



TRANSPORTS : OÙ ALLONS-NOUS ?



Les Verts



Introduction

Quinze mille morts, quinze mille morts de plus. Quinze mille morts de trop, l'Insee vient de le confirmer. Ceux-là ne sont pas morts sur la route, mais en partie à cause d'elle. Canicule, réchauffement climatique, effet de serre, pollution... La route aussi, la route d'abord responsable de cela.

Il y a trente ans, les premiers écolos, avant qu'ils ne deviennent les Verts, avaient eu des intuitions de génie : pour eux, oui, le développement industriel rapide avait des aspects positifs, mais il devait prendre en compte son impact sur la nature et sur l'humain.

Mais la voiture... l'électricité... étaient les deux merveilles du XX^e siècle. Et non, ça ne pourrait durer indéfiniment comme cela : les ressources n'étaient pas inépuisables, et même si on allait jusqu'à la Lune, la Terre était un espace fini. Il y avait des équilibres à respecter, des ressources à partager équitablement entre tous, humains du Nord et du Sud, mais aussi entre les humains et le reste de la nature, entre faune et flore, entre ville et campagne : l'écologie politique était née.

Seulement il fallait choisir des axes de combat concrets : la "bagnole" ou le "nucléaire" ? Parce que les p'tits oiseaux et les papiers gras, ça faisait un peu court pour illustrer la construction d'une nouvelle idéologie !... Et ce fut le nucléaire. Le lobby de la voiture parut trop puissant à ces jeunes "écolos chevelus" de l'après 68 qui, à l'heure de Plogoff et de l'*Amoco Cadiz*, firent des sources d'énergie le fondement de leur lutte. C'est ainsi que les transports, moyens de la dépenser, l'énergie, purent croître et se multiplier.

.../...

Les Verts



247 rue du Faubourg-Saint-Martin,
75010 Paris.

Tél. 01 53 19 53 19,

fax 01 53 19 03 93.

Courriel

[verts@les-verts.org],

site internet

[<http://www.les-verts.org>].

TRANSPORTS : OÙ ALLONS-NOUS ?

Campagne européenne

Rédaction : Catherine Boudigou

[boudigou.catherine@wanadoo.fr],

Jean Lafont [lafont.je@wanadoo.fr],

Jean-Paul Lhuillier

[jean-paul.lhuillier@laposte.net],

Philippe Tostain [ptostain@nordnet.fr]

et la commission nationale des Verts

Déplacements et Transports.

Cette brochure reprend largement,
en l'actualisant,

la plaquette *Pour une politique soutenable*

des transports (juin 2000)

de la commission Transports.

Révision et maquette :

Julie Bériot et Géraldine Boyer

[vertcontact@les-verts.org].

Photos : Pélagie Boudigou,

Igor Giraudeau, Olivier Longeon,

Jo Magrean et Éric Marquis

reproduites avec leur aimable
autorisation.

Imprimé sur papier recyclé
par Edival Paris.



- Je souhaite entrer en contact avec la commission nationale des Verts Déplacements et Transports.
- Je souhaite être tenu informé des campagnes et actions des Verts.
- Je souhaite recevoir 3 numéros gratuits de Vert Contact, l'hebdomadaire des Verts français et européens, et 1 numéro de Vert, son supplément mensuel.

Nom

Prénom

N°, rue

Code postal

Ville

Courriel

Profession

Je rejoins les Verts

Nom Prénom

N°, rue

Code postal Ville

Tél. Fax

Courriel Profession

Coupon à renvoyer (ne pas envoyer d'argent, vous recevrez sous peu un courriel) à : les Verts, service adhésions, 247 rue du Faubourg-Saint-Martin, 75010 Paris. Tél. 01 53 19 53 19, courriel [adhesions@les-verts.org].

... Ne tenant aucun compte de leur impact sur la nature et sur la ressource, jamais payés à leur prix économique et écologique réel, les transports indus ont proliféré. Laisant se développer à la fois une urbanisation très consommatrice d'énergie, des modes de production éclatés à tous les bouts de l'Europe et de la planète, et une conception des loisirs et de la famille qui privilégie la voiture ou l'avion, au détriment de la connaissance de sa propre contrée ou de l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), pire encore, du bon vieux téléphone ou de la carte postale !

Bref, on n'hésite plus à prendre un avion pour deux heures de réunion à 500 km ou sa voiture sur 1 200 kilomètres aller-retour, en fin de semaine, pour l'anniversaire de la grand-mère.

La route tue. Et le combat contre les morts de la route est, depuis longtemps, celui des Verts par leurs demandes réitérées d'une modération du trafic routier, du développement du fer et de l'eau – mer ou fleuve, par le développement des transports en commun.

D'autres politiques que l'“autouroute” sont possibles. Elles ne peuvent passer que par des choix politiques et budgétaires très volontaristes que, hélas, les décisions récentes et les derniers Comités interministériels pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) ne nous laissent guère entrevoir.

