

Réponses du candidat à la DIRAP

Pollution liées aux transports, question locale ou question globale ?

Les problématiques de nuisances sonores et de pollution chimique relatives à l'activité aérienne, s'inscrivent au cœur des enjeux du transport, mais également du désordre climatique, de la perte de biodiversité, ou de la pénurie d'énergie fossile qui nous impose d'interroger notre modèle de société qui ne jure que par le productivisme et nous fait consommer sans réfléchir à notre avenir et sans solidarité. Cette situation n'est pas tenable. Lorsqu'on sacrifie l'intérêt général, on ne crée des gains immédiats que pour une oligarchie de profiteurs, et on ne laisse qu'une chose en héritage : un désastre humain et écologique.

Nous sommes convaincus que si nous voulons organiser la nécessaire transition écologique, cela ne sera possible qu'avec une mobilisation citoyenne, qui ne doit pas se confondre avec une politique du « chacun pour soi » qui fait peser la responsabilité des désordres climatiques – comme c'est le cas avec les nuisances aériennes - sur l'individu là où nous savons que c'est la puissance publique qui encourage le développement d'un modèle économique, social et environnemental à bout de souffle.

La planification écologique comme outil

Dans un monde où le pétrole va se faire de plus en plus rare, nous devons préparer impérativement la bifurcation écologique. Cela comprend nécessairement la question de la relocalisation de l'économie qui ne peut se concevoir en dehors d'une politique ambitieuse d'aménagement du territoire où est réintégrée la notion de temps long du développement, par opposition au temps court prôné par le capitalisme et ses besoins de rentabilités immédiates. En effet, la spéculation immobilière et la spécialisation des territoires sont aussi responsables des absurdités écologiques et sociales. Avec la planification écologique, le Front de Gauche entend préparer le nécessaire changement de modèle de consommation, de production et d'échange. Car le modèle actuel entretient et aggrave les inégalités sociales, et organise le pillage des ressources naturelles. Les Français ont pris conscience de l'obligatoire transformation des comportements que requiert l'état de la planète. Mais les bonnes pratiques individuelles ne suffiront pas si la puissance publique, instrument et personnalisation de la collectivité nationale, ne joue pas son rôle d'impulsion et de coordination.

Nous refusons au Front de Gauche de renvoyer à la responsabilité individuelle (souvent culpabilisante) le fait de parvenir à réaliser l'objectif de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre dès 2030. Nous sommes attachés à une politique publique ambitieuse de planification écologique touchant à l'occupation des sols, à travers des prescriptions dans la gestion des densités de population et l'objectif de rapprochement des zones d'emploi et de logement. La thématique du logement doit être considérée en lien avec une réflexion dans le domaine de la mobilité. Il s'agit tout autant de mettre un terme à la fermeture des services publics de proximité et à leur concentration dans les centres urbains qui n'ont d'autre conséquence qu'un recours accru à l'automobile. De même nous ne pouvons accepter la politique au fil de l'eau qui voit les taux de croissance du transport de marchandise dépasser ceux de l'économie en général et selon la commission européenne « devraient croître encore de 50 % dans les vingt prochaines années ». Actuellement les émissions de gaz à effet de serre et la consommation des ressources énergétiques non renouvelables vont de pair avec les délocalisations. Elles représentent un quart des émissions totales européennes et sont issues à 85 % du transport routier.

Organiser la transition vers une société qui relocalise sa production.

