



Les moyens de transports doivent servir la société et les échanges entre les hommes. En cela, une politique des transports ne saurait être régie par la simple réalisation du marché intérieur et par la réduction des obstacles à la circulation des marchandises ou des hommes.

Pour servir la société, les moyens de transports doivent tenir compte de la nature parce que :

- ▶ l'homme a toujours eu besoin de la nature et nous ne saurions vivre dans un monde de béton
- ▶ parce que les choix dans les systèmes de transports ont des incidences sur la pollution de l'air, sur les dépenses énergétiques, sur le droit de chacun de bien vivre en société.

À partir du moment où l'on considère les moyens de transports comme un outil de la société pour s'affirmer, ce sont des logiques de choix qui doivent changer.

L'UE affirme depuis plusieurs années sa volonté de reconsidérer le rail (FRET notamment) et les transports en commun. Peu de choses évoluent pourtant dans notre pays.

La politique actuelle des transports continue de porter atteinte à l'écologie et à la société.

Un grand axe de notre politique est donc le développement du transport ferré et plus généralement des réseaux de transports en commun publics. La Suisse (hors UE et pays de montagne) est un bon exemple dans ce domaine. Le réseau ferré y est très développé.

À chaque fois que le choix est possible, les marchandises doivent être dirigées vers le rail, ceci par loi. C'est un système de priorité à renverser, y compris du poids de vue fiscal : le FRET doit avoir l'avantage (par des taxes poids lourds, par des lois obligeant au FRET).

Cela implique de revenir sur les politiques de libéralisation et d'ouverture à la concurrence des transports, afin d'envisager la construction de transports publics des transports à l'échelle de l'UE.

La perspective de tels services publics doit donc être articulée avec l'objectif de maîtrise des flux de transports routiers. On doit proposer des réponses différenciées selon qu'on parle des voitures ou du transport de marchandises mais toutes doivent viser la diminution de ces flux. Nous devons proposer un plan

d'investissement national et européen massif pluriannuel permettant la construction de liaisons tram ou train de banlieue à banlieue dans les très grandes agglomérations, une meilleure desserte de la banlieue par les transports en commun, la mise en place de lignes de train entre villes moyennes, intrarégionales et interrégionales, le développement massif du ferroutage et donc des capacités de fret ferroviaire, le développement du cabotage maritime et du transport par voie navigable, l'aménagement de pistes cyclables et piétonnières dans les villes mais aussi dans les zones d'activités pour le déplacement des salariés (zones industrielles, ports, aéroports, etc...). Cela ne peut que faire dans le cadre de services publics rénovés et développés à l'échelle européenne, tant pour le transport des marchandises que des personnes. Avec ces investissements, il devient envisageable :

- ▶ d'interdire le transport routier longue distance et international
- ▶ d'interdire le transit routier via la France
- ▶ d'interdire sauf cas particuliers le transport aérien courte distance.
- ▶ de limiter drastiquement le trafic automobile en ville et en agglomération,
- ▶ d'arrêter de construire des autoroutes
- ▶ de rendre gratuits les transports en commun, en priorité aux moins polluants

La construction de nouvelles autoroutes



Ces autoroutes sont construites en dépit de toute considération paysagère, et surtout elles constituent une source importante de pollution et nuisent au biotope (obligation de barrière de part et d'autre qui empêche les espèces animales de traverser et qui retrouvent leur aire de nutrition et de reproduction réduite. Les grands mammifères ont besoin d'une aire très large.), de plus elles sont parallèles aux nationales (2 routes au même endroit) et sont gérées par des compagnies privées (les intérêts marchands suppléent les intérêts de société). La construction de voies rapides se fait en dehors du bon sens.

