

LN - PACA

Le point de vue de la FNAUT

Document N° 4

- Les financements
- La RPLP Suisse
- Les traversées alpines suisses
- Les traversées autrichiennes
- Situation de l'Écotaxe

**Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports**

claudio.jullien13@orange.fr



Indice D le 09-01-2017

Projet de Ligne Nouvelle de la Provence à la Côte d'Azur

* * * * *

Sur les financements et la fiscalité écologique

Le calendrier de réalisation de la Ligne Nouvelle PACA est totalement déconnecté des réalités de notre région.
La raison principale est en fait toujours la même : le manque de financement !

C'est l'argent disponible qui dicte le rythme des travaux.

Quand il fallut construire le TGV-Med, pour un linéaire bien plus important que la LN-PACA, personne n'osa proposer un calendrier avec différentes phases, malgré le nombre très important d'ouvrages d'art, et tout fut réalisé d'un seul tenant, car le devis final était sans commune mesure avec celui de PACA.

Mis à part des travaux souterrains de très grande longueur, comme les tunnels de base alpins, il n'existe pratiquement pas de grosses infrastructures exigeant plus de 5 années de travaux !
À une condition : que l'argent soit présent pour chaque phase du chantier !

Actuellement, toutes nos grandes entreprises de BTP pleurent après le travail. La réduction des dotations financières de l'État aux collectivités territoriales, qui en temps normal représentent 75 % des investissements dans les travaux, la non réalisation du programme de logements sociaux par manque de terrains bon marché, etc ... plongent ces sociétés dans une phase de récession sévère, avec parfois la très grave conséquence de perdre des savoirs faire.

La France, bien aidée par ses élus, est la Championne du Monde des beaux et grands projets d'infrastructures, sans que personne ne se soucie réellement de trouver l'argent.

Voir la situation financière catastrophique de SNCF-Réseau, totalement plombé par une dette accumulée au fil des ans par l'arrivée de nouvelles LGV.
Encore actuellement en travaux, pas moins de 4 LGV nouvelles, qui seront inaugurées bientôt, et dont les recettes ne couvriront pas l'amortissement.

Peu d'élus se sont vraiment souciés de dégager des solutions de financement pérennes, trop habitués à compter sur l'État pour subventionner leurs joujoux électoraux.
Chacun veut sa LGV, son aéroport, son stade, sa plateforme multimodale, sa bretelle d'autoroute, etc ...

Il faut que nos élus s'inquiètent de trouver des sources de financement pérennes.

Nous ne leur demandons pas de faire preuve d'une grande imagination, mais simplement d'aller voir comment font nos voisins européens, en particulier les Suisses, petit peuple de 8,5 millions d'habitants qui a réalisé les deux plus grands tunnels de base ferroviaires d'Europe.

Tous ces pays ont institué des taxes sur la circulation des poids lourds, estimant que les recettes générées par leur passage sont largement inférieures aux coûts externes.

La Suisse a institué la RPLP, Redevance Poids Lourds liée à la Prestation, l'Allemagne la LKW-Maut, l'Autriche l'Eurovignette, et ces derniers temps, la Belgique les a rejoint également avec l'Eurovignette.

En France, nous avons vu arriver la timide Écotaxe, sur des itinéraires bien précis, permettant par exemple à un camion espagnol de rejoindre l'Italie sans nous verser un seul centime, taxe jugée encore trop élevée par le lobby des donneurs d'ordres, et rapidement écartée par une ministre qui était contre "l'Écologie punitive".

Résultats : dédit à Écomouv, perte des équipements déjà en place (portiques), etc ... soit 1,5 G.€ dépensés à fonds perdus, plus un manque à gagner d'au moins 800 millions € chaque année pour cause de non perception de la taxe !

Sacré bilan pour un seul ministre !

