



Cabinet du Président

Monsieur Bruno COMBY
Président de l'AEPN
55, rue Victor Hugo
78800 HOUILLES

St Cloud, le 16 avril 2007

Monsieur le Président,

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Président Jean-Marie LE PEN a lu votre courrier concernant l'avenir de l'énergie nucléaire, face au réchauffement climatique.

Un emploi du temps fort chargé l'empêche de vous répondre personnellement dans l'immédiat. Il vous prie de bien vouloir l'en excuser.

C'est la raison pour laquelle il m'a chargé de vous adresser son Programme Présidentiel dans lequel vous trouverez les réponses à vos préoccupations.

Je me tiens à votre disposition pour toute précision ou information complémentaire.

Vous remerciant pour l'intérêt que vous portez à la campagne présidentielle de Jean-Marie LE PEN, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Michel HUBAULT
Membre du Bureau Politique
Responsable du Pôle « Courrier thématique »

P. J. : Le programme de gouvernement du Front National

A) CONSTAT

Le recours massif aux énergies fossiles et aux matières premières extraites du sous-sol a, de toute évidence, une incidence forte sur les rejets et déchets de toute nature. Nous n'entrerons pas ici dans les débats catastrophistes sur l'avenir de notre planète et nous nous contenterons de rappeler quelques vérités consensuelles :

- Les gisements de carburants et de métaux sont abondants mais pas inépuisables ; nous devons donc en faire bon usage et les économiser.
- L'atmosphère constitue une membrane protectrice particulièrement fragile et ténue (moins d'un millionième de la masse terrestre) ; le pouvoir d'absorption et de recyclage des gaz polluants, par les végétaux et les océans, a des limites.
- Notre pays a besoin d'énergie et de matières premières pour son économie, le confort domestique, les déplacements et les transports.

Trois objectifs nous semblent dès lors prioritaires dans le domaine énergétique :

- La diminution de notre dépendance pétrolière, coûteuse et risquée.
- La minimisation des rejets dans l'atmosphère et celle des déchets.
- La baisse de la consommation d'énergie, sans baisse du niveau de vie.

B) MESURES

- Mettre en œuvre une politique volontariste de l'énergie, s'appuyant sur les grandes entreprises, les instituts ou les établissements publics (EDF, GDF, CEA, IFP...), mais également les centres de recherche, sans négliger les coopérations internationales (EURATOM, CERN-Genève). Cela implique de sanctuariser par un contrôle de l'État – à l'instar des Américains et des Russes – les secteurs de la défense, de l'énergie, de l'espace et du calcul scientifique.

- Imposer la liberté de recherche et de commercialisation sur les carburants de substitution face au lobby pétrolier.

- Mettre en place un plan de réduction de la consommation d'hydrocarbures avec, à terme, pour objectif la substitution, à hauteur de 10 %, des importations de pétrole par les carburants verts.

- Créer des aides à la recherche dans les énergies alternatives au pétrole : motorisation hybride, pile à combustible, utilisation du gaz et des biocarburants.

- Valoriser l'ensemble des ressources renouvelables : l'éolien (ou l'hydraulien), l'hydraulique, le solaire thermique et photovoltaïque, la géothermie associée aux pompes à chaleur, la biomasse avec en particulier les carburants « verts » (éthanol, diesters).

- Prévoir de relancer, le cas échéant, la filière charbon, via notamment l'approfondissement des recherches sur le procédé Fischer-Tropff.

- Poursuivre l'effort sur l'énergie nucléaire : les filières de 3e et 4e générations seront programmées, la construction du surgénérateur sera relancée et les études sur le Thorium 232 reprises. Parallèlement toutes les recherches permettant de transformer les produits de fission (déchets haute-activité issus des anciennes et actuelles filières) en produits de période courte seront accélérées. Le projet ITER sur la thermofusion nucléaire contrôlée sera bien sûr largement encouragé et soutenu.

- Lancer un programme de rationalisation du chauffage domestique, et notamment un plan d'isolation des bâtiments existants (la moitié des bâtiments n'étant pas encore isolés).

NB : Nos mesures ne nécessitent aucun financement supplémentaire de l'État. Les crédits d'impôt pour économie d'énergie qui seraient mis en place seraient plus que compensés à terme par la TVA sur les activités induites.

ENVIRONNEMENT

A) CONSTAT

Au cours de la civilisation industrielle, et surtout pendant les 40 dernières années, notre cadre de vie, nos paysages, notre patrimoine se sont dégradés : pollution des éléments naturels (air, eau, sol), laideur et gigantisme de l'urbanisme, nuisances et menaces sur notre santé et notre alimentation, augmentation des déchets et des rejets, concentration urbaine et désertification rurale, explosion du vandalisme, réchauffement climatique, diminution de la biodiversité animale et végétale, etc.