Nos économies dépendent d'échanges à grande distance que seule l'abondance de pétrole bon marché a rendus possibles. Or il y a urgence à questionner ce modèle car l'ère du pétrole bon marché, qui contribue à faire parcourir des milliers de kilomètres à des marchandises parce que les coûts de main-d'œuvre sont moins élevés là-bas et le prix de vente plus intéressant ici, nous conduit à la catastrophe sociale et écologique. La relocalisation de l'économie permettra de réduire nos gaspillages énergétiques ainsi que nos émissions de CO2. Stopper les délocalisations qui sont autant de perte de savoir-faire technologiques, c'est comprendre la nécessité économique et sociale du maintien d'une industrie comme d'une agriculture paysanne de qualité. La relocalisation de ces activités sera impulsée via un système de visas sociaux et environnementaux, ainsi qu'à l'aide d'une taxe kilométrique. Elle devrait permettre d'améliorer la situation des actifs et de se poser la question des produits et des usages. Parallèlement il convient de développer une politique du transport de marchandise par voie ferrée et fluviale pour le transport de marchandises de longues distances. Car la relocalisation n'est pas le repli sur soi mais une autre manière de produire et de consommer. Dans sa campagne le Front de Gauche a décidé d'identifier toutes les initiatives qui œuvrent à la relocalisation de l'économie. Plus que jamais, la relocalisation est d'abord un enjeu « politique » afin que les citoyens reprennent le pouvoir sur leur économie et la gestion de leur cité.

Repenser la place de la voiture individuelle.

Pour le Front de gauche des Transports, il s'agit de mettre en œuvre une politique de la mobilité qui accorde une place à la voiture en tenant compte du fait que le modèle de la voiture individuelle pour tous est en passe de devenir trop coûteux. Et pour ce faire de préparer les nécessaires alternatives à ce modèle. La réponse se trouve dans trois outils complémentaires selon les besoins des personnes : des transports collectifs nombreux, maillant peu à peu le territoire, pour compléter les transports en commun existants qui devront être variés (autobus plus nombreux reliant le périurbain aux centre-ville, taxis collectifs, co-voiturage, etc.) ; des véhicules individuels (hybrides, électriques, faible consommation, etc.) mais disponibles pour tous selon des formules différentes (co-voiturage, auto-partage, etc.) mais également le développement du vélo individuel comme en partage. Enfin il faut repenser un aménagement du territoire qui cesse d'éloigner des centres urbains les populations contraintes d'utiliser toujours plus leur voiture pour accéder à l'emploi et aux services publics.

L'aménagement du territoire au service des besoins. En milieu urbain nous souhaitons engager une politique globale de remplacement de l'automobile par d'autres modes de déplacement. Cela doit inclure trois éléments, qui passent bien sûr par la promotion des « modes doux » (transports en commun, vélo, marche) et une maîtrise de la voiture (vitesse réduite, stationnement contrôlé) mais surtout une forte articulation entre politique d'urbanisme, politique de transports et politiques sociales locales à l'échelle des bassins de vie. Construire de nouveaux logements sociaux dans les centres urbains (200 000 par an), réquisitionner les logements vides et faire baisser les loyers et l'achat immobilier en calculant par bassin de vie la moyenne – comme cela se fait déjà pour endiguer la spéculation immobilière et permettre à tous, salariés, ouvriers, employés d'avoir droit de se loger dans des périmètres urbains bien dotés en transports en commun. Le financement de la construction du logement social se faisant notamment par la réaffectation du livret A. Développer dans le même temps les « plans de déplacements urbains », pour permettre la mise en cohérence des politiques sectorielles relatives à l'habitat ; autant d'actions qui peuvent constituer de nouvelles opportunités d'influer sur les contenus et la cohérence des politiques de transport pour les citoyens, qui s'en saisissent.

Partir de l'utilité sociale et environnementale

Au Front de Gauche des transports, nous considérons qu'il est nécessaire de mettre un terme aux projets qui ne représentent bien souvent contraires à l'intérêt général, en réorientant les fonds correspondants qui pourraient servir les citoyens. Concernant les projets LGV comme le projet d'aéroport nous sommes favorables à un moratoire. En effet la priorité est à l'entretien des voies pour faire disparaître les trop nombreux tronçons ferrés où s'imposent les vitesses réduites faute d'entretien du réseau. L'utilité sociale doit aussi primer là où les projets de LGV notamment s'accompagnent de fermeture de gare et de diminution de dessertes et que certaines lignes du réseau ferré se voient menacées comme c'est le cas actuellement avec la ligne Rodez-Toulouse ou encore les lignes du Massif central.