Pourtant, il y a urgence ! Dans cette brochure, les Verts vous proposent de comprendre pourquoi un développement durablement soutenable, ce n'est pas forcément l'augmentation du PIB et une croissance économique forcenée... plus de routes et plus de voitures ! Mais que cela passe bien par une maîtrise intelligente des transports, des modes de production, de l'urbanisation, bref, un nouveau mode de vie et de pensée : par une vision écologique des déplacements. ▲

Au sommaire

TROP DE TRANSPORTS

La spirale inflationniste des transports	p. 10
Le gâchis du système actuel	p. 14
Les mythes à détruire	p. 18
L'énergie et la pollution	p. 20

UN CHOIX DE SOCIÉTÉ

La balade du yaourt	p. 26
Des idées à la pratique	p. 30
Donner plus de place au citoyen	p. 32
Transports Europe express	p. 34

MIEUX SE DÉPLACER

Déplacements : les axes d'une autre politique	p. 40
En finir avec la dictature de la voiture en ville	p. 46

CASSER LE CERCLE VICIEUX

Les solutions techniques	p. 56
Une autre politique pour les villes	p. 60
Rééquilibrer les modes de déplacements interurbains de personnes	p. 64

UNE POLITIQUE FERROVIAIRE AMBITIEUSE

Le ferroviaire, un mode d'avenir	p. 72
La montagne victime de la croissance des flux	p. 76
L'exemple des Alpes	p. 78

UN TRAFIC AÉRIEN MODÉRÉ

L'urgence d'une politique de modération du trafic aérien	p. 84
--	-------

PETITS BATEAUX SUR L'EAU

Relancer le transport fluvial	p. 90
Redécouvrir nos façades maritimes	p. 92

TRANSPORTS : OÙ ALLONS-NOUS ?

Transports : les grands débats des Verts !	p. 96
--	-------

CONCLUSION

Un remise en cause radicale des pratiques et des modes de pensée	p. 101
--	--------

ANNEXES

Glossaire	p. 102
Sigles	p. 103
Bibliographie	p. 104
Plus d'infos	p. 106
Écodif, la librairie des Verts	p. 107







TROP DE TRANSPORTS

LA SPIRALE INFLATIONNISTE DES TRANSPORTS

Pourquoi les Verts s'intéressent-ils aux transports ? C'est une question de fond pour les citoyens : pourquoi se déplace-t-on ? Pour quoi faire ? Qui a intérêt à ce que rien ne change ? Qui pollue ? Quel développement ? Quelles campagnes, quelles villes voulons-nous pour demain en Europe ? Jusqu'à quand va-t-on continuer à développer la spirale inflationniste des transports ? Toujours plus de voitures, de camions, de routes, d'autoroutes, de trains, d'aéroports, d'avions et de canaux ? Toujours plus d'offres de moyens de transport, et donc plus d'usagers, et à nouveau, plus de grands équipements lourds ?

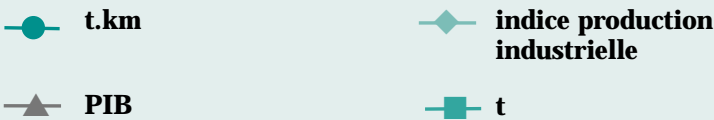
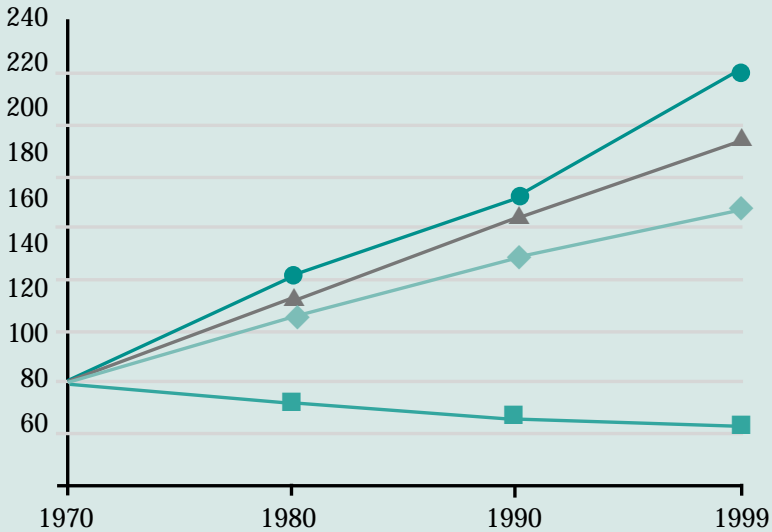
Les Verts proposent une autre politique des déplacements. Ils sont favorables à une mobilité choisie et non subie. Depuis longtemps, la possibilité de se déplacer toujours plus loin et toujours plus vite a été sans conteste un facteur de progrès économiques, culturels et sociaux. Mais aujourd'hui, l'augmentation incessante des volumes de trafic et ses conséquences – embouteillages, satura-

tions, pollutions, bruit, coût pour les budgets publics – remet en cause ces avantages.

Infrastructures et territoires

À ce stade, des seuils sont largement atteints, au-delà desquels les augmentations de transports et de déplacements

Évolution du transport (t et t.km) du PIB et de la production industrielle dans l'UE (15) de 1970 à 1999



1970 = base 100

Verny, J., 2002
Source : EUROSTAT

deviennent plus nocives que bénéfiques pour la majorité des populations. De plus, les grandes infrastructures de transport, certes parfois utiles à la vie économique, ont largement démontré qu'elles n'étaient pas un outil d'aménage-

ment harmonieux du territoire. Il est nécessaire d'engager une politique nouvelle des déplacements et des transports qui contribue à un aménagement équilibré du territoire, afin de répondre aux objectifs d'un développement soutenable.