Ce qu'il faut remettre en question, c'est la fonction de ces autoroutes: non pas d'abord favoriser le transport des personnes et le désenclavement de zones isolées, mais faciliter le transport de marchandises just-in-time, avec zéro stock, de façon à faire jouer la concurrence entre différentes zones de la planète, rendant ainsi irrationnelle d'un point de vue écologiste le transport des marchandises. Résultat: ces autoroutes sont encombrées par les camions de toute l'Europe (Espagne, Hollande,...) alors que le transport des marchandises pourrait s'effectuer par chemin de fer et par combinaison camion-train et par une société publique de chemins de fer. Cependant, ce n'est pas qu'une question de choix entre route ou rail. Notre projet ne peut être de transporter la même quantité de marchandises au même rythme. Il faut au contraire articuler rupture radicale avec les modes de transports actuels, et relocalisation partielle des productions afin de favoriser des circuits plus courts ; même si tout ne peut pas être produit partout, il est nécessaire d'évaluer ce qui nécessite obligatoirement des transports sur longues distances et transférer ce transport par les voies d'eau et de chemin de fer.



Reconsidérer les prix des transports

Alors qu'une politique tout TGV se met en place (avec des billets à tout prix, souvent chers): projet de nouveaux tracés rapides (Paris-Nice) méprisant paysage, nature et patrimoine villageois, (il existe déjà des axes ferroviaires), des petites lignes de campagnes sont laissées à l'abandon et finissent par fermer (exemple: Montluçon-Ussel et Montluçon-Clermont par le viaduc des fades). La politique actuelle du rail

n'est pas une politique d'utilité publique,

la SNCF fonctionne comme une entreprise privée, recherche

le profit, fait des bénéfices, ne réinvestit pas. Or

une gestion publique des transports en communs se doit de ne pas chercher ni accumuler des bénéfices.

Un exemple intéressant de réhabilitation de ligne s'est fait dans

le Jura avec la « ligne l'hirondelle » (la plus chère à

la construction de France): les

billets sont à prix réduits et le train

dessert nombre de petites gares. Le rail doit faire l'objet d'une politique de financement publique afin que le prix du billet soit réduit et que les lignes soient empruntées.

Ce privilège donné au rail a des répercussions au niveau énergétique: c'est un gain énorme en ce qui concerne les dépenses énergétiques.

Trafic aérien

En 1996, il y avait 606 milliers de mouvements d'avions pour Orly + CDG contre 777 en 2007, soit une augmentation de 171 milliers (source: ADP) alors que le trafic intérieur (en milliard de voyageurs par kilomètres et par an) n'a pas augmenté: il était de 13.2 milliards en 96 comme en 2007 (source DGAC).

La multiplication du nombre de compagnies et la sous-exploitation des vols (de nombreux avions volent à moitié vides) contribuent à cette hausse du mouvement d'avions.

Une régulation (par une loi) du nombre de vol permettra: une baisse considérable des rejets de gaz nocifs, un gain en énergie considérable,

l'annulation de projets destructeurs de la nature et du patrimoine (aéroport de Nantes), une baisse de la nuisance sonore.

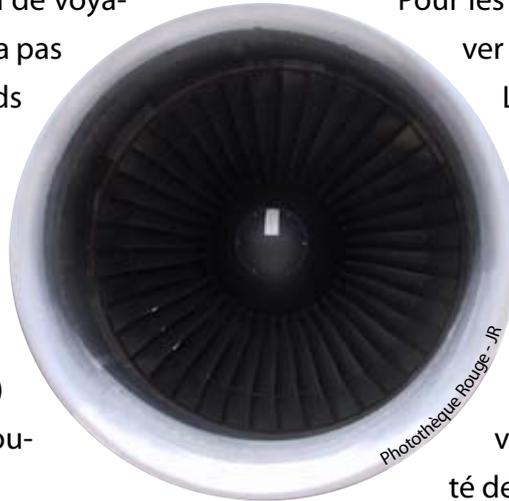
Pour les courtes distances, le vol doit relever de l'exceptionnel.

L'avion doit être au service de la société, pas des compagnies d'avions.

Tous les modes de transports doivent être soumis à une gestion publique et servir la société, tout en respectant la nature.