L'efficience et l'utilité des transports sont tributaires, entre autres, de la qualité des infrastructures et de l'offre matérielle (bus, trains...). Afin d'assurer une finalité conforme aux besoins de la collectivité, leur financement doit rester public. En se concentrant sur des projets rentables, les partenariats public-privé (PPP) ne permettent pas de développer un aménagement équilibré et égalitaire du territoire : ils ne servent que les intérêts du privé !

Il en est de même de la nécessaire maîtrise publique nationale des infrastructures, que ce soit dans leur réalisation, leur exploitation ou leur maintenance. Ce sont là les conditions essentielles pour assurer la cohésion territoriale, développer la multi et l'inter modalité dans le cadre d'une politique publique de transition écologique. Le service public doit prendre acte des nouveaux enjeux : la priorité ne doit pas être au tout TGV mais au développement du transport de proximité, notamment le transport à la demande, aux trains inter-régionaux, à l'inter modalité, la baisse des tarifs, le Fret, le cabotage maritime, et une nouvelle répartition entre les modes de transports, etc. La planification écologique, c'est remettre l'intérêt général et le citoyen au cœur de la prise de décisions pour tout ce qui le concerne, la politique des transports et l'aménagement du territoire. En rendant la décision aux citoyen-ne-s, la planification écologique permet un développement au service de tous, au profit de tous. Pour le Front de Gauche il s'agit de conditionner le financement de grands projets (LGV, autoroutes, aéroports, etc.) à la démonstration de leur utilité sociale et environnementale (et non à l'intérêt de leurs promoteurs). Nous garantirons le débat public en amont de tout projet de ce type. Enfin pour le Front de Gauche, la programmation des infrastructures de transports comme les questions d'aménagement à l'échelle du territoire doivent relever du ministère de l'écologie qui aura en charge la planification écologique.

Il ne s'agit pas, non plus, de limiter nos espoirs au développement des technologies qui, au mieux déplacent le problème de la pollution et de l'épuisement des ressources fossiles, et au pire produiraient plus de problèmes que l'utilisation actuelle du pétrole. Les industriels, allègrement relayés par les libéraux soucieux de se donner une jolie couleur verte, s'empressent de vanter le développement des énergies renouvelables sans poser la question de nos consommations énergétiques. Et pour cause : voilà un nouveau marché juteux, qui permet au « capitalisme vert » de faire de nouveaux profits sans remettre en cause le système. En bref, tant que l'on se situera dans le cadre du système productif actuel, tant que l'on n'agira pas sur la demande, celle-ci continuera à croître. Pour le Front de Gauche les progrès technologiques (réduction des consommations des véhicules notamment)

Enfin la politique de sécurité routière et de réduction de l'usage individuel des véhicules automobiles ou des deux roues motorisés passe par des changements de comportement. Selon une étude réalisée par la Sofres en partenariat avec le magazine Rue89, les Français sont convaincus que l'auto-partage (location de voitures) entre particuliers est un modèle d'avenir (47 % des interviewés) par rapport à la voiture personnelle (18 %) même s'ils hésitent à franchir le pas. Reste que la vitesse est encore une valeur « positive » dans notre société. C'est même un critère de réussite dans l'univers professionnel. Or tant que l'on fera de la vitesse une valeur sociale, il ne faudra pas s'étonner que les gens la reproduisent au volant. Pourtant

rouler 10 km/h de plus que la vitesse autorisée sur autoroute ne fait « gagner » que 3 minutes pour 100 kilomètres ! Mais avant de réduire les vitesses autorisées, il nous paraît nécessaire dans le cadre de la planification écologique de limiter les coûts tant sociaux qu'environnementaux des déplacements. Nous proposerons que les véhicules à deux ou quatre roues soient soumis à des règles strictes concernant le rapport poids/puissance, la vitesse maximale (proche des 130 km/h), la consommation, et les émanations polluantes (CO₂, mais aussi particules fines, COV, NO_x, etc.).