Comment en est-on arrivé là ?

La croissance du transport de marchandises résulte d'abord de l'internationalisation des économies, qui s'est renforcée de façon spectaculaire depuis une vingtaine d'années. Les firmes multinationales organisent aujourd'hui leur production à l'échelle mondiale, imposant une division du travail qui conduit à la spécialisation des établissements, au développement de la sous-traitance, à la délocalisation de branches entières d'activité, pour profiter du faible coût de la main d'œuvre dans les pays du Sud. Elles le font d'autant plus facilement que le transport est bon marché et que la souplesse de la route permet la pratique des "flux tendus".

Les exemples ne manquent pas

Ainsi, le coton produit en Afrique de l'Ouest est transporté vers Le Havre, transformé en tissu dans le nord de la France, expédié au Maroc pour être transformé en vêtements qui seront vendus en France !

En Rhône-Alpes, ce sont des "hordes" de camions de "broutards" (entre le veau et le bœuf) qui circulent sur la A43, de la France vers l'Italie, uniquement pour l'engraissement subventionné par l'Europe !

Les pommes de terre cultivées en Bavière font, en camion, l'aller-retour vers l'Italie, en franchissant deux fois les Alpes, uniquement pour être lavées et emballées !

**LES DISTANCES
MOYENNES
PARCOURUES
QUOTIDIENNEMENT
NE CESSENT
D'AUGMENTER
ET LA VOITURE
EST DEVENUE
HÉGÉMONIQUE.**

Résultat : alors que le nombre de tonnes transportées dans l'Europe des Quinze n'a pas bougé depuis 30 ans, le trafic a été multiplié par 2,2, beaucoup plus que la production industrielle !

En ville, la croissance du trafic est principalement le résultat de l'étalement urbain, systématiquement encouragé par les pouvoirs publics depuis les années 1960, et qui a été

rendu possible par la large diffusion de l'automobile. Développement des autoroutes urbaines payées par le contribuable, multiplication des grandes surfaces commerciales en périphérie, encouragement de l'accession à la propriété dans des zones non desservies par les transports en commun, urbanisations nouvelles conçues à l'échelle de la voiture... Le résultat est là : les distances moyen-

Photo DR



nes parcourues quotidiennement ne cessent d'augmenter et la voiture est devenue hégémonique, même pour les petits déplacements. Près des 2/3 de nos déplacements en agglomérations (marche à pied comprise) se

font en voiture, les 3/4 de ces déplacements en voiture font moins de 15 minutes et la moitié moins de 5 km ! Alors que le nombre de déplacements par personne n'a pas changé. ▲

LE GÂCHIS DU SYSTÈME ACTUEL

La mauvaise répartition actuelle des trafics entre les différents modes de transport engendre d'énormes gaspillages, une insécurité dramatique et des atteintes graves à l'environnement. Plus fondamentalement, la croissance désordonnée de la mobilité engendre des effets pervers inacceptables pour l'aménagement du territoire et la société tout entière.

Ce sont les moyens de transport les plus dangereux pour l'homme et le tissu social, les plus nocifs pour l'environnement, les plus coûteux pour les ménages et la collectivité, qui ont été favorisés. C'est en particulier le cas des automobiles et des camions, qui assurent aujourd'hui environ 80 % des déplacements de personnes et 70 % des transports de marchandises. Dans nos villes, le trafic automobile continue à augmenter de 2 % par an, et le trafic de camions augmente quant à lui encore plus vite. Pourquoi ne met-on pas la priorité sur l'optimisation des réseaux

existants au lieu de multiplier les projets neufs qui coûtent plusieurs milliards et permettent de couper des rubans ? Ils flattent les élus mais ils sont aussi très éloignés de la gestion efficace des deniers publics réclamée par les citoyens. Pourquoi les décideurs – élus – et leurs experts n'utilisent-ils pas leurs outils les plus modernes : systèmes d'information, prévisions de trafic, exploitation moderne en quasi temps réel, pour favoriser en priorité des améliorations de la qualité de service plutôt que l'accroissement des capacités (la croissance des trafics ne peut être infinie) ?

Photo Pélagie Boudigou



Aménagement du territoire

La vie sociale dans les villes et les villages est désorganisée par l'invasion de l'automobile. La régression des services publics de transport accélère la désertification des zones rurales. Les déplacements

continuent de s'allonger, en particulier à cause de l'étalement des agglomérations, de leur découpage en zones de résidence, d'emploi, de commerce et de loisirs. Les distances moyennes domicile-travail ont par exemple doublé en Île-de-France, passant de 7 à 14 km en vingt ans.

Reliant des villes “prioritaires” à un pôle “prioritaire”, les grandes infrastructures (autoroutes, TGV, aéroports) ne participent pas à un développement harmonieux des régions qu’elles traversent.

Accidents et nuisances

Les accidents de la route provoquent 8 000 morts chaque année et 250 000 blessés en France, dont 50 000 graves. Ils sont la première cause de mortalité chez les moins de 30 ans. En Europe, on compte 2 millions de morts sur la route et 40 millions de blessés depuis 1957 : un bilan de guerre.