La France est l'un des pays d'Europe les plus transités par les camions, bien plus que la Suisse, et si nous appliquions la RPLP sur notre réseau, la recette atteindrait plusieurs milliards €/an. (voir Annexes)

Pour la FNAUT, ces réflexions sur le financement sont capitales, car elles conditionnent l'avenir du projet de Ligne Nouvelle PACA, et permettraient une accélération considérable de son calendrier, seule manière d'éviter la thrombose routière.

Cette ligne sera la plus chère parmi tous les projets de LGV en France. C'est la conséquence de notre géographie, qui pour une ligne de chemin de fer, équivaut à une zone de montagne.

Si nous y ajoutons la forte urbanisation du Littoral, il est facile de comprendre que les ouvrages d'arts, en particulier les tunnels, seront légions, et coûteux.

C'est bien pourquoi nous nous permettons de rajouter un chapitre entier consacré aux modes de financements de la Suisse, avec la RPLP, mais nous aurions pu parler de l'Allemagne avec la LKW-Maut, ou l'Autriche avec l'Eurovignette.

Voir sur ce sujet spécifique les Annexes 7 à 9

À propos de la fiscalité écologique

Annexe 7

Suisse : la RPLP Redevance Poids Lourds liée à la Prestation

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est une redevance fédérale perçue en fonction du poids total du véhicule, de sa catégorie d'émission, et des kilomètres parcourus en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein.

Elle doit être payée par tous les véhicules à moteur et remorques qui

- présentent un poids total de plus de 3,5 t
- sont utilisés pour le transport de marchandises
- sont immatriculés en Suisse ou à l'étranger et empruntent le réseau routier public en Suisse

Taux de la redevance : tarifs appliqués actuellement (centimes CHF)

Catégories	Euro	Tarif
I	Euro 2, 1 et 0	3,10 cts / tkm
II	Euro 3	2,69 cts / tkm
III	Euro 4, 5	2,28 cts / tkm
III	Euro 6	2,05 cts / tkm

Tarif réduit pour les véhicules avec FAP respectant la norme Euro 4

I	Euro 2	2,79 cts / tkm
II	Euro 3	2,42 cts / tkm

Exemple de calcul

Poids total déterminant	18 t
Tarif selon émission Euro 5	2,28 cts / tkm
Nombre de km	100 km
Calcul : $18 \times 2,28 \times 100 = 4105$ cts	

Total en CHF : **41,05**

Exemple d'un camion probable en France : 30 t, Euro 4 (2,28 cts / tkm), distance 600 km

Total RPLP : 410,4 CHF = **448,44 Euros** (CHF x 1,0927 le 8/10/2015)

* * * * *

Annexe 8

Un exemple à consommer sans modération

Le financement des grands ouvrages ferroviaires en Suisse

La Suisse a su trouver des solutions originales pour financer facilement l'important programme "Rail 2000", qui comprend la construction de deux grands tunnels de base, le Lötschberg (37 km, pratiquement terminé), et le St-Gothard (55 km, le plus long tunnel du monde).

Recettes : 30 Md.CHF soit 16, 66 Md.Euro (129 Md.FF),

(en parts relatives)

TVA 0, 1 % : 20 %

Endettement : 15 %

Taxes hydrocarbures : 10 %

Redevance trafic PL (RPLP) : 55 %

Utilisation des ressources

(en parts relatives)

Rail 2000 - 1ère étape : 25 %

Rail 2000 - 2ème étape : 19 %

Lötschberg : 12 %

St-Gothard : 33 %

Protections anti-bruits : 7 %

Raccords sur TGV européens : 4 %

Les citoyens suisses ne payent en réalité que 15 % des ouvrages à travers l'impôt direct, et 35 % si l'on compte la TVA.

À noter que lors du vote de l'Initiative des Alpes (équivalent d'une modification constitutionnelle ratifiée par le peuple), les citoyens suisses avaient été clairement informés des modalités de financement des deux grands tunnels ferroviaires. Les Suisses se sont d'abord posé la bonne question : voulons nous plus de camions en transit à travers la Suisse ?

La réponse du peuple étant clairement négative, les politiques orientent toute leur politique dans le sens voté lors de "l'Initiative des Alpes".