Tout n'est pas qu'une question de sanction (campagne de sensibilisation, éducation routière, etc.). Nous considérons comme essentiel une refonte globale de la formation au permis de conduire pour modifier les comportements au volant. 75 % des tués sur la route sont des hommes et un tiers des femmes victimes d'accident de la route sont des passagères. Au Front de gauche des transports nous préconisons que soit engagé une réflexion avec les constructeurs automobiles pour qu'ils cessent de faire de la vitesse une donnée sous-jacente dans leurs publicités. La sécurité routière doit avoir les moyens d'intervenir dans tous les établissements scolaires pour contribuer à développer des changements de comportements dès le plus jeune âge. Par ailleurs le Front de Gauche des Transports est favorable à une réforme en profondeur du permis de conduire incluant la question de la gratuité de l'accès à cette formation.

Un financement qui part des besoins

Aujourd'hui l'exonération de taxe sur les carburants s'applique aux secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre, système économique qui aggrave la crise écologique et la crise sociale. C'est une toute autre démarche que veut impulser le Front de Gauche. Puisque les services publics sont la principale richesse des salariés et de tous ceux qui n'ont pas de patrimoine, faisons de la défense et de l'extension des services publics un grand projet. Cela passe immédiatement par le retour à une TVA à 5,5 % pour les transports publics.

Par ailleurs nous estimons qu'il faut remettre au centre des préoccupations la qualité de vie et la santé de celles et ceux qui subissent aujourd'hui les conséquences d'une mobilité subie. La ville est un bien collectif, fournisseur de services, de culture, etc. dont l'accès doit être garanti à chacun. Cela commence par affirmer que la France mais aussi la planète sont déjà assez riches, que ce n'est pas un problème de moyens (de grosseur du gâteau) mais de choix politiques. Osons dire que la crise écologique nous interdit de refouler encore la grande question historique qui est celle du partage des richesses.

Pour ce qui est des sociétés d'autoroutes, l'application des préceptes économiques libéraux ont abouti à la privatisation des sociétés d'autoroutes alors que l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France qui souffre d'un manque chronique de financements) trouvait dans le produit des péages sa source principale de financement. Cette opération, que l'on peut qualifier de bradage, voit aujourd'hui les opérateurs privés réaliser 2 milliards d'euros par an de bénéfices sur un chiffre d'affaires de 8 milliards ! Bref la droite a dans ce secteur comme dans tant d'autres appliqué ses recettes qui visent à privatiser les bénéfices et à demander à la puissance publique de prendre en charge les besoins en aménagement. C'est un cercle vicieux car la privatisation était censée encourager l'innovation, la qualité des services et la baisse des coûts pour « les clients ». Or c'est tout le contraire, notamment pour les usagers des autoroutes qui ont vu les prix augmenter bien plus vite que l'inflation. Au Front de Gauche, nous considérons qu'il faudra revenir sur ces privatisations car la mise en œuvre d'une politique ambitieuse en matière de transport passe par des actes forts. Cela rapportera 2 milliards d'euros par an. Ces dividendes serviront entre autre à développer le Fret, comme le prône le Grenelle de l'environnement. Le Front de Gauche est favorable à la mise en place d'un Pôle Public National des Transports pour doter la France d'un outil économiquement, socialement et écologiquement performant. Ce n'est pas du dogmatisme, mais un fait : le privé recherche avant tout, dans le transport comme

ailleurs, le profit. C'est pourquoi l'intérêt général n'est pas respecté. Il faut une maîtrise publique dans ce domaine.

La recherche de financements passe aussi par la création d'un « pôle public financier ».