Pour nos concitoyens, le bruit causé par les infrastructures de transport est la principale nuisance. Le bruit et l’insécurité routière sont aussi sources de stress. Six millions de citadins et riverains de voies à grande circulation et d’aéroports doivent subir un bruit continu d’au moins 65

décibels, et ce sont les personnes les plus démunies qui sont les plus exposées. Dans certains appartements situés près des autoroutes urbaines, c’est 24 heures sur 24 un niveau sonore de plus de 70 décibels.

L’atmosphère se charge de poussières cancérigènes, de photo-oxydants, d’ozone et de métaux lourds, qui portent atteinte à la santé publique, entraînant notamment le développement de maladies respiratoires. Cette pollution est responsable d’une partie importante des morts de la canicule de l’été dernier.

Les grandes infrastructures banalisent les paysages, provoquent des coupures entre les quartiers, détruisent des terres agricoles et des milieux naturels, et créent aussi des obstacles aux déplacements de la faune et au ruissellement des eaux.

La circulation routière contribue, lorsqu’il pleut, à la pollution des eaux et des nappes phréatiques, en entraînant des résidus d’hydrocarbures. L’usage intensif des désherbants et le salage contribuent aussi à cette pollution.

Pourtant, même les parkings pourraient cesser d’être de vastes espaces bitumés, donc imperméables et rapidement abîmés.

**EN EUROPE,
ON COMPTE
2 MILLIONS
DE MORTS
SUR LA ROUTE
ET 40 MILLIONS
DE BLESSÉS
DEPUIS 1957 :
UN BILAN
DE GUERRE.**

Enfin, les transports sont à l’origine de 42 % des émissions de gaz à effet de serre ; leur part ne cesse d’augmenter, rendant problématique le respect des engagements que la France a pris à Kyoto.

Photo Olivier Longeon



Combien ça coûte ?!

Un ménage dépense en moyenne, par voiture, 4 524 euros par an (en 2002), soit 377 euros par mois, plus du tiers de SMIC !

Cela explique en partie pourquoi 20 % des ménages n'ont pas de voiture et que les faibles revenus ont des voitures de plus de dix ans.

L'État et les collectivités consacrent environ 40 % de leurs investissements aux transports, essentiellement aux routes.

Les coûts sociaux et environnementaux des routes peuvent paraître difficiles à évaluer. Pourtant, ils le sont de mieux en mieux : accidents, encombrements, consommation d'espace, "effet de serre", etc. peuvent être traduits en coûts pour la collectivité. Le coût des accidents à lui seul est estimé à 18 milliards d'euros (120 milliards de francs) par an. Les décideurs – largement soutenus par les lobbies automobiles, pétroliers, routiers – préfèrent ignorer ces données. ▲

Qui est responsable de l'effet de serre ?

CO₂ émis par an et par ménage

Fabrication et transport des produits et services (8,6 tonnes par ménage) :

- Transport des marchandises (2,7 t/m) = 17 %
- Industrie et agriculture (4,1 t/m) = 25 %
- Chauffage et électricité à usage professionnel (1,8 t/m) = 11 %

Usages privés de l'énergie (7,8 tonnes par ménage) :

- Déplacement des personnes (4,2 t/m) = 25 %
- Chauffage des logements (2,5 t/m) = 15 %
- Eau chaude, électricité domestique (1,1 t/m) = 7 %

LES MYTHES À DÉTRUIRE

Les élu-e-s qui sont amenés à prendre des décisions en matière de transport fondent souvent leurs choix sur diverses croyances qui ne résistent généralement pas à l'analyse. Démonstration.

Croyance que pour résorber les bouchons, il faut créer de nouvelles voies et de nouveaux parkings, alors que les exemples récents montrent qu'on attire ainsi de nouveaux véhicules et qu'on crée de nouveaux encombrements. De plus, en cas d'encombrements, la circulation se reporte sur les axes secondaires et les quartiers d'habitation, qui ne sont pas adaptés à supporter un tel trafic.

Des croyances encore

Croyance que l'autoroute, le TGV, l'aéroport entraînent automatiquement le développement économique, alors que le "désenclavement" se traduit le plus souvent par l'aspiration des régions rurales et des petites

villes par les grands centres urbains. Le cas de Toulouse, en Midi-Pyrénées est exemplaire.

Croyance que la vitesse (avion, TGV, autoroute) améliore systématiquement l'attractivité économique d'une région, alors que nous savons qu'habiter Tours, Orléans ou Lille devient de plus en plus courant pour travailler à Paris. Une ville comme Mâcon ne décolle pas économiquement alors qu'elle a tous les modes de transport à sa porte.

Croyance que la logique du "stock zéro" et du "juste à temps", appliquée dans l'industrie, conduit toujours à un gain. Peut-on justifier qu'une pharmacie soit livrée sept à dix fois par jour pour des produits souvent non urgents ?

Croyance que le faible coût du transport routier est un avantage pour les entreprises et la collectivité, alors qu'il génère des nuisances de plus en plus

Photo Olivier Longeon



insupportables, des transports superflus et une désorganisation de l'économie locale.

Des croyances toujours

Croyance que les transits routiers internationaux créent des richesses, alors que l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST) a démontré qu'ils coûtent à la collectivité plus qu'ils ne rapportent, sans même tenir compte des accidents et des nuisances qu'ils génèrent.

