

# « Le projet de liaison A28-A13 décline toutes les tares du tout-routier »

« Trente-cinq ans après le vote de la Loti, il est temps que la France se dote d'une nouvelle loi fondatrice sur les transports et la mobilité. Pour les communistes, la loi d'orientation sur les mobilités doit donc être une grande loi sociale, environnementale, industrielle, de santé publique, du service public et d'aménagement du territoire. Il en va de plusieurs enjeux fondamentaux pour le pays et ses habitants : le droit à la mobilité, la transition énergétique, enjeu majeur de notre siècle, la santé publique, les conditions sociales des 700 000 travailleurs du secteur des transports ou encore, l'avenir d'industries nationales stratégiques (automobile, ferroviaire...).

## « UNE LOI FONDATRICE »

Alors que le transport est toujours le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, le transport routier en est responsable à lui seul de 95 % (50 % revenant aux véhicules particuliers, 50 % aux transports de marchandises). La domination de la route engendre des coûts énormes pour la collectivité (infrastructures notamment). La congestion routière est en constante progression conduisant à la paralysie des échanges. Le coût global des embouteillages est estimé ainsi à 350 milliards d'euros entre 2013 et 2030 en France. Elle est au cœur d'enjeux de santé publique (accidents, pollution), dont les coûts sont supportés par la collectivité. La loi d'orientation sur les mobilités doit être une loi fondatrice pour sortir des énergies carbonées, lutter contre la précarité, renouveler notre industrie et éviter des dizaines de milliers de morts chaque année, victimes de la pollution de l'air et des accidents de la route. Elle doit être une grande loi d'aménagement du territoire, qui participe à la lutte contre l'étalement urbain et permettre un rééquilibrage entre la métropole parisienne et les autres régions. Elle doit accorder systématiquement la priorité aux transports les moins polluants (vélo, transports ferrés de voyageurs et de marchandises, transports fluviaux, bus) sur les modes individuels mécanisés

(voiture individuelle, avion), et limiter au maximum les émissions de polluants de tous les moyens de transport.

## « FAIRE CONTRIBUER LES ENTREPRISES »

Elle doit tourner le dos au culte de la vitesse consommatrice d'énergie : l'interdiction à terme des transports aériens en métropole, et leur substitution par le train, la réduction des vitesses maximales de circulation routière.

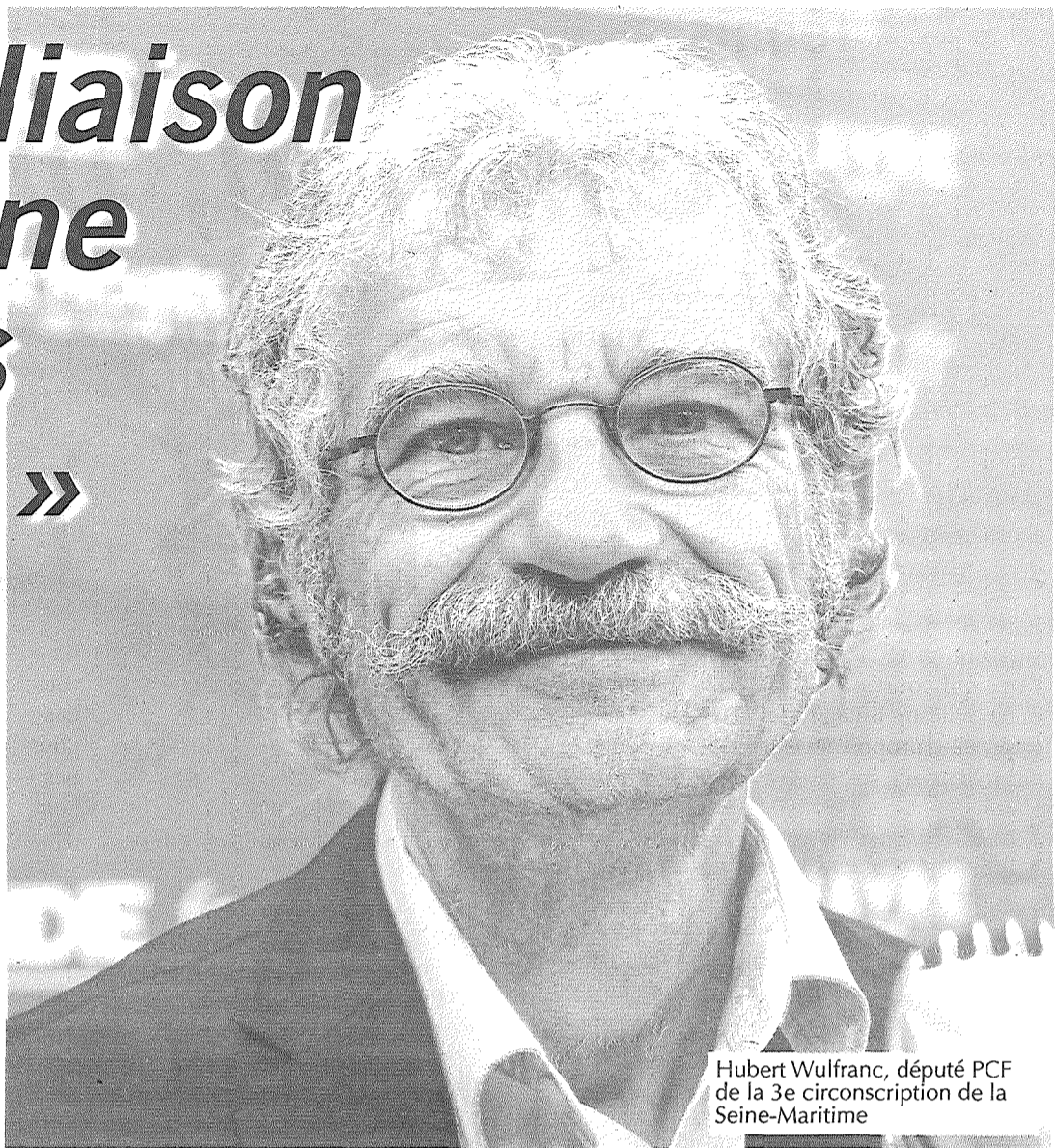
Elle doit être une grande loi de développement des investissements publics dans les infrastructures, en particulier pour le rail, le fluvial et le vélo, une grande loi de développement du service public et des grandes entreprises publiques. Une loi qui s'oppose à la mise en concurrence effrénée, qui renationalise les autoroutes et exclut le recours aux partenariats public-privé.