Le seul moyen de lutter contre les camions à longue distance, c'est de les placer dans une situation économique qui ne les rend plus concurrentiels, soit tout le contraire de la politique française.

Il y faut du courage politique, une denrée devenue bien rare dans notre pays.

Pourtant, si l'on posait la même question aux français que celle que l'on a posé aux suisses, la réponse serait exactement la même. Mais la parole du peuple a t-elle encore du poids ?

Voir le vote sur la Constitution Européenne.

* * * * *

Annexe 9

Appliquons la RPLP en France !

Exemple, pour une camionnette de 6 t, un camion de 25 t, un autre de 40 t, tous en émission Euro 4 (2,28 cts CHF / t.km) :

Cout au km du véhicule, en centimes d'Euro : $2,28 \times \text{masse} \times 1,0927$

Camionnette	Camion 25 t	Camion 40 t
14,94 cts	62,28 cts	99,65 cts

Parcours de Lauterbourg à l'Espagne (coté Perthus) : 1000 km

Camionnette	Camion 25 t	Camion 40 t
149,4 Euros	622,8 Euros	996,5 Euros

La RPLP appliquée au Transit français

En 2010, 10,8 millions de PL ont franchi la frontière française, dont 4,7 millions de PL ont transité par la France entre frontières.

Calcul uniquement sur le transit (4,7 millions), sans aucune prise en compte du trafic intérieur.

Choix arbitraire d'un parcours de 550 km (plus petit parcours de transit).

Chargement moyen de 15,8 t, soit PTC de 27 tonnes.

Choix arbitraire catégorie Euro 4 (2,28 cts CHF / t.km)

Recette totale : **1,74 G€** . Si l'on calcule sur 10,8 millions de PL, ce serait **4 G€ !!!**

Quelques parcours types de transit :

Italie - Espagne : 550 km, Modane - Espagne : 617 km, Calais - Hendaye = 1085 km,

Brest - Apach = 940 km, Marseille - Le Havre = 965 km

Grâce à la RPLP, la Suisse (seulement 8,2 millions d'habitants) a pu financer sans difficulté les 2 plus grands tunnels de base ferroviaire d'Europe, mais elle a aussi mis en œuvre les programmes Rail 2000 I et II, qui font du réseau ferroviaire suisse le plus moderne du monde.

Elle lance actuellement le programme ZEB, qui augmentera la capacité de nombreuses lignes.

Sur un projet de transport urbain, la Confédération finance entre 40 % et 50 %. Par exemple le projet de Régiotram de la ville de Bienne qui compte 93 500 habitants (100 000 habitants en 2030).

Ligne de 27 km, la plus longue de Suisse, pour 235 millions CHF.

Elle reliera les communes de la rive sud du lac à la zone en plein développement des Champs-de-Boujean, à l'est de Bienne.

Confédération : 40 %

Canton de Berne : 60 % (crédit cadre d'investissement pour les transports publics)

Si les projets de TCSP en France étaient financés à hauteur de 40 % comme en Suisse, ce serait la véritable révolution des transports. Les investissements dans les tramways sont toujours très rentables pour la collectivité (élimination de nombreux coûts externes du mode routier, reconquête de l'espace urbain, économie de certains investissements routiers, etc ...).

Par exemple, toutes les nouvelles lignes de tramway ont dépassé leurs prévisions de trafic.

La ligne 1 à Dijon est proche de la saturation au bout de moins de 3 ans d'existence.

La première ligne de Montpellier achemine 120 000 voyageurs / jour !

Notre précédent calcul partiel de RPLP n'était basé que sur le transit.

Quelle serait son montant sur la totalité du trafic ?