Cette dégradation n'est ni une fatalité, ni le fait du hasard : elle est due à l'impéritie des politiques, de gauche et de droite, qui se partagent le pouvoir depuis plus de 30 ans. Pour enrayer ces évolutions néfastes, le Front National ne souhaite pas revenir à l'âge de pierre, considérant qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre qualité de l'environnement et progrès technologique dûment maîtrisé.

À l'heure où des préoccupations légitimes mettent en avant l'urgence de la situation en matière environnementale, le Front National rappelle qu'il a consacré, dès l'origine, une part de son programme à la préservation de l'environnement et aux dangers du monde industriel. La richesse de la faune, de la flore et des paysages français est un vecteur fondamental de la qualité de vie et de l'identité nationale.

Nous plaçons pour une vision globale et apolitique de l'environnement :

- Globale, car il faut intégrer les réflexions sur les économies d'énergie et la gestion des ressources naturelles dans l'ensemble des politiques publiques et non en faire un sujet déconnecté du reste. En outre, il est nécessaire d'avoir une vision complète de l'environnement, comprenant le respect des paysages. La gestion de l'urbanisation et de la qualité architecturale est le plus souvent omise par les politiques, alors que c'est un des premiers éléments de notre cadre de vie.

- Apolitique, car les questions de l'environnement ont été accaparées par les Verts ou les altermondialistes qui en ont une lecture biaisée, mêlant au juste souci de protection de l'environnement la défense des sans-papiers ou le financement d'organisations d'extrême gauche. On peut parfaitement nourrir des sentiments écologiques sans être partisan de l'ouverture totale des frontières et du droit de vote des étrangers. C'est toute la partie soi-disant sociale du concept de développement durable qui doit être observée avec méfiance.

B) MESURES

Les mesures que nous préconisons s'articulent autour du respect de la nature et de ses lois, d'un retour à l'échelle humaine des échanges économiques, de la défense des intérêts de la France, de sa pérennité et de son identité :

- Développer une approche transversale de l'environnement au niveau de chaque ministère concerné (Industrie, Transport, Agriculture, Aménagement du territoire, Tourisme, etc.), sous l'autorité du chef de l'État ou du Premier ministre. En particulier, nous refusons la création de tout « nouvel impôt écologique » : la véritable approche écologique doit consister à affecter à la défense de l'environnement une part du produit fiscal provenant de toutes les taxes existantes, touchant les secteurs économiques et marchands.

- Susciter une véritable conscience écologique, par une instruction civique et une responsabilisation dès l'école, basée sur le respect des autres et une vision de l'intérêt général de la planète.

- Écarter tout objectif autre qu'environnemental dans la notion de développement durable, afin que l'écologie ne devienne pas le prétexte à une politique d'immigration laxiste et à la préférence étrangère.

- Encourager le tri et le recyclage des déchets, en particulier issus des véhicules, de la bureautique et des appareils ménagers. Et maintenir le financement de ces mesures à la source, par la voie d'une taxe spécifique dans le prix de vente.

- Étant donné le fort développement des OGM – spécialement outre-Atlantique – il est nécessaire de poursuivre toutes les recherches en France sur les OGM. Celles-ci doivent cependant être effectuées dans des espaces confinés. De plus, outre le respect du principe de précaution (impliquant plusieurs années de retour de connaissance, à l'exemple de la législation sur les médicaments, sur l'absence de conséquences collatérales nuisibles), tout OGM ne doit pouvoir être cultivé et commercialisé que si sa reproduction dans la nature est rendue impossible. Par ailleurs, la chaîne de traçabilité des produits OGM doit être totalement respectée de façon à garantir l'information du consommateur.

- Moduler le taux de TVA en fonction de l'absence totale ou partielle d'OGM dans les produits.
- Renforcer les dispositifs de prévention des pollutions ainsi que leurs sanctions pénales : marées noires, incendies de forêts, décharges sauvages, vandalisme, etc.
- Développer une collaboration par objectifs au niveau mondial sur les questions d'environnement et de protection des ressources, sans pour autant accepter une gouvernance écologiste mondiale qui prévaudrait sur la souveraineté nationale.
- Initier une grande politique de qualité de l'habitat et des paysages, repensant l'insertion de l'urbanisme dans l'environnement naturel, notamment par des aides nouvelles à la rénovation de l'ancien et une charte d'insertion paysagère des constructions nouvelles.
- Poursuivre la requalification des cités sans âme des années 1960 et leur remplacement par un habitat de taille et d'esthétique traditionnelles, financé par les crédits actuellement consacrés à la « Politique de la ville ».