Elle doit se donner les moyens pour y parvenir, en particulier avec des financements publics, revalorisés grâce à des recettes efficaces à long terme. L'enjeu du financement est essentiel pour faire évoluer le modèle de mobilité français. Pour cela, il est d'intérêt général de faire contribuer les entreprises, en particulier celles qui entraînent d'importants déplacements quotidiens en voiture ou poids lourds : grandes surfaces commerciales, concentration de bureaux, secteur logistique.

## « DES PISTES DE FINANCEMENT »

Les financements proposés consistent en :

- une augmentation de la taxe locale sur les bureaux en Ile-de-France, et l'extension de cette taxe à l'ensemble du pays : 2 milliards d'euros de recettes annuelles
- l'extension à l'ensemble du pays de la taxe sur les parkings d'hypermarchés et de centres commerciaux : 2 milliards d'euros de recettes annuelles
- la création d'une éco-taxe poids lourds régionalisée (à coût nul pour les trajets intra-régionaux, et d'autant plus importante que les trajets traversent plusieurs régions) : 1 milliard d'euros de recettes annuelles
- la création d'un Livret d'épargne



Hubert Wulfranc, député PCF de la 3e circonscription de la Seine-Maritime

## HUBERT WULFRANC

- Député PCF de la 3<sup>e</sup> circonscription de la Seine-Maritime  
- Membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire  
- Porte-parole des députés communistes dans le cadre des Assises de la mobilité et du projet de loi d'orientation sur les mobilités  
- Ex-maire de Saint-Étienne-du-Rouvray (2002-juin 2017)

## 3 points clés

► Il faut accorder la priorité aux transports les moins polluants

► La renationalisation des autoroutes permettrait d'investir dans des pôles publics industriels

► Il manque 10 milliards d'euros pour financer le rail, les routes, le fluvial

transport sur le modèle du livret A pour favoriser le financement à long terme, l'entretien et la construction des infrastructures,  
- le déplaçonnement du versement transport pour financer davantage le fonctionnement des transports collectifs, d'en améliorer la fréquence et la qualité.

## « L'AXE SEINE FACE AU CANAL SEINE-NORD »

De plus, la renationalisation des autoroutes permettrait à l'État d'investir dans des pôles publics industriels et d'abonder le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transports en France.

Les Assises de la mobilité, organisées par le gouvernement, à la lumière des décisions prises récemment, tel que l'exemple de la vente l'Alstom, fleuron de l'industrie française des transports, à l'Allemand Siemens, ou encore la programmation de la suppression de 2 000 postes à la SNCF en 2018, annoncent une politique qui tourne le dos aux enjeux économiques et sociaux de notre pays en matière de mobilité pour nos concitoyens, mais aussi pour les flux de marchandises. L'axe Seine démontre à lui seul que les grandes décisions politiques à venir sont lourdes de conséquences.

La ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), sur laquelle chacun s'accorde, peut être pénalisée par les choix à courte vue du gouvernement. Déjà, le calendrier s'allonge et la réalisation globale de la LNPN est repoussée à l'horizon 2045. Le grand port à conteneurs du Havre

est toujours privé des investissements nécessaires pour un raccordement efficace au réseau ferré. Cela réduit à peu de chose les grandes déclarations sur l'axe Seine du Havre à Paris, en passant par Rouen, où le projet de liaison A28-A13 décline toutes les tares du tout-routier.

Alors que le projet de construction du canal Seine-Nord est au centre d'actions intenses pour permettre sa réalisation, l'axe Seine semble bien démuni pour faire face. Loin de s'opposer et sous réserve d'une consultation étroite avec les acteurs locaux du quart nord-ouest de la France, les projets normands, ferrés et fluviaux, doivent pouvoir disposer d'un engagement fort de l'État.

## « IL MANQUE 10 MILLIARDS D'EUROS »

Dans quelques semaines, le comité d'orientation sur les infrastructures présidé par Philippe Duron présentera les priorités d'investissement des prochaines années. Il manque 10 milliards d'euros pour financer le rail, les routes et le fluvial et ce, à la fois en matière d'entretien et de modernisation des infrastructures de transport nécessaire au pays.

Les propositions de recettes nouvelles proposées par les élus communistes et leur mobilisation dans les projets utiles pour les usagers et pour l'économie, en phase avec les enjeux environnementaux et sanitaires peuvent guider ces choix. »