Les voies de transports ne doivent pas être non plus qu'une facilité de communiquer avec la capitale ou

le centre ville. Les voies ferrées entre villes de province ou de banlieue doivent être confortées ou développées.



Quelques chiffres

EUROPE: proportion des différents modes de transports

Tous les modes de transport n'ont pas évolué dans les mêmes proportions:

Le transport routier de marchandises a augmenté de 35 %, tandis que le fret ferroviaire n'augmentait que de 6 %.

Globalement sur la période 1995-2004, le transport de marchandises a augmenté de 28 % et le transport de passagers de 18 %.

La route assure 44 % du transport de marchandises à l'intérieur de l'Europe, tandis que la part du rail est de 10 %. Il faut également noter que le transport maritime représente 39 % du transport intérieur de marchandises en Europe.

(source Eurostat – Commission européenne)



Répartition de la consommation d'énergie dans le secteur du transport européen en 2001 :

Route 81 %	Maritime International 2 %	Ferroviaire 2 %
Air 13 %	Pipeline 2 %	Autres 0 %
<i>Source: IEA, et estimations IFP</i>		

Les mouvements dans le rail européen ou quand l'Europe a mené une politique de privatisation.

Le 27 septembre 2007, le parlement de l'UE a approuvé la libéralisation du trafic ferroviaire international de passagers à compter du 1er janvier 2010 pour toutes les entreprises admises en Europe. La libéralisation de la totalité des réseaux nationaux sera un sujet de délibération à partir de 2012.

En Grande-Bretagne, British Rail avait été démantelé dès 1994 et réparti en une centaine d'entreprises. Suite à la privatisation qui avait eu lieu entre 1995 et 1997 une cinquantaine de grosses sociétés s'étaient établies peu de temps après. Le groupe privé Railtrack fut responsable des infrastructures et des voies ferrées. Celles-ci se trouvèrent bientôt dans un état si déplorable que des accidents mortels se multiplièrent. Railtrack fut dissous en 2002 et l'infrastructure fut à nouveau placée sous contrôle de l'état.

Bilan chiffré de la privatisation en Grande-Bretagne :

- ▶ Plus cher pour le contribuable, d'environ 20 %.
- ▶ Plus cher pour l'utilisateur, d'environ 100 % (Le double!)
- ▶ Southall, le 19 septembre 1997: 7 morts et 150 blessés.
- ▶ Paddington, le 5 octobre 1999: 31 morts et 250 blessés.
- ▶ Hatfield, le 17 octobre 2000: 4 morts et 34 blessés.
- ▶ Une diminution de la ponctualité par rapport à avant la privatisation.
- ▶ La surcharge systématique des trains aux heures de pointe.

Le secteur des Transports c'est en France :

- ▶ **35 %** de la consommation totale d'énergie en France (50 % de l'énergie est consommée en ville) et **60 %** des importations de pétrole,
- ▶ **69 %** des émissions de Nox (oxydes d'azote),
- ▶ **64 %** des émissions de CO (monoxyde de carbone),
- ▶ **49 %** des émissions de COV (composés organiques volatiles),
- ▶ **33 %** des émissions de particules en suspension,
- ▶ **33 %** des émissions de CO2 (gaz carbonique).



La réduction du trafic routier se doit donc d'être une politique de grande ampleur, une politique publique, réglementée et non soumise aux simples initiatives personnelles ou à la concurrence des prix des billets.

Tonnages kilométriques des transports intérieurs de marchandises en France
(pourcentage du total des tonnes-kilomètres)
(hors oléoducs)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Routier total	81 %	80 %	81 %	82 %	81 %	83 %	83 %	84 %	85 %	86 %	86 %	87 %
Ferroviaire total	17 %	18 %	17 %	16 %	17 %	15 %	15 %	14 %	13 %	12 %	11 %	11 %
Fluvial	2 %	1,9 %	2 %	2,1 %	2,2 %	2 %	2,1 %	2,1 %	2 %	2,3 %	2,2 %	2 %
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source: SESP