Ce réseau sera chargé d'une nouvelle mission de service public. Il s'occupera du crédit et de l'épargne. Ils seront mis au service de l'emploi, de la formation, de la croissance réelle, de l'aménagement du territoire et de la préservation de l'environnement. Les investissements seront donc sortis de la pression des marchés. Dans cette même dynamique nous proposons, la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé, sur le modèle du Livret A. Il s'agit d'un livret offrant un produit d'épargne sécurisé. Ses fonds serviront à financer des projets d'infrastructures de transport mais également l'entretien des réseaux existants. Concernant les transports urbains, la création de ce nouveau livret d'épargne défiscalisé permettra de dégager le milliard d'€ qui manque aujourd'hui pour le financement des projets de développement des transports urbains (développement de réseaux de tramways, bus à niveau de service, développement de modes alternatifs comme le vélo, etc.). C'était l'un des nombreux engagements de la loi Grenelle 2 qui comme beaucoup d'autres ont été abandonnés une fois les annonces faites.

Parmi les premières mesures à prendre dès 2012, nous proposons de créer un Versement Transport Régional (VTR) pour financer le développement de TER et liaisons inter-villes. Ce VTR (0,3 % de la masse salariale des entreprises) sera mis à disposition des régions. Il sera exigé une contribution financière spécifique des réels bénéficiaires des transports publics (centres commerciaux, activités de loisirs, etc.). Pour le Front de Gauche, les mesures de fiscalité écologique ne peuvent être que des outils incitant à la sobriété énergétique et au retrait du marché des produits polluants facilement substituables. Elles doivent aussi répondre à certaines conditions : elles doivent être justes socialement et accompagnées de politiques actives des pouvoirs publics pour développer des alternatives ainsi que des actions de reconversion. En effet, la finalité d'une fiscalité écologique n'est pas de trouver des sources de financement pérennes mais doit être de modifier radicalement les comportements économiques, individuels et collectifs. Ainsi les recettes attendues d'une taxe sur les poids lourds sont souvent envisagées comme des sources de recettes pérennes pour l'AFITF et non comme l'outil d'une politique de report modal volontariste au profit du rail et de la voie d'eau.

Nous sommes par ailleurs favorables à la suppression des niches fiscales absurdes dont bénéficie le gazole, le kérosène des avions et les agro-carburants, allègement qui encourage le mésusage des énergies là où nous devons tendre vers un modèle de sobriété et de développement des circuits courts.

Un véritable service public des Transports

Il s'agit de mettre un terme au système actuel de séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation. La réunification est un impératif. Car infrastructure et exploitation sont totalement liées et interdépendantes ; créer deux entités qui défendent des intérêts opposés n'a abouti qu'à une augmentation de la dette des deux entités, un affaiblissement de la qualité et de la sécurité au détriment des voyageurs, une perte de savoir-faire dans le secteur du Fret. Or comment assurer la sécurité des passagers, offrir de bonnes conditions de travail aux cheminots, et passer de la route au rail par la mise en place du transport de container et le cas échéant du feroutage sans impulsion publique ? Raison pour laquelle le Front de Gauche considère comme impératif de revenir sur la loi de 1997. Reste à définir les contours et les missions de ce nouveau service public ferroviaire unifié. Il devra prendre en compte la diversité des réalités régionales et sortir du cadre actuel du système économique qui n'a d'autre fonction que de dégager des profits financiers, c'est-à-dire de défendre les intérêts d'une minorité qui s'imposent au détriment des besoins de la collectivité. Les lignes (TGV, Inter cité, TET) doivent continuer à être gérées par le service public unifié. Pour ce qui est des

TER qui participent de l'aménagement du territoire en répondant aux besoins des populations, il s'agit de conserver aux élus régionaux leur rôle, en lien avec l'entreprise publique dans un cadre donnant plus de place aux comités de ligne, mais il s'agit aussi de mettre fin à l'inégalité croissante entre les régions, dont les moins riches ne peuvent pas investir dans des TER.