La RPLP appliquée sur le trafic routier français > 3,5 t (source : Les chiffres du transport - ORT-PACA)

Le trafic routier national français supérieur à 3,5 t se monte à 155,9 G.t.km

Le trafic routier assuré par des étrangers en France est de 100,6 G.t.km,

soit un **grand total de 256,5 G.t.km**

Nous considérerons arbitrairement :

10 % pour les camions les plus polluants, Euro 0, 1, 2, 25,65 x 3,10 cts = 79,515 G.cts

10 % pour les camions Euro 3 25,65 x 2,69 cts = 68,9985 G.cts

10 % pour les camions les moins polluants, Euro 6 25,65 x 2,05 cts = 52,5825 G.cts

70 % pour les camions Euro 4, 5, 179,55 x 2,28 cts = 409,374 G.cts

Total : 610,47 G . centimes = 6,104 G.CHF (100 CHF = 90,029 Euros)

La RPLP appliquée en France rapporterait 5,5113 G€

Nous n'avons pris en compte que les marchandises transportées, alors que les Suisses considèrent le Poids Total Roulant en Charge.

Exemple de financement pour le Lyon - Turin - Étape 1 - Tunnel de base

Financement de la section transfrontalière (Tunnel de base)

L'accord binational de janvier 2012 définit la répartition du financement de la section transfrontalière entre les deux pays : 42,1% pour la part de la France et 57,9% pour la part de l'Italie. Ces taux s'appliquent une fois déduite la contribution de l'Union Européenne.

A ce jour la contribution de l'UE est envisagée à hauteur de 40%, ce qui conduirait donc à la répartition des financements suivante :

Europe	3,40 Md€	01/2010
France	2,15 Md€	01/2010
Italie	2,95 Md€	01/2010
TOTAL	8,50 Md€	01/2010

NB : les estimations citées ci-dessus ne comprennent ni les coûts de maîtrise d'ouvrage, ni les coûts des études et reconnaissances menées par LTF, ni les éventuels frais financiers.

Coût du Tunnel de base Lyon - Turin pour la part de la France =

2,15 G€ sur 12 ans (soit 180 M€ / an).

(si les travaux se déroulaient de manière linéaire et régulière, ce qui est faux)

Coût annuel à rapporter aux bénéfices de la RPLP.

Si les élus français avaient le courage politique d'appliquer des méthodes de financement inspirées de celles des suisses, la France n'aurait aucune difficulté à subventionner les projets de grandes infrastructures, telle que la Ligne Nouvelle PACA, mais également la remise à niveau du réseau ferroviaire, où encore les métros et les tramways des grandes villes.

Afin d'illustrer l'avance que prennent certains pays qui ont eu le courage politique de mettre en place une fiscalité écologique, nous nous sommes permis de joindre les grands projets ferroviaires de Suisse et d'Autriche, dont certains réalisés, mais presque tous en travaux, **car financés**.

