

Les transports sont à la fois les équipements les plus structurants pour l'espace, à très long terme, et un secteur aux très forts impacts environnementaux et sociaux. Tout autant que l'abaissement des barrières douanières, la baisse historique des coûts du transport est une des principales causes de la mondialisation. Ainsi depuis 150 ans le trafic moyen des voyageurs est passé de 1500 à 4500 km par an et par personne et, pour les marchandises, de 10 à 10000 t/km par an et par habitant.

Alors que le droit de circuler est interprété comme un droit sans limite à la « mobilité », la tendance historique à la création de pôles urbains de plus en plus étalés séparés par des déserts ruraux traduit le fait que les choix d'infrastructures peuvent décider de la mort économique de régions entières.

Cette situation est intenable. Les flux de transports doivent donc baisser de façon drastique : la production et la consommation doivent donc être relocalisées. Cela implique notamment que le mythe de la vitesse soit dépassé afin de développer des sociétés sobres en énergie et vivant selon des rythmes plus sereins.

## 1. Les enjeux

Les impacts environnementaux des transports sont colossaux. Dans le monde, les émissions totales de gaz à effet de serre (GES) des transports ont cru de 120% depuis 1970. En 2005, celui-ci consommait 28% de l'énergie finale et émettait 25% du CO<sub>2</sub> énergétique. En France, la consommation d'énergie finale a crû de 94% pour les transports, contre 21% pour l'ensemble des activités durant la même période. C'est le secteur dont les émissions augmentent le plus vite (+21% entre 1990 et 2005). En 2006, les émissions du transport routier représentent 92% du total, l'aérien domestique 3,3%, le maritime 2%, le rail 0,5%.

Le transport routier concentre l'essentiel des nuisances et représentait en France plus de 80% des flux de personnes et de marchandises en 2006. Mais il faut également compter avec les accidents (40000 morts par an en Europe), les pollutions locales, les nuisances sonores et paysagères, les surcoûts d'équipement et d'entretien de la voirie.

Les efficacités énergétiques des différents modes de transport sont très inégales. Compte tenu des taux d'occupation réels en France, une même dépense d'énergie permet à un voyageur de parcourir en TGV une distance 4,5 fois plus grande qu'en voiture et 9,5 fois plus grande qu'en avion. Pour les déplacements urbains, la distance parcourue est 11 fois plus importante en tramway et 2,5 fois plus importante en bus qu'en voiture. Les ordres de grandeur sont du même ordre pour les transports de marchandises.

La priorité est toujours donnée à la route : 2/3 des investissements nationaux du secteur y sont consacrés. Le lobby des constructeurs routiers demeure extrêmement puissant et impose de fausses solutions axées sur la consommation unitaire des véhicules afin de renouveler ses ventes. Cette approche techniciste ne répond pas au problème global de l'explosion des transports. Le secteur aérien bénéficie toujours de larges subventions publiques et de l'exonération totale du kérosène.

Les conséquences sociales de cette situation de dépendance sont de plus en plus lourdes, car l'augmentation du prix du pétrole rend une large partie de la population tributaire des choix urbanistiques et d'infrastructures définis depuis les Trente glorieuses, alors que les solutions alternatives existent. Les consommations obligatoires de carburants (trajets domicile-travail non choisis, etc.) grèvent de plus en plus les budgets des ménages tandis que l'Etat ne peut – ni ne doit – alléger la taxation des carburants.

## 2. Ce que veulent les Amis de la Terre

### **Faire baisser les flux et opérer le report modal**

Les pires nuisances et gaspillages viennent de ce que l'on fait parcourir de grandes distances à des produits à faible valeur ajoutée par voie terrestre ou aérienne (en particulier les denrées agricoles). Quant aux transports maritimes au long cours, ils induisent *ipso facto* des flux de transit et de desserte locale. Il est donc impératif de décourager le commerce au long cours des biens à faible valeur ajoutée et aisément substituables (vêtements, alimentation, etc.). Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour relocaliser une partie de l'économie et favoriser à nouveau la pratique du stockage, car la politique logistique actuelle déplace les stocks des entrepôts vers les camions.

Concernant les personnes, les pouvoirs publics doivent favoriser, par une politique d'investissement et de soutien tarifaire (en particulier pour les plus démunis), les transports collectifs en ville, dans les campagne ou en interurbain.

Globalement, un report modal massif doit être planifié vers les modes les moins polluants : transport ferroviaire, cabotage et voie d'eau. Le volume du transport routier doit décroître sur la base des réductions de flux nécessaires pour atteindre la baisse de 75% des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, inscrite dans la loi. Dans une optique écologique, le caractère d'intérêt général des modes de transport par voie d'eau, cabotage et chemin de fer devrait être reconnu.

