aller vers des systèmes qui imposent des

**L'incitatif a échoué.
Il faut des normes, des règlements, la vérité des coûts et oser aller dans le dur du choix de société.**

normes, des règlements si on veut sortir de l'impasse dans laquelle on est et rétablir la vérité des coûts. Le politique doit avoir ce courage.

S'il y a une norme et si elle est acceptée et discutée démocratiquement, l'ensemble des couches de la société se mettra en mouvement vers cette norme pour s'organiser. Le Grenelle a un résultat plutôt positif parce qu'il envoie un signal assez

fort. Pour la première fois en France, on a là un ensemble de mesures solides, robustes, mais il reste trop incitatif sur un certain nombre de choses. Il n'ose pas aller dans le dur, s'affronter aux enjeux auxquels on est soumis.

Enfin, les questions technologiques : échapperons-nous au défi de diminuer la mobilité tout en maintenant un niveau d'activités suffisant pour l'ensemble de la société? La vérité oblige à dire que nous n'avons pas grand-chose en magasin à échelle de temps raisonnable par rapport aux enjeux qui sont fixés. Nous ne pouvons pas miser l'avenir de nos sociétés sur d'hypothétiques avancées technologiques.

Donc, il faut faire d'autres choix dans la recherche et le développement, du côté des économies d'énergie, vers des combustibles de remplacement, qui ne concurrencent pas les denrées alimentaires, vers un type d'urbanisme qui renverse la tendance à l'étalement urbain, vers les circuits courts de distribution..., chercher tout ce qui va favoriser cette mutation de la société française.

Sur le fond, n'éluons pas la question : pourquoi se déplacer et quoi déplacer?

Posons-nous les questions d'usage avant de parier sur le génie des ingénieurs. Cherchons à redonner du sens à la mobilité.

La question des transports est certes une question technique, mais c'est d'abord une question de choix politique donc de choix de société. >>>



Ils ont dit...

Philippe GUICHARD

CFDT Transports urbains

“ Des municipalités baissent l'offre des transports urbains car elles délèguent la gestion à des groupes mondiaux riches pour se décharger de l'organisation. Le gouvernement envisage-t-il d'intervenir? ”

Gérard LE BRIQUER

Équipement
Environnement

“ Dans la période actuelle d'installation du MEEDDAT, il faut bouger les curseurs des moyens et de l'organisation du MEEDDAT pour la mise en œuvre des choix de politiques publiques du développement durable. ”

M. TOUBOL

Représentant M. Pépy,
Président de la SNCF

“ Un opérateur tel que nous doit rechercher la solution la mieux adaptée à la demande et examiner simultanément les alternatives à l'aune des empreintes environnementales. La SNCF, opérateur de transport multimodal, prend de plus en plus en compte ces empreintes, mais l'efficacité de la démarche ne pourra qu'être amplifiée par l'engagement des autres acteurs : autorités organisatrices, chargeurs, pouvoirs publics décideurs des investissements majeurs, citoyens et, enfin, personnels... ”

Paul FOURIER

Secrétaire général
Fédération CGT
Transports

“ La loi du 21/08/07 oblige les autorités organisatrices à inclure des critères sociaux et environnementaux dans les appels d'offres et dans les passations de contrats. On attend une réponse concrète des autorités organisatrices. Sur le routier marchandises, il faut repositionner son rôle et, en même temps, travailler à favoriser de meilleures conditions et organisations du travail des salariés du routier. Il faut une revalorisation du dialogue social dans tout le secteur. ”

Jean-François AGRIN

Conseiller économique
et social Midi-Pyrénées

“ Dans le Grenelle de l'Environnement, il y a une question fondamentale: la démocratie. Comment écoute-t-on les populations? ”

Marc DELEPOUVE

Secrétaire Général ATTAC

“ La question du financement est centrale, elle a traversé tout le colloque. Les dividendes versés aux actionnaires prennent une part très importante dans la valeur ajoutée. Tant qu'on n'aura pas mesuré l'importance des enjeux, on n'avancera pas. ”

Daniel Paul ROSES

Secrétaire Général
Fédération Transports
CFE-CGC

“ Quand des métiers devront évoluer et qu'il s'agira de faire migrer quelqu'un qui œuvre dans le transport routier, on aura des drames sociaux à gérer. Envisager la démarche avec des moyens techniques, des solutions d'aménagement du territoire, une ambition avec des capitaux financiers..., comment peut-on imaginer cela sans un regard social derrière? Comment gérer une mutation? Avons-nous une vision à ce niveau? ”

André MILAN

CFDT Secrétaire Général,
Fédération Transports
Équipement

“ La combinaison logement-emploi-transport-équipements socio-culturels constitue le socle de la cohésion sociale. D'où la nécessité de conserver et de développer des services publics car ils correspondent à la délivrance de droits fondamentaux. Le développement durable et les sujets du réchauffement climatique nous obligent à élargir notre champ de vision, à intégrer des logiques et à repenser nos actions. ”

Contacts

● CGT

tél. 01 48 18 80 00
www.cgt.fr
Daniel Geneste
d.geneste@cgt.fr

● CFDT

tél. 01 42 03 80 00
www.cfdt.fr
Jean-Pierre Bompard
jpbompard@cfdt.fr

● CFE-CGC

tél. 01 55 30 69 17
www.cfecgc.org
Huguette Viglietti
huguette.viglietti@cfecgc.fr

● Alliance pour la planète

www.lalliance.fr

● Greenpeace France

tél. 01 44 64 02 02
www.greenpeace.fr
Anne Valette
anne.valette@greenpeace.org

● Les Amis de la Terre

tél. 01 48 51 32 22
www.amisdelaterre.org
Laurent Hutinet
laurent.hutinet@yahoo.fr

● WWF

tél. 01 55 25 84 84
www.wwf.fr
Serge Orru
amortier@wwf.fr

● France Nature Environnement, Réseau transport et mobilité durables

tél. 02 38 62 49 24
www.fne.asso.fr
Michel Dubromel
mdubrome@club-internet.fr

● Fondation Nicolas Hulot

www.fondation-nicolas-hulot.org
Marion Cohen
tél. 01 41 22 10 96
m.cohen@fnh.org

● Réseau Action Climat

tél. 01 48 58 83 92
www.rac.org
Olivier Louchard
olivier@rac-f.org

● FNAUT

tél. 01 43 35 35 77
www.fnaut.asso.fr
Jean Sivardière
sivardiere@wanadoo.fr

● Groupe ALPHA

tél. 01 53 62 70 00
www.groupe-alpha.com
Valérie Sagnol
v.sagnol@groupe-alpha.com

● Syndex

tél. 01 44 79 13 00
www.syndex.fr
Christian Duchesne
c.duchesne@syndex.fr

