

Dogme contre vérité et réalité

Dans un communiqué de presse paru le 18 janvier dernier, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Ségolène ROYAL, annonçait son nouveau plan de soutien au transport combiné. Cette annonce est passée inaperçue, éclipsée par le plan de soutien à l'emploi du président de la République rendu public le même jour. Pourtant ce communiqué avait son intérêt. Tout d'abord par l'appui en lui-même et des sommes allouées, mais aussi par les arguments avancés par la ministre.

En effet, nous ne pouvons que regretter que le communiqué reprenne quelques poncifs sur le transport routier pour justifier le plan de la ministre : transport routier sur émetteur de CO2, report modal global, fin du tout routier...

Si tous les opérateurs, dont les transporteurs routiers intéressés, si tous les acteurs de la mobilité, sont d'accord pour que des efforts soient faits en faveur du transport combiné, on ne peut le faire en cachant la vérité, faute de quoi à nouveau l'enveloppe de 30 millions d'euros alloués sur trois ans n'aura servi à rien. Il ne sert à rien non plus de dénier le leadership du transport routier dans les transports terrestres. Il l'est et le restera à l'avenir, à tel point d'ailleurs que Mme ROYAL, elle-même, a annoncé le 31 janvier, dans une autre allocution, sa volonté de voir développer 1 000 km de routes solaire à court terme. Vous avouerez une certaine incohérence dans les propos. Et c'est bien là que le bât blesse : la cohérence de la communication, et surtout de la politique.

La vérité est que le transport routier participe à l'effort de baisse des émissions de CO2, et ce depuis déjà longtemps, avec la « Charte objectif CO2 ». Dans les semaines à venir elle va encore se développer avec l'entrée en vigueur d'un « Label objectif CO2 » qui permettra aux transporteurs de montrer la réalité de leur baisse d'émissions. Le développement des moteurs à gaz naturel, bio gaz, des moteurs électriques, de l'hydrogène seront autant de puits de gains. Pourquoi alors ne pas promouvoir ces évolutions en inscrivant aussi ces investissements dans le fond de financement de la transition énergétique ? J'apporte ma propre réponse : il ne faut pas heurter les Ayatollahs verts...

La vérité est que la bataille des émissions ne se joue pas seulement dans le report modal ou dans les gains effectués par le secteur. Elle se joue aussi dans la cohérence de la politique économique des transports routiers. Et de ce point de vue, elle se joue aussi dans le contrôle des flux de camions étrangers (poids lourds et véhicules utilitaires légers / VUL) circulant sur nos routes.

L'OTRE a toujours affirmé qu'une politique coercitive ne permettait pas un report modal mais un report de pavillon routier. La conjoncture continue de nous donner raison ! Ainsi, le fait d'avoir augmenté la fiscalité sur le gazole pour les transporteurs routier de quatre centimes plutôt que l'instauration de la vignette de circulation est-elle une bonne mesure de fiscalité environnementale ? On peut en douter lorsqu'on sait que finalement trois camions étrangers sur quatre circulant sur le réseau français ne l'acquittent pas et ne l'acquitteront pas. De notre point de vue, elle constitue donc une ineptie tant environnementale qu'économique : pas de recettes fiscales pour l'État, plus

de camions étrangers, moins de compétitivité pour nos PME.
Madame ROYAL avait affirmé le même point de vue au début de son mandat. Pourquoi l'abandonner ? La politique des transports routiers et la transition énergétique doivent être vus dans leur globalité, et non au seul prisme français en y appliquant une vision dogmatique du camion totalement désuète.

La dernière vérité est qu'un secteur des transports routiers français en bonne santé sera le meilleur vecteur de gains dans la réduction des gaz à effet de serre et dans une meilleure politique de report modal.