Une série de mesures spécifiques sera mise en place pour le respect de la vie animale :

- Limitation des élevages en batterie et incitations pour les éleveurs offrant un espace vital décent aux animaux.
- Limitation des transports d'animaux vivants, avec pour objectif l'interdiction des mouvements transfrontaliers.
- Législation pour limiter les expérimentations sur des animaux, notamment lorsque la recherche permet de l'éviter.
- Programme de lutte contre les abandons d'animaux de compagnie et actions en faveur des centres d'accueil et de l'adoption.

A) CONSTAT

Le domaine des transports recouvre des réalités diverses. On doit distinguer plusieurs aspects : transports publics et privés, de personnes et de marchandises, transport urbain et rural, par voie routière, ferrée, maritime ou aérienne. On peut envisager successivement les trois principaux modes de transport : transport privé en automobile, transport en commun et transport de marchandises.

1) L'automobiliste, tout d'abord, est aujourd'hui confronté à une série de freins ou de gênes :

- Difficultés de circulation et de stationnement en ville.
- Autophobie et matraquage des pouvoirs publics (TIPP, radars, etc.).
- Insécurité routière encore trop grande.
- Coût élevé des carburants, péages, parkings, taxes.

2) Les transports publics de passagers, ensuite, souffrent :

- de l'insécurité,
- des grèves à répétition,
- d'une ponctualité aléatoire (particulièrement au niveau du transport aérien),
- des dégradations du matériel roulant,
- de l'insuffisance des réseaux, pas assez denses dans de nombreuses périphéries urbaines ou dans les campagnes, ce qui décourage de nombreux usagers.

3) Pour le transport des marchandises, enfin, on constate :

- un excès du trafic de poids lourds, aggravant les difficultés de circulation, l'insécurité et la pollution. Cela est dû principalement aux camions étrangers, la France étant la principale plateforme routière européenne ;
- une insuffisance des solutions alternatives au transport routier (notamment les voies fluviales) ;
- une faiblesse de la flotte commerciale française : proche du 30e rang mondial, et qui ne compte, par exemple, plus un seul grand pétrolier sous son pavillon ;
- un manque d'attractivité du registre français, qui a besoin d'une fiscalité plus incitative et non de la préférence étrangère créée par le Registre international français.

B) MESURES

Transport automobile :

- Arrêt de l'autophobie dans les grandes villes et du racket de l'État en matière d'amendes (modalités du permis à points à assouplir).
- La construction de nouveaux parcs de stationnement urbains et achèvement des rocades périurbaines.
- L'élimination progressive des « points noirs » et généralisation des glissières au bord des routes dangereuses (hauteur compatible avec les motards).
- Exigence, auprès des constructeurs automobiles, de la poursuite des progrès techniques en matière de sécurité, fiabilité, durabilité et sobriété des voitures.
- La défiscalisation des biocarburants fabriqués en France.
- La poursuite des constructions d'autoroutes (4 000 km actuellement, 7 000 km dans 15 ans) et la baisse du péage dès que le coût de la construction est amorti.

Transports en commun :

a) En zone urbaine

- Améliorer l'offre de transports publics, notamment en agglomérations, afin de faire des transports en commun de véritables alternatives à la voiture.
- Augmentation des quotas limitant le nombre des taxis.
- Rétablir des transports sûrs et mettre en place un plan de sécurisation ambitieux, doté de moyens conséquents (équipes d'intervention, vidéosurveillance) dans les lignes ou lieux à risque.
- Sanctionner sévèrement les dégradations du matériel (tags, incendies, caillassage, etc.).
- Soutenir la construction de métros dans les métropoles régionales.

b) Transports longue distance

- Poursuivre l'effort de modernisation du matériel roulant, afin d'offrir des transports propres et confortables.
- Améliorer la desserte de l'ensemble du territoire par la généralisation du couplage SNCF-autocars (compagnies privées à encourager en parallèle des flottes financées par les Régions et Départements).
- Accélérer la mise en chantier de nouvelles lignes TGV désenclavantes (Grand Ouest : Paris-Brest et Grand Sud : Bordeaux-Nice).
- Réglementer le droit de grève afin d'assurer un service minimum dans les services publics.
- Contrôles de sécurité renforcés vis-à-vis des compagnies aériennes utilisant du matériel hors d'âge ou immatriculé sous des registres de complaisance.
- Repenser les contrôles à l'embarquement et revoir les procédures d'approche et d'attente des avions afin d'augmenter les cadences.

Transports de marchandises :

- Relancer les projets d'infrastructure (ex : canal Seine-Nord) pour développer le transport fluvial.
- Développer le transport multimodal et en particulier le feroutage.
- Instaurer une taxe spécifique à l'entrée du territoire pour les poids lourds étrangers.
- Favoriser l'utilisation des « autoroutes de la mer » pour certaines liaisons internationales (Espagne-Grèce, Portugal-Angleterre...) afin de désengorger le trafic de poids lourds sur notre territoire.
- Relancer la marine marchande nationale avec une remise à plat de la législation sur le pavillon français.