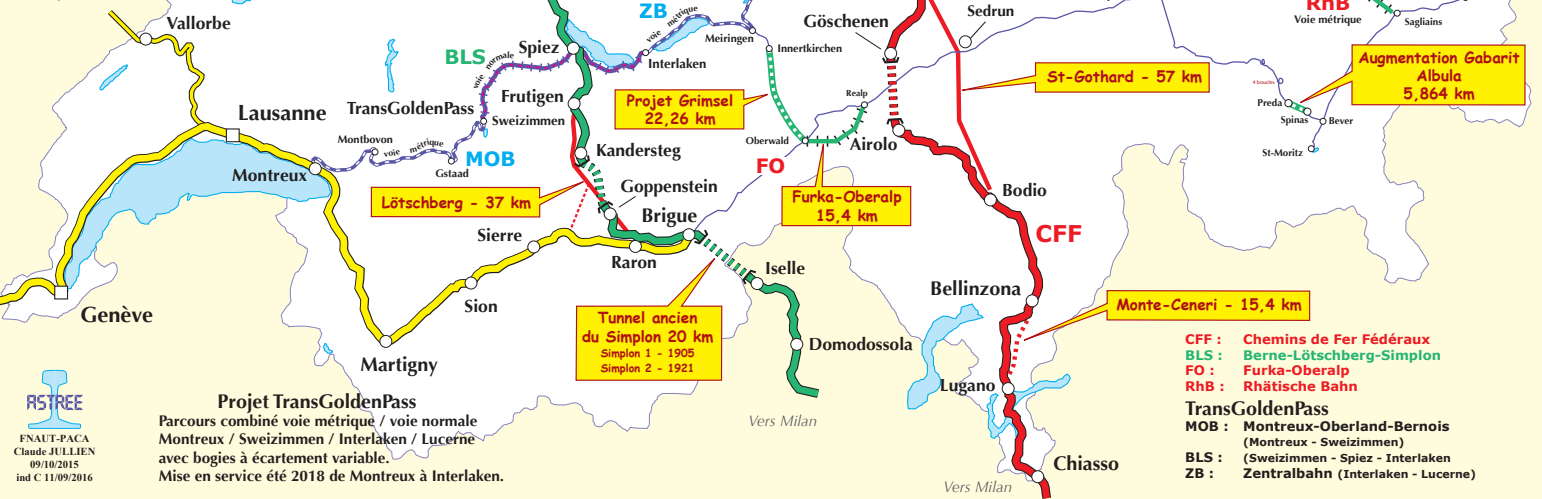
Les traversées alpines suisses

4 tunnels de base à voie normale !

