

## ENTENDU POUR VOUS

Quelle politique de transport après le Grenelle de l'environnement? (PARIS, 20. 12. 07)

La grosse artillerie de diffusion des conclusions du Grenelle de l'environnement est en place et ce colloque devrait y contribuer. On y a entendu Hervé Mariton, député de la Drôme, rapporteur du budget des Transports, battu en 1997 par une triangulaire, réélu en 2002 et 2007, villepiniste ardent, malgré la rigueur des temps, plaider pour une moindre utilisation de la voiture et pour un puissant recours au vélo. Et ce député à l'humour sympathique de conclure sur une heureuse mais incertaine synthèse de l'écologie et de la sauvegarde des libertés.

Vient le tour d'Adrien Zeller, seul président de droite d'un conseil régional métropolitain. Son registre est trouvé : l'apologie de la régionalisation du transport ferroviaire. Il a raison, car l'Alsace est pionnière, dans ce domaine, sous la pression, dit-il, de ses voisins allemand et suisse, en avance sur la France. Il se dit favorable à la concurrence chez les opérateurs ferroviaires et la SNCF devrait bien se préparer à une concurrence dont le vieux monopole la protégeait. Surgit alors Cyrille du Péloux, représentant de Véolia, très engagé dans le transport ferroviaire, en particulier dans les Länder, et qui se dit prêt à exercer le rôle d'opérateur régional. JP.Farandou, pour la SNCF, conclut sur le mode résigné que son entreprise n'est pas paralysée par la concurrence, mais ajoute, comme la flèche du Parhe, « dans le cadre de règles du jeu équitables », sous-entendu, les coûts imposés à la SNCF, sociaux, en particulier, doivent se retrouver chez ses concurrents, ce qui annonce de solides bras-de-fer, à l'instar du projet de directive « services » de Bruxelles, finalement vidé de son contenu sous prétexte de « moins-disant social ». On ne le sait que trop : la SNCF a toujours préféré la coopération à la concurrence. Reste pour Dominique Bussereau, échelon avancé et bien seul de la ligne Raffarin, à rappeler l'impact du Grenelle de l'environnement sur la politique de Transports : augmentation de la part du fret ferroviaire, toujours annoncée et jamais réalisée, de 25% en cinq ans, suppression de 2 millions de poids lourds d'ici 2020 sur l'axe français Nord-sud, mise en œuvre des opérateurs ferroviaires de proximité.

On écoute ces zélotes du développement durable, nouvelle tarte à la crème du moment, plaider pour moins d'automobile et plus de vélo, moins de camions et plus de train et, comme Orwell imaginait 1984, on entrevoit 2014 avec terreur : autoroutes vides, périphérique vide, légions de cyclistes, jeunes et vieux, tous à la pédale, comme ces essais de rollers qui déferlent sur des avenues vides, banlieusards conditionnés comme Pavlov, tous les jours à la même heure, sur le même quai, devant la même portière, héros obscurs du transport durable... L'automobile, exceptionnel refuge d'individualisme et moteur du développement, renvoyée au musée Schlumpf... et, avec elle, l'efficacité, le rendement, la rapidité, la multi-activité. Alors, bien sûr, requiem pour l'introuvable synthèse, mythe des temps modernes, de l'écologie et des libertés. Mais les champions du Nouveau monde d'Orwell ont déjà la réponse : c'est le cadavre dans le placard, celui de la croissance, frappée en plein vol, par l'introuvable éco-efficacité. Oui, la croissance pour quoi faire dans une France qui, avant même l'ère du développement durable, ne parvient

pas à 2% et réclame à grands cris plus de pouvoir d'achat. Mais, pourquoi pas : moins ou plus de croissance du tout et plus de revenu ! C'est l'utopie durable.