### **Infrastructures : favoriser les transports collectifs et les modes doux**

Les infrastructures de transport sont l'un des enjeux principaux en raison des effets d'inertie et de l'accaparement des crédits que leur création et leur entretien supposent. Il convient dans tous les cas d'améliorer l'existant, car les voies de communication historiques s'appuient sur les voies de circulation imposées par la géographie : vallées, cours d'eau, plaines, côtes. Ces voies doivent être privilégiées, car elles desservent des tissus urbains anciens. La création d'itinéraires nouveaux, dans les zones plus accidentées, provoque des nuisances plus importantes. Ce principe vaut aussi en ville.

Il faut cesser toute construction autoroutière en France, car l'équipement y est déjà plus que suffisant. Le renchérissement prévisible du pétrole nécessite au contraire de s'interroger sur les portions d'autoroutes pour lesquelles un démantèlement, voire une transformation en voies de chemin de fer périurbain sera envisageable. Les aménagements des routes départementales doivent se concentrer sur les améliorations nécessaires à la sécurité des riverains (ralentissement et maîtrise des flux). Aucun nouveau grand tunnel routier ne doit être construit.

En matière ferroviaire, le réseau LGV ne doit être favorisé que sur les liaisons intraeuropéennes pour lesquelles il entre en concurrence directe avec l'avion. La priorité en matière d'investissement est à l'amélioration des autres liaisons interurbaines (Corail). Le train de nuit doit être redéveloppé car il est une alternative réelle à l'avion en Europe. Les lignes de desserte locale et les gares secondaires doivent être maintenues, améliorées, voire réouvertes.

L'outil industriel (gares de triage, etc.) permettant la desserte locale en fret ferroviaire doit être préservé, y compris pour les wagons isolés, même s'il est provisoirement mis en sommeil. Les emprises de RFF ne doivent en aucun cas être revendues. Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin n'est acceptable qu'à condition que soit décidée de façon préalable une interdiction totale de transit transalpin et transpyrénéen pour les poids lourds (sur le modèle suisse), et les liaisons ferroviaires existantes doivent être rouvertes (Pau-Canfranc, par exemple). La voie d'eau et le cabotage doivent être favorisés par rapport à la route lorsqu'un réseau existe, ou encore lorsqu'il peut être mis en état sans impact environnemental majeur.

En zones denses, la priorité est aux transports collectifs, au vélo, à la marche à pied, au covoiturage et à l'autopartage, et au développement de pistes cyclables sûres. La voiture doit être découragée en ville en limitant le stationnement et en redensifiant les villes, mais la ville doit aussi être accessible à tous en développant l'habitat social.

De nouvelles infrastructures aéroportuaires sont inacceptables en France (voir notre position sur le transport aérien) et les flux aériens doivent être découragés au profit des alternatives (train de nuit et TGV en Europe). Les liaisons trans-océaniques doivent être assurées en redéveloppant les paquebots.

### **Faire payer le vrai prix des transports**

Les coûts du transport individuel doivent être renchérissés par la fiscalité. Une taxation progressive et programmée des carburants fossiles s'impose pour donner aux entreprises les signaux nécessaires. Le kérosène doit être soumis à l'impôt, à commencer par une fiscalité intraeuropéenne. Il faut stopper toute subvention au transport aérien, Globalement, un système de taxes, d'écoredevances, de péages proportionnés à l'usure de la voirie et aux impacts environnementaux et de santé publique doit être mis en place. Ces nouvelles ressources transitoires (dont le produit de l'écoredevance sur les poids lourds) doivent être versées à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport pour financer la politique de report modal et contribuer à la relocalisation des productions.

Le versement transports doit être généralisé à toutes les entreprises, qui doivent assumer l'intégralité des coûts de déplacement de leurs salariés, notamment par le biais des abonnements de transports collectifs. Plus généralement, une taxation progressive de l'énergie, donc des carburants, doit être instituée afin de financer la restructuration des infrastructures, les besoins de formation et de reconversion. Des crédits publics doivent être alloués à la reconversion de l'industrie automobile et aéronautique et non au soutien des ventes d'automobiles. La voiture électrique et à hydrogène sont de fausses solutions, donc à bannir.

La politique de tarification et d'entretien des infrastructures de transport doit être décidée en intégrant les impacts écologiques, et non sur la seule base de calculs financiers à court terme. Les crédits d'impôts et autres aides aux particuliers ne sont envisageables qu'à titre transitoire et ne sauraient se substituer à des mesures plus justes à long terme.

## **3. Ce que font les Amis de la Terre pour y parvenir**

- La participation à des collectifs sur les transports avec les organisations associatives et syndicales, ainsi qu'au sein du Réseau Action Climat ;
- Un travail d'analyse et de plaidoyer en France et en Europe pour orienter les politiques publiques ;
- Le travail des groupes locaux sur le transport local, urbain et rural ;
- Les luttes des groupes locaux contre les projets autoroutiers et contre l'automobile en ville ;
- Le recours juridique contre les projets d'infrastructures non soutenables, comme les autoroutes et les lignes à grande vitesse ;
- L'encouragement de la marche à pied (pédibus), du vélo, des initiatives de covoiturage et des circulations douces en général ;
- La formation et l'animation de réseau.

**Note** : Voir aussi la position des Amis de la Terre sur le transport aérien (à venir).