2 tunnels de base à voie métrique

2 projets de tunnel à voie métrique

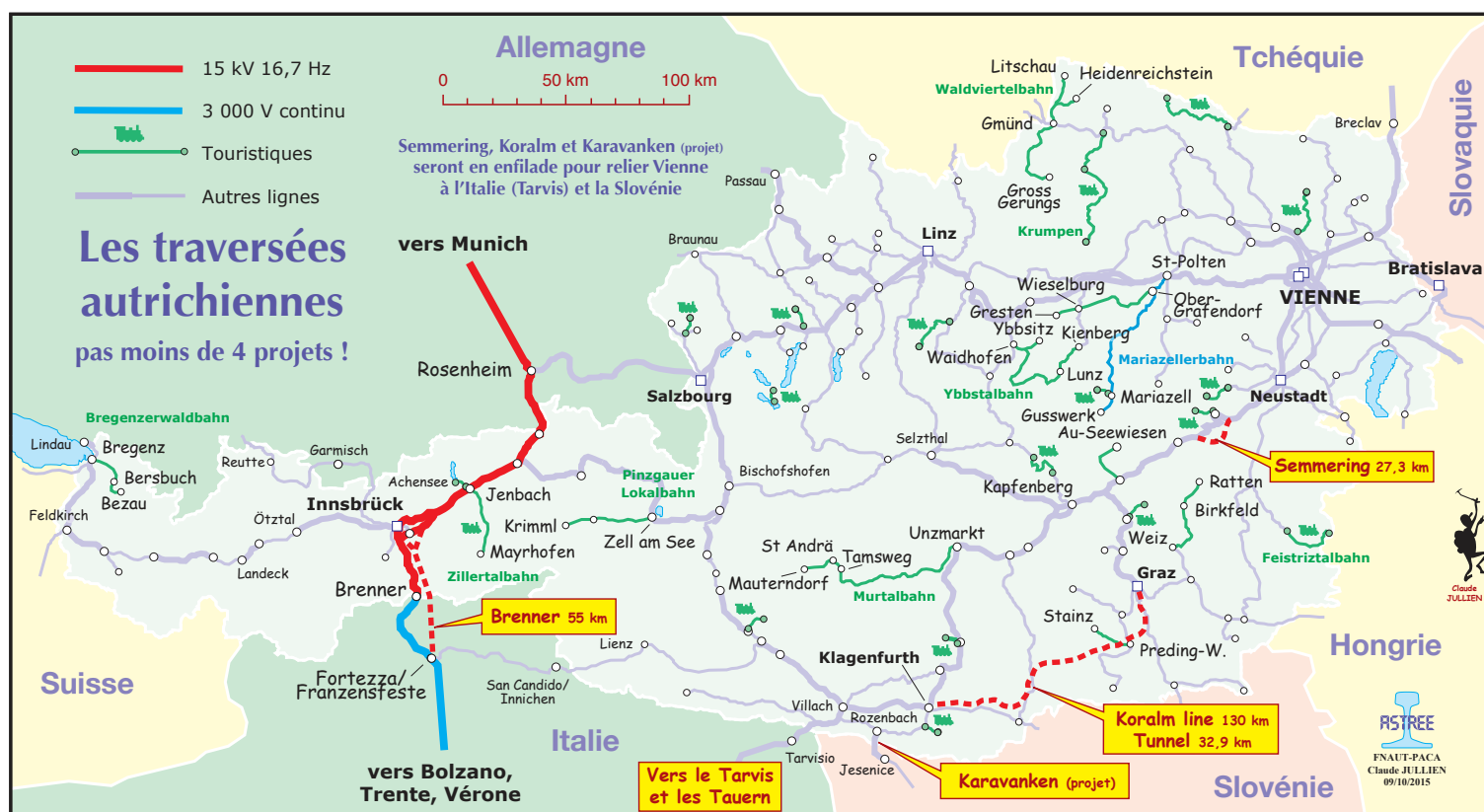
Vers Dijon et Paris



FNAUT-PACA
Claude JULIEN
09/10/2015
ind C 11/09/2016



Claude JULIEN



L'écotaxe : fiasco financier et environnemental

Portique écotaxe sur la D917 (Wikipédia)

Selon le Premier ministre Bernard Cazeneuve en visite à Grenoble, « depuis 2012, le gouvernement a été guidé par le pragmatisme, le réalisme et le sens du long terme ». Une déclaration qui laisse pantois après la lecture du rapport 2017 de la Cour des comptes, qui analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe.

Le rapport 2017 de la Cour des comptes analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe : « un gâchis patrimonial, économique, financier, industriel et social ; un échec stratégique, un abandon coûteux ; un pilotage centré sur des objectifs de court terme ». « Son abandon, dommageable pour la cohérence de la politique des transports et son financement, est un échec de politique publique dont les conséquences sont probablement très durables ».

Et la Cour enfonce le clou : « avec ce renoncement à l'écotaxe, la France prend du retard dans la mise en œuvre de la politique européenne de tarification routière. Sept pays voisins – Suisse (2001), Autriche (2004), Allemagne (2005), République tchèque (2007), Slovaquie (2010), Pologne (2011) et Belgique (2016) – ont mis en place, avec un grand succès, des systèmes de tarification similaires » (FNAUT Infos 190, 220, 224, 225, 227).

Une ambition forte

L'écotaxe kilométrique, redevance d'usage de la voirie par les camions (en moyenne 0,13 euro/kilomètre, un taux plus faible que la moyenne européenne), avait été adoptée par le Parlement en 2009, à la quasi-unanimité, suite au Grenelle de l'environnement, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur analogues à ceux de la RPLP suisse et de la LKW Maut allemande (qui rapporte 4 milliards d'euros par an). Elle concernait 800 000 camions (550 000 français et 250 000 étrangers) de plus de 3,5 tonnes et devait être perçue sur 10 000 km de routes nationales et 5 000 km de routes départementales selon un dispositif technique voisin de celui mis en œuvre en Allemagne.

Une gestion calamiteuse

Selon la Cour, sa suspension sine die, en octobre 2013, sous la pression du secteur agro-alimentaire breton représenté par les Bonnets rouges, a été annoncée par Jean-Marc Ayrault « dans la précipitation ; en dépit d'enjeux budgétaires financiers, juridiques et technologiques majeurs, aucune analyse préalable de la portée de la décision n'a été conduite ».