Croyance qu'une autre politique des transports menacerait l'emploi alors qu'il est prouvé que les transports en commun créent plus d'emplois que l'industrie automobile, fortement automatisée.

Croyance qu'il est plus économique et plus agréable d'habiter en grande périphérie des villes alors que le budget logement plus déplacements est équivalent, pour une qualité de vie pénalisée par le temps passé pour les déplacements (syndrome de la maman-taxi...).

Croyance que l'automobile est un instrument démocratique de liberté, alors qu'elle est chère à l'achat et à l'usage (rappel : 377 euros par mois), que plus de la moitié des citoyens n'en n'ont pas l'usage quotidien et que de nombreux automobilistes n'ont pas d'autre moyen pratique à leur disposition pour se déplacer. S'ils avaient le choix, la plupart d'entre eux préféreraient se déplacer à pied, à vélo, ou dans des transports en commun bien connectés entre eux. ▲

L'ÉNERGIE ET LA POLLUTION

En France, le secteur des transports est à l'origine de 31 % (hors soutes maritimes) des consommations d'énergie. Sa part dans l'ensemble ne cesse d'augmenter, car c'est le seul poste qui continue de progresser, bien avant l'industrie et le chauffage.

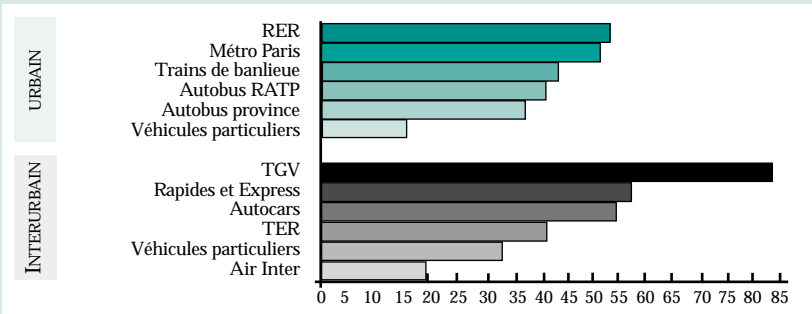
La part de consommation d'énergies du secteur des transports est beaucoup plus forte encore, lorsqu'on la rapporte aux seuls produits pétroliers, puisque la circulation routière consomme 58 % du pétrole importé – ce chiffre n'était que de 37 % en 1973.

Économiser l'énergie

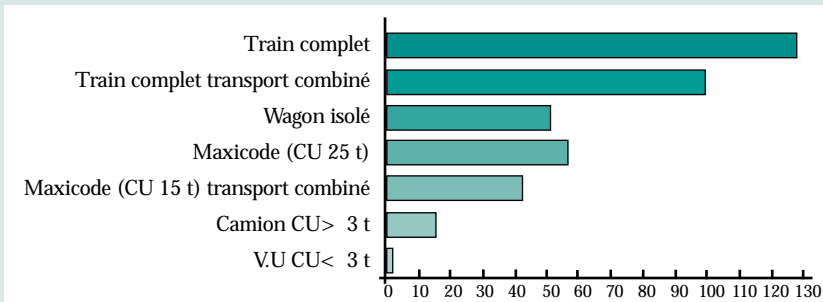
Certains pensent que le progrès technique pourrait apporter la solution, grâce à des moteurs plus économes. Mais ce n'est pas le cas, car l'amélioration des performances des moteurs est plus que compensée par l'augmentation des puissances et la diffusion de la climatisation, et surtout, par l'accroissement des trafics et la part croissante de la route (la route consomme environ deux fois plus d'énergie que le rail

au passager ou à la tonne transportés). C'est ainsi que l'énergie consommée par les transports a augmenté de 68 % entre 1973 et 2001 et les émissions de gaz à effet de serre à peu près au même rythme. S'il est donc important d'améliorer les performances des moteurs et de limiter la puissance et la vitesse des véhicules, il est indispensable aussi de réduire la croissance des trafics et la part de la route, faute de quoi les émissions de gaz à effet de serre dus aux transports continueront d'augmenter. Par ailleurs, la rareté des ressources pétrolières, face à une demande mondiale croissante, place le secteur des transports dans une situation de grande fragilité face à des situations de crises – hausse brutale des prix des carburants, guerres pour s'assurer le contrôle des ressources, comme on l'a vu avec l'intervention américaine en Irak.

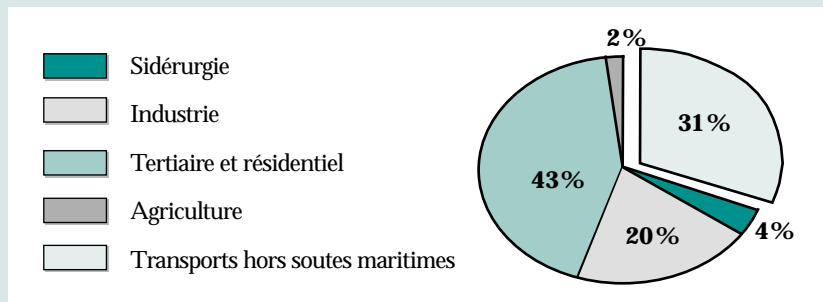
Efficacité énergétique du transport de voyageurs en 1992 (en voyageurs-kilomètres par kilo équivalent pétrole)



Transport de marchandises en 1992 (en tonnes-kilomètres par kilo équivalent pétrole)



Les transports et l'énergie Les consommations énergétiques par secteur d'activité



Moins polluer l'air

Si le plomb est en diminution, il reste les autres polluants, d'autant que la circulation ne cesse d'augmenter et rend moins visibles les améliorations techniques (pot catalytique, etc.). En 1963, 1,3 million de véhicules entraient ou sortaient de Paris chaque jour. Ils sont maintenant près de 3 millions. Entre 1980 et 1996, dans le secteur des transports, les émissions de gaz carboniques ont augmenté de 55%.

