

« Pour financer le transport ferroviaire, il faut une véritable fiscalité écologique »

Députée européenne écologiste, Karima Delli est membre de la commission Transports du Parlement européen. Elle revient sur le rapport Duron, qui propose le remplacement de lignes du réseau de trains Intercités par des autocars.



Karima Delli

Reporterre - Le rapport Duron présenté hier a fait l'effet d'une petite bombe, qu'en pensez-vous ?

Karima Delli - Ce rapport est un contre-sens. Le train, c'est bon pour le climat, bon pour l'emploi, bon pour l'égalité territoriale, et on veut en supprimer toujours plus ? La France a déjà perdu un quart de ses lignes ferroviaires depuis 1950, en passant de 40 000 à 30 000 km sur l'ensemble du territoire. Et le réseau des Intercités est un outil quotidien essentiel pour les citoyens, alors qu'aujourd'hui encore près de 8 millions de Français sont aujourd'hui privés de mobilité.

La mobilité devrait être un droit fondamental, mais il n'existe pas en réalité. Il faut aussi

prendre en compte l'impact sanitaire, avec la pollution grandissante : comment justifier la suppression de trains au profit d'autocars sur des routes déjà saturées ?

L'Obs a calculé qu'un trajet Lyon-Bordeaux émettrait ainsi trois fois plus de gaz à effet de serre : en pleine année de la COP 21, la suppression de trains est-elle une bonne décision au regard du climat ?

Les autocars doivent être envisagés comme un complément d'offre, en aucun cas comme un substitut. Depuis la signature du protocole de Kyoto, le secteur des transports a augmenté de 30 % ses émissions de gaz à effet de serre : c'est donc un des secteurs prioritaires des politiques climatiques. En Europe, il existe déjà un paquet Climat-Energie, alors, je travaille à un paquet Climat-Transports. Mais avec un tel signal, la France ne peut pas se revendiquer comme un exemple dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Le rapport justifie la suppression des trains par leurs déficits, un service dégradé, une piètre qualité du matériel existant. Que proposez-vous alors pour surmonter ces difficultés ?

Le rapport pointe de vrais problèmes, notamment liés à la vétusté des infrastructures et à des difficultés de rentabilité, mais on ne peut prétendre y répondre par une logique purement comptable. L'enjeu, au fond, est simple : face à la tendance à la libéralisation massive du secteur, est-ce qu'on veut encore défendre une vraie politique de service public des transports ?

Il est évident que la question de l'investissement se pose, mais elle suppose pour cela une véritable fiscalité écologique, qui financerait un plan de rénovation ferroviaire. Parallèlement, cela incitera à un report modal vers le fret qui est une des clefs pour réduire les émissions polluantes liées aux transports.

Mais tout ceci est une histoire de choix politique. La France est aujourd'hui le 25e pays sur les vingt-huit de l'Union Européenne en terme de fiscalité verte, nous n'avons toujours pas d'écotaxe... C'est un choix politique de financer à perte des grands projets inutiles comme le Lyon-Turin plutôt que favoriser les infrastructures existantes.

De son côté, quelle logique la Commission européenne suit-elle en matière de transport ?

Une logique libérale, qui menace la notion de service public. C'est pourquoi le 4e paquet ferroviaire qui va s'ouvrir d'ici la fin de l'année sera très important. L'autre dossier sur lequel il faut se battre, c'est le fameux « *plan Juncker* » dont le tiers des projets doivent concerner les transports - avec notamment un plan de rénovation ferroviaire annoncé mais sur lequel nous n'avons pour l'instant que très peu d'informations.

Encore une fois, c'est une question de cohérence d'ensemble : d'un côté, la France a

déposé, dans le cadre de ce plan Juncker, un plan national de rénovation ferroviaire visant à renouveler l'existant. De l'autre, elle annonce la fermeture de lignes... Il faut une politique de transports globale.

- Propos recueillis par Barnabé Binctin