Le contrat passé entre l'Etat et la société Ecomouv, chargée d'installer les portiques et de collecter l'écotaxe, a finalement été résilié fin octobre 2014, de manière tout aussi mal préparée, après une longue période de confusion

(« comment calmer les Bonnets rouges sans fâcher les Verts ») et d'improvisation de la part de la ministre Ségolène Royal (une exonération du commerce et du transport de proximité, puis un « péage de transit » au périmètre restreint à 4 000 km de routes, ont été étudiés puis abandonnés).

La FNAUT avait suggéré en vain que, comme en Allemagne, l'écotaxe ne soit appliquée dans une première phase qu'aux camions de plus de 12 tonnes.

L'abrogation définitive de l'écotaxe n'est intervenue que fin 2016.

Une catastrophe financière

Le coût d'indemnisation d'Ecomouv, étalé jusqu'en 2024, s'est finalement monté à 958 millions d'euros (181 pour une exploitation à vide du dispositif de perception de la taxe et 777 pour son abandon définitif). D'autre part, les administrations ont dépensé en pure perte 70 millions d'euros pour le pilotage puis l'abandon du projet.

A cette somme, il faut ajouter la perte de 53 millions par an sur dix ans (durée du contrat Etat-Ecomouv) due à la baisse de la taxe à l'essieu accordée par avance aux transporteurs routiers par le ministre des transports UMP Thierry Mariani pour leur faire « avaler » l'écotaxe (agrémentée de l'autorisation généralisée de circulation des poids lourds de 44 tonnes et de l'exonération de la taxe carbone sur le gazole professionnel).

Sans parler des 270 millions provisionnés par l'Etat pour risques contentieux, et des équipements inutilisés et conservés par l'Etat (160 portiques et 720 000 boîtiers GPS, d'un coût total d'environ 650 millions).

Soit un coût direct total pour l'Etat supérieur à 2 milliards d'euros, auquel il faut ajouter la perte de recettes.

Une compensation trompeuse

Déduction faite de la redevance annuelle versée à Ecomouv (230 millions en coût de collecte et de maintenance des portiques), l'écotaxe allait rapporter 890 millions d'euros par an à l'Etat, qui devait en reverser 684 à l'AFITF, agence de financement des infrastructures de transport de France (présidée par le député PS Philippe Duron). La perte des recettes attendues de l'écotaxe jusqu'en 2024 a donc été de 9,8 milliards dont 1,8 devait revenir aux départements pour l'en-

tretien de leurs routes et 7,6 à l'AFITF. L'abandon de l'écotaxe a donc coûté au total environ 12 milliards d'euros aux pouvoirs publics !!!

Certes, ce dispositif a été compensé par une hausse de la taxe sur les carburants routiers (TICPE) (2 centimes sur le gazole automobile et 4 sur le gazole fret), facilitée par la baisse du prix du pétrole. Cette hausse rapportera 1,5 milliard de plus que l'écotaxe d'ici 2024, elle contribuera au financement des infrastructures de transport au même niveau que l'écotaxe et sera bénéficiaire pour l'Etat (+ 3,3 milliards). Selon Ségolène Royal, « le gouvernement a fait au mieux, c'est-à-dire qu'il a supprimé un système très coûteux pour le remplacer par un prélèvement tout simple sur la consommation de carburant ».

Mais, alors que 31 % des recettes de l'écotaxe devaient provenir des camions étrangers à hauteur de leur usage des routes françaises, l'objectif initial de l'écotaxe a été effacé : « le relèvement de la TICPE vise indifféremment les poids lourds (43 % des recettes dont 2 % seulement venant des étrangers) et les voitures particulières (57 % des recettes) ; les poids lourds étrangers en transit sont épargnés, moins d'un quart d'entre eux se ravitaillant en gazole en France ». Le rééquilibrage de la compétitivité relative des transporteurs français et étrangers est mis en échec. Et les départements ne reçoivent rien.

Une occasion manquée

L'abandon de l'écotaxe a largement bénéficié financièrement aux transporteurs routiers et aux chargeurs. Il faut déplorer aussi la faible incitation au report modal du fret routier sur le rail et la voie d'eau, d'où un coût direct (usure des routes, accidents) et un coût externe (pollution de l'air, bruit).