La voiture tue mais pas que sur la route

Morts sur la route : 8 000.

Canicule : 15 000.

En 1999, une étude de l'Organisation mondiale pour la santé (OMS) a montré que la pollution de l'air entraîne en France, chaque année, la mort prématurée de 18 000 personnes, et que le coût pour soigner les pathologies dues à la pollution est de l'ordre d'environ 20 millions d'euros (130 millions de francs).

Dans les villes, les voitures, particulièrement polluantes à froid, émettent 74 % des hydrocarbures, 66 % du monoxyde d'azote et 75 % du dioxyde d'azote (contre 18 % pour le chauffage et 7 % pour l'industrie). Le dioxyde d'azote (NO₂) dégrade l'oxyde d'azote sous l'effet des rayons du soleil, il provoque la formation d'ozone, source d'aggravation des maladies respiratoires. Le monoxyde de carbone (CO), incolore et inodore, lui aussi dangereux pour la santé, provient d'une combustion incomplète due au démarrage à froid, aux

embouteillages, aux mauvais réglages. Enfin, les composés organiques volatils (COV) regroupent des polluants de diverses origines. Sur une estimation totale annuelle de 2,85 millions de tonnes de COV, 1 million serait dû aux transports routiers. En plus des effets nocifs sur la santé, ils participent au dépérissement des forêts, au trou dans la couche d'ozone et à l'effet de serre.

Le suivi de la canicule française de l'été 2003 et l'étude des précédentes (Athènes, Chicago) confirment l'importance de la pollution atmosphérique et des pathologies respiratoires dans les décès, pas liés seulement à la stricte chaleur.

Des moteurs et carburants "propres"

Des améliorations techniques sont possibles. Avec les directives "Auto-oil", adoptées par le Conseil européen – sous l'impulsion de la France et de sa ministre Verte de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, fin 1997 –, les constructeurs automobiles se sont engagés à réduire significativement les émissions polluantes de chaque nouveau véhicule (un tiers d'ici 2005, un autre tiers d'ici 2010), par une action conjointe sur les moteurs et sur les carburants. Mais ces avancées ne règlent en rien les autres nuisances de l'automobile, dont l'effet de serre, car les émissions de CO₂ par véhicule baisseront beaucoup moins vite. S'agissant des véhicules dits "propres" et des carburants alternatifs, les Verts promeuvent d'abord le GPL ou le gaz naturel.

Photo Pélagie Bourdigou



Des biocarburants pas si bio !

Les Verts sont beaucoup plus réservés sur les carburants dits “verts”, car la terre doit, selon eux, avant tout nourrir les hommes, et non les voitures ! Actuellement le diester (issu de l'estérification d'huiles végétales, de colza ou de tournesol) est introduit à raison de 1 % dans le diesel banalisé à la pompe. L'éthanol (issu des sucres de betteraves ou de blé fermentés) est lui incorporé à 1 % dans l'essence. L'Europe souhaiterait y consacrer les terres mises en jachères du fait de la surproduction alimentaire.

Mais surtout, les productions agricoles à finalité énergétique risquent d'intensifier encore les pratiques agricoles (engrais, pesticides, érosion des sols) et consomment elles-mêmes beaucoup

d'énergie (engrais, transports). Ainsi, au bout du compte, pour un litre de biocarburant, il y a nécessité de mettre 0,9 litre... de pétrole ! C'est un élément de diversification... pas l'avenir des renouvelables pour le moment !

En revanche, l'utilisation des déchets agricoles, ménagers ou industriels, via la méthanisation, ouvre un champ très prometteur pour la fabrication de carburant pouvant être utilisé dans les transports ou les autres activités économiques. S'agissant des véhicules électriques, soutenus par un lobby très lié au nucléaire, les Verts estiment qu'ils doivent être avant tout réservés à des “flottes captives”, type véhicules municipaux. En revanche, les Verts sont favorables aux recherches sur les piles à combustible, et plus encore à des technologies apparemment plus rustiques mais très ingénieuses, style moteur à air comprimé. ▲





**UN CHOIX
DE SOCIÉTÉ**



LA BALADE DU YAOURT

Transformer nos modes de production et de consommation, casser les logiques de dumping social et environnemental deviennent une nécessité.

L'explosion du transport de marchandises n'est pas une fatalité, mais le produit d'un système économique dominé par la logique du profit. Elle résulte de la nouvelle division du travail, qui est en train de s'instaurer sous l'égide des firmes multinationales, dont la part dans la production mondiale est passée de 17 % au milieu des années 1960 à 30 % en 1995, et qui jouent un rôle prépondérant dans le développement des échanges.

