

Intervention dans le cadre du Forum Bus & Coach de l'IRU sur « Greening travel and tourism »

20 Octobre 2011

**Isabelle Durant
Vice President of the European Parliament
Les Verts/ALE**

La liberté de mouvement et, notamment, la liberté de voyager, sont quelque chose de très important pour les citoyens européens.

Mais comme vient nous le rappeler le thème-même de ce forum, il convient, pour les autorités publiques, comme pour les opérateurs économiques du monde des transports, de veiller à ce que cet important privilège ne soit pas acquis aux dépens du climat et de l'environnement.

Et je voudrais ajouter « ni aux dépens du contribuable ou de certains secteurs économiques ». Je pense ici notamment aux avantages, à mes yeux inacceptables, qui sont encore aujourd'hui accordés au secteur du transport aérien, sous la forme d'exemptions fiscales diverses (accises, tva, etc.) et même, dans de nombreux cas, sous la forme de subventions directes plus ou moins déguisées aux aéroports et compagnies aériennes (prise en charge de frais promotionnels de compagnies aériennes, sous-facturation des prestations de contrôle aérien, etc.).

Une telle situation n'est pas seulement dommageable pour les modes de transport ne bénéficiant pas des mêmes avantages, et en particulier pour le secteur des autocars, elle peut même l'être pour le secteur européen du tourisme qui, à quelques exceptions près, ne peut que bénéficier de transports sur des

distances plus moyennes que longues (les tropiques se trouvant, comme chacun sait, sur d'autres continents...).

Dans le même ordre d'idée, je peux comprendre que le secteur des bus et autocars souhaite doubler en volume au cours des 10 ou 15 prochaines années. Toutefois, en tant que députée européenne intéressée et impliquée depuis plus de 12 ans dans les questions de mobilité et de transport, je préférerais qu'on parle d'un doublement de la **part de marché** des bus et autocars. Il doit devenir clair pour tout le monde que « plus de prospérité et plus de mobilité » ne peut plus vouloir dire « plus de transport » mais bien « de meilleurs transports », sans quoi, je n'ose imaginer la congestion sur le réseau routier européen d'ici 10 ou 20 ans !

Concernant les objectifs du Livre Blanc, on peut donc effectivement se réjouir, comme le premier orateur de ce matin, du fait que certains objectifs chiffrés et facilement vérifiables en matière de mobilité durable figurent bel et bien dans le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne. Le problème est cependant que ces objectifs :

- sont beaucoup trop éloignés (on parle dans bien des cas de 2050, au mieux de 2030, ce qui est catastrophique en ce qui concerne les émissions de CO₂, car celui-ci s'accumule dans l'atmosphère. Viser un objectif de -60% d'ici 2050 ne signifie donc pas grand-chose si cet objectif est essentiellement atteint entre 2045 et 2050. C'est dès aujourd'hui qu'il faut impérativement commencer à diminuer nos émissions ;
- sont insuffisamment liés à des mesures concrètes : La Commission ne nous dit pas suffisamment comment elle compte aider les Etats Membres à rencontrer ces objectifs !

A certains égards, je dirais même que le Livre blanc m'interpelle en termes de cohérence. La Commission y rappelle son

nouveau crédo, la « co-modalité », c'est-à-dire en quelque sorte l'idée qu'il faut laisser les différents modes de transports se développer librement côte à côte, en se contentant de veiller à l'existence d'infrastructures intermodales. La Commission continue d'espérer un report modal vers les modes plus durables mais ne semble plus guère encline à encourager un tel report et me donne au contraire régulièrement l'impression de vouloir répondre aux défis que pose la croissance des transports, par toujours plus d'infrastructures.

Et lorsqu'elle écrit dans le Livre blanc qu'« il ne saurait être question de réduire notre mobilité », la Commission est suffisamment prudente pour ne pas parler de « nos transports » mais, dans la pratique, elle ne donne nulle part l'impression de vouloir prendre à bras le corps le problème de la croissance des transports en tant que tel. Or, sans politique volontariste en la matière, il est évident que nous n'atteindrons jamais les objectifs fixés par le Livre blanc...

Notre objectif ne doit pas pour autant être « moins de voitures » dans l'absolu, mais bien « moins de dépendance à la voiture », ce qui suppose :

- l'existence d'alternatives performantes,
- et qui se complètent pour remplacer efficacement, le plus souvent possible, le recours à la voiture individuelle, mais aussi à l'avion.

Une fois qu'on a compris cet objectif, on cesse de voir les véhicules lourds, c'est-à-dire non seulement les bus et les autocars, mais aussi les camions de livraison, comme un problème pour les villes. Dans la lutte contre la dépendance à la voiture, ces « grands gabarits » sont en fait absolument indispensables.

Pour cette raison, il est important que les autorités les intègrent, bien plus qu'actuellement, dans leur réflexion et dans leurs politiques :

- en matière de stationnement et de quais de débarquement,

- en matière de mixité des bandes de circulation réservées (en ouvrant certainement les bandes bus aux autres transports collectifs),
- en matière de parking et d'aires de repos pour les cars de tourisme,
- et même en matière d'équipement destinés à leurs conducteurs.

Plus généralement, il est de plus en plus clair que toutes les forces vives qui œuvrent à une mobilité plus durable doivent s'allier et travailler ensemble pour offrir des solutions intégrées aux besoins de mobilité légitimes de la population.

Le premier défi que devra relever cette grande coalition, c'est de faire comprendre que rationaliser le secteur des transports, ce n'est pas seulement bon pour notre environnement et pour notre qualité de vie ; cela peut même être bénéfique en termes de création d'emploi et de valeur ajoutée.

En effet, quand je vois le nombre d'heures passées par les automobilistes dans les bouchons, au volant de leur propre voiture, je ne peux m'empêcher de penser que nos transports individuels constituent un gisement d'emploi et de prospérité gigantesque, si l'on parvient justement à remplacer ne fut-ce qu'une partie des ces déplacements individuels par plus de déplacements partagés dans des transports collectifs, en bonne entente avec les modes complémentaires que sont la marche à pied et le vélo, bien sûr, mais aussi les autres transports collectifs, les taxis et même les voitures partagées.

Je vous remercie de votre attention.