Citons encore la Cour des comptes : « outre l'effet de report attendu vers des modes de transport alternatifs, l'écotaxe poids-lourds pouvait constituer, à terme, un outil efficace de fiscalité environnementale, en incluant progressivement dans son barème le coût des externalités négatives produites par le transport routier des marchandises ». Et, selon Christian Garnier (FNE), « le résultat est à l'opposé de la recherche d'une économie plus territorialisée, vitale pour la résilience des territoires et l'emploi local ».

En résumé :

- l'abandon de l'écotaxe a été l'occasion manquée d'introduire un outil fondamental d'assainissement et de maîtrise du fret routier et de financement des infrastructures de transport ;
- une politique cohérente aurait dû combiner écotaxe et hausse de la TICPE sur le carburant automobile.

La fiscalité environnementale, une urgence

Coup sur coup, deux rapports officiels viennent de juger très insuffisante l'action de la ministre de l'environnement et de l'énergie en matière de fiscalité dans le secteur des transports.

Dans son rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne les faiblesses de la fiscalité environnementale française. Elle classe notre pays au dernier rang des 28 pays de l'Union européenne suivant ce critère (voir ci-contre).

Et dans son rapport annuel 2017, la Cour des comptes épingle à juste titre l'abandon de l'écotaxe, une des rares mesures votée à l'unanimité des députés et des sénateurs. Outre le coût faramineux du dédommagement de l'entreprise Ecomouv, l'objectif de faire payer utilisateurs de la voirie et pollueurs est resté sans suite (voir page 2).

C'est donc à juste titre que la FNAUT réclame avec force le développement de la fiscalité environnementale qui rendrait l'action de l'Etat cohérente avec les objectifs de la COP21.

Cette fiscalité résoudrait la question lancinante du financement de la régénération du réseau ferré existant et du financement des nouvelles infrastructures urbaines (métros, tramways et BHNS) et interurbaines (lignes à grande vitesse et grands projets fret : Lyon-Turin, contournement de Lyon, autoroutes ferroviaires).

Elle éviterait par ailleurs de faire porter aux générations futures la dette ferroviaire et l'indispensable mise à niveau des réseaux existants.

La fiscalité environnementale permet seule de relever les défis auxquels nous sommes confrontés dans le secteur des transports. Nos voisins l'ont utilisée, il est temps de suivre leur exemple.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Fiscalité environnementale : la France en retard

Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française : en 2014, ce type de recettes fiscales se montait en France à 2,05 % du PIB par an, alors que la moyenne européenne était de 2,46 %.

La Commission recommande à la France, située ainsi au 24^{ème} rang sur 28 pays européens, de réorienter sa fiscalité vers les taxes environnementales et, plus particulièrement, d'augmenter la taxation des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière.

Elle estime que notre pays pourrait affecter 0,84 % de PIB supplémentaire à ces taxes en 2018, et jusqu'à 1,43 %, soit au total plus de 40 milliards de recettes fiscales supplémentaires, en 2030 : 27 milliards de taxes sur les véhicules routiers, 7 milliards sur les carburants et 2,6 milliards sur le transport aérien.

La Commission souhaite que la France pousse les consommateurs à abandonner le carburant diesel. Elle note que la France est l'un des rares États membres de l'Union européenne à ne pas percevoir de taxe de circulation sur les véhicules particuliers, si on excepte les péages autoroutiers.

Les observations de la Commission européenne sont confirmées par l'abandon définitif de l'écotaxe, qui aurait pu modérer le trafic routier de fret comme c'est déjà le cas dans 7 pays européens, et par l'absence totale de péage urbain en France, alors que cette formule se rencontre déjà en Angleterre, Irlande, Norvège, Suède et Italie.

La fiscalité environnementale est pourtant un outil indispensable d'une politique cohérente des transports, puisqu'elle permet à la fois de modérer l'usage des modes de déplacements les plus agressifs pour l'environnement et de financer les modes vertueux.