Augmentation des distances de transport

La spécialisation des établissements, le développement de la sous-traitance et les délocalisations augmentent dans des proportions considérables les distances de transport, tout en renforçant la concurrence entre les

salariés et en pesant sur les salaires et les conditions de travail : la main d'œuvre est vingt fois moins chère en Inde que dans les pays de l'Europe occidentale !

Dans le même temps, la taille des unités transportées diminue, avec la pratique des "flux tendus" ou "stocks zéro". Pour les biens de consommation, la course au consommateur conduit à multiplier les variétés d'un même produit : ainsi, Yoplait, qui produisait 15 articles en 1970, en produisait 350 en 2001 !

L'allongement des distances de transports est devenu un phénomène général dans l'industrie. Les composants d'un même produit final viennent désormais d'usines localisées dans le monde entier, entreprises filiales d'un même groupe, sous-traitants... tout cela dans un ballet permanent.

Photo Olivier Longeon



Sur le dos des salarié-e-s

Ces transformations n'ont été possibles que grâce au prix artificiellement bas des transports. S'il y a autant de navires poubelles, si les conditions de tra-

vail dans le transport routier sont aussi archaïques, ce n'est pas le fruit du hasard, mais le produit d'un "consensus" des milieux économiques. Ces derniers, pour la bonne marche de leurs affaires, ont besoin de transports bon marché ; tant pis si cela se fait sur

le dos des salariés du secteur des transports et au prix de nuisances croissantes pour l'environnement ! Quant au bénéficiaire qu'en retire le consommateur, parlons-en ! Certes, il achète un peu moins cher. Mais ce qu'il gagne comme consommateur, il l'a perdu plusieurs fois comme salarié, car la mondialisation de l'économie pèse à la baisse sur les salaires, dont la part dans le partage des revenus a baissé de 10 points sur les 20 dernières années. Ainsi, les conditions sociales et environnementales qui caractérisent la croissance du secteur des transports sont profondément liées à notre mode de développement productiviste. On ne doit pas se battre seulement pour des transports moins polluants. Il faut également remettre en question notre mode de développement, gaspilleur de ressources et cause de transports inutiles, lorsqu'on se place du point de vue des intérêts de la société.

Ainsi, une autre politique des transports doit d'abord s'attacher à réduire la croissance de ce secteur et à s'attaquer aux conditions d'exploitation du travail qui y règnent.

Des moyens financiers sans précédents pour le réseau routier

En fait, la croissance des transports au cours des dernières décennies est le fait du transport maritime – dont nous parlerons plus loin – et du transport routier. Ce dernier ne cesse de progresser, car les conditions de concurrence entre le rail et la route sont complètement faussées. Alors que la construction et l'entretien des voies ferrées ont été, pour l'essentiel, à la charge de la SNCF – jusqu'à la création de Réseau ferré de France (RFF) –, les poids lourds utilisent un réseau routier construit et entretenu par l'État et les collectivités locales, et qui a bénéficié de moyens financiers sans précédent dans les dernières décennies, avec la construction de 10 000 kilomètres

d'autoroutes.

Les entreprises de transport, via la fiscalité – prix du gazole et taxe à l'essieu –, ne participent qu'à hauteur de 50 % aux frais que doit engager la collectivité pour entretenir les voiries qu'elles contribuent à dégrader : un 38 tonnes use autant la route que 100 000 voitures.

UNE AUTRE POLITIQUE DES TRANSPORTS DOIT D'ABORD S'ATTACHER À RÉDUIRE LA CROISSANCE DE CE SECTEUR ET À S'ATTAQUER AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION DU TRAVAIL QUI Y RÈGNENT.

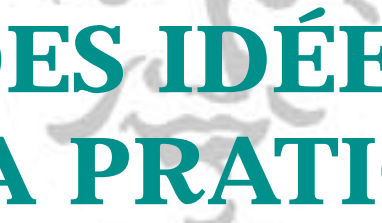
Photo Olivier Longéon



Des conditions de travail inacceptables

Les transporteurs routiers imposent à leurs chauffeurs des conditions de travail inacceptables, comme le salaire au rendement. Le temps de travail moyen est de 50 heures. De plus, dans certains pays voisins, la législation sociale est quasiment inexistante, et entraîne

encore plus de trafic en France, voire des délocalisations. La sécurité routière en pâtit : les infractions au code de la route (excès de vitesse et de charge) sont innombrables et peu sanctionnées. Ajoutons les nuisances imposées par les livraisons : bruit, gaz d'échappement, stationnement en dehors des heures prévues, gros camions en pleine ville ou kyrielle de camionnettes à toute heure. ▲



DES IDÉES À LA PRATIQUE

Ces évolutions ne sont pas le fruit de la fatalité, mais du renoncement ou de l'appui des politiques, face à la logique de la mondialisation, portée par les firmes multinationales. Le citoyen doit faire irruption dans le débat, car il s'agit d'un problème de société.