Tout cela implique de sortir de la logique de la concurrence « libre et non faussée » pour reconquérir le temps long en lieu et place de la logique actuelle de concurrence généralisée dont le but est la recherche du profit maximum pour les opérateurs et les chargeurs, plutôt que la satisfaction des besoins sociaux et de l'intérêt général du pays. Cela appelle une remise en cause et des directives européennes qui organisent cette libéralisation et des décisions nationales de privatisation qui spolient la puissance publique des outils d'une réorientation de la politique des transports. Là aussi, les citoyens, les usagers, les personnels, doivent se réapproprier leur avenir.

Le Front de Gauche se fait le porte-parole de cette ambition.

Placer les différents modes de transport hors des règles du marché constitue un véritable choix de société pour un autre modèle de développement. L'Union Européenne, sans procéder à aucune évaluation sérieuse, accélère les mises en concurrence à coup de directives de libéralisation poussant à la privatisation des entreprises publiques et conduisant à la dégradation du service public. Il convient de remettre en cause les traités européens et d'abroger ces directives. C'est la condition pour maintenir et recréer de grands services publics de transport sur des critères d'efficacité sociale, avec une gestion démocratisée et un développement des coopérations. Le Front de Gauche est contre l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des lignes ferroviaires de voyageurs. Il s'agit également de lutter contre le dumping social, l'alignement des conditions de travail des salariés du secteur des transports pour les salariés du rail sur la convention collective la plus élevée socialement car il ne suffit pas de garantir la SNCF dans ses missions si celle-ci organise le dumping social en faisant appel à des sous-traitants par le biais du développement de filiales. Il s'agit bien de redéfinir les missions des entreprises publiques des transports.

La

gouvernance

Pour le Front de Gauche, les mécanismes de décision pour répondre à l'intérêt général doivent être profondément renouvelés. Le Front de Gauche considère qu'il faut accorder plus de pouvoir aux usagers, aux élus, aux représentants des salariés, dans les entreprises publiques des transports comme dans les politiques d'aménagement du territoire. Développer les comités de lignes, les débats publics autour de l'aménagement, faire participer l'ensemble des acteurs des transports. Dans cette optique nous ne réduisons pas notre approche à la question de plus de décentralisation. Car si celle-ci conduit à reproduire les mécanismes de décisions opaques qui prévalent dans la constitution actuelle, rien ne change véritablement. Pour le Front de Gauche les principes qui doivent prévaloir sont la garantie d'un accès à l'ensemble des services publics dans le cadre d'une politique de sobriété énergétique. Pour ce faire il convient de lier les questions d'organisation spatiale des services publics (école, transports, santé, etc.) et celles de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'intégrer l'aspect économique, social, culturel et politique pour faire de l'égalité territoriale un des objectifs de notre projet de société, c'est-à-dire, de ne pas sacrifier des vies ni des territoires ruraux sur l'autel de la rentabilité. L'aménagement du territoire se pense globalement au sein de la République mais choisi d'y faire participer pleinement les citoyens car c'est l'éloignement des institutions actuelles du pouvoir des citoyens qui entretient la crise démocratique : trop souvent aujourd'hui le pouvoir gouverne sans le peuple, voire contre lui à l'échelle nationale comme locale.

La gestion de la problématique de pollutions chimiques et sonores relatives aux activités aériennes, passe donc par un changement d'orientation économique et écologique permettant

de mettre l'économie au service de l'homme et de la planète, par une relocalisation de l'économie, par le développement de nouveaux modes de transports et de nouvelles filières énergétiques, qui permettront de régler en profondeur les causes de ce problème, ce à quoi les déplacements des couloirs aériens, de hauteurs de vols ne répondent que partiellement, surtout quand on sait que ce sont les territoires les mieux organisés ou les plus importants qui peuvent se faire entendre au détriment des autres.