Transport des marchandises : les propositions des Verts

- Prendre toutes les mesures pour que les produits soient transformés au plus près de leur lieu de production. Cela passe par une politique volontariste d'aménagement du territoire, par un soutien aux productions agricoles locales, par un renchérissement du prix des transports de marchandises, par une taxation des émissions de CO₂ des entreprises intégrant les transports induits dans le calcul des émissions ; au plan international, par la subordination du commerce à des conditions environnementales.
- Instaurer, dans toute l'Europe, un tarif minimum fret calculé sur la base du coût de transport d'une tonne de marchandises dans des conditions

normales de sécurité : véhicules en bon état, salariés payés pour des horaires permettant le strict respect des vitesses limitées et les normes du Bureau international du travail (BIT).

- Limiter les transports routiers de longue distance en augmentant le prix du gazole (comme en Suisse et en Allemagne), en augmentant les péages pour les camions et en les rendant progressifs pour dissuader les transports routiers de longue distance.
- Réduire la durée du travail des chauffeurs et contrôler l'application du code du travail dans les transports, en harmonisant vers le haut les réglementations, tendant vers une législation européenne.
- Réduire les poids en charge autorisés des poids lourds, avec des normes plus sévères pour les routes de montagne.

Photo Jo Magrean



- Obliger les chambres de commerce et d'industrie à proposer des projets pour progresser en matière de livraisons : les expériences étrangères de plates-formes de redistribution n'ont pas été testées sérieusement en France et, dans le cadre de la préparation des Plans de déplacement urbain (PDU), l'indigence des propositions pose réellement problème. Le rail (y compris celui du tramway) pourrait par exemple utilement s'intégrer dans une chaîne de livraisons.
- Imposer aux transporteurs de matières dangereuses un affichage précis (notamment le degré de toxicité et les mesures à prendre en cas d'accident) et utiliser le rail et la voie d'eau pour les transports de longues distances.
- Construire des plates-formes rail-route ou rail-fleuve-route (plate-forme d'échange intermodal), en priorité pour la traversée des Alpes et des Pyrénées et au profit des axes les plus saturés (Paris-Lille, axe Nord-Sud Moselle-Saône-Rhône, Paris-Le Havre).
- Donner, en matière d'infrastructures ferrées, la priorité au fret ferroviaire (voir plus loin).
- Compléter ce dispositif par une meilleure utilisation de la voie d'eau et du cabotage maritime.
- Examiner les besoins réels en matière de fret aérien pour éviter en particulier que des marchandises ne soient assimilées à du fret express de marchandises alors qu'elles n'exigent pas un transport rapide, ou encore pour éviter l'utilisation de camions transportant des marchandises sur route au tarif du fret aérien ("flying trucks").
- Développer la recherche – développement dans les modes alternatifs en particulier pour les collectes/distributions des marchandises et le transport des personnes dans les agglomérations.



DONNER PLUS DE PLACE AU CITOYEN

La question des transports est une question de politique, au sens noble du terme.

Contrairement à ce que l'on veut nous faire croire, la question des transports ne se résume pas à des choix techniques du seul ressort des experts (rendre les moteurs moins polluants et moins bruyants, faire passer un peu plus à l'est ou un peu plus à l'ouest un tracé d'autoroute, quelle technique ferroviaire promouvoir, etc.), elle est au cœur du choix de société. C'est une question de politique, au sens noble du terme.

Depuis une quinzaine d'années déjà, sous la pression des associations et des riverains, les infrastructures font débat. Pourquoi une nouvelle autoroute ou un nouvel aéroport ici, pourquoi les trafics doubleraient-ils d'ici 20 ou 30 ans, au nom de quoi sacrifier cette vallée de montagne à la croissance des trafics de transit ? Qui n'a pas entendu poser ces questions au cours de réunions publiques ou dans

les manifestations ? Ces questions sont légitimes et concernent chacun d'entre nous. C'est pourquoi les ministres Verts au gouvernement, Dominique Voynet puis Yves Cochet, se sont attachés à créer les conditions de véritables débats publics, qui ne portent pas seulement sur le "comment faire ?", mais aussi et d'abord sur le "pourquoi faire ?", sur la justification des projets : ce fut l'objet de la mise en place puis du renforcement de la Commission nationale du débat public.

Donner plus de place au citoyen, c'est aussi faire appel à son sens des responsabilités, dans ses choix de consommateur ou dans ses comportements de mobilité. Vouloir des cerises en hiver, rouler en 4x4 en ville, passer ses week-ends à l'autre bout du monde – autant de "besoins" qui resteront d'ailleurs toujours inaccessibles aux plus modestes – coûte cher en termes d'émissions de gaz

Photo Igor Cirraudeau



à effet de serre et de consommation d'énergies non renouvelables. Mais la fonction de la publicité n'est-elle pas de créer sans cesse de nouveaux besoins, y compris les plus artificiels ? La logique marchande, qui envahit peu à peu tous les compartiments de la vie sociale, n'est pas viable à long terme et engage nos sociétés dans une évolution qui conduira inévitablement à de graves crises, car les ressources de la planète sont finies. Cela, les citoyens sont capables de le comprendre s'ils sont informés.

Démocratie balbutiante

Enfin, la loi reconnaît un droit au transport, mais combien pèse la voix du citoyen lorsqu'il s'agit de donner un contenu concret à ce droit ? La démocratie à cet égard, malgré certains progrès, est encore balbutiante. Les PDU réduiront-ils réellement la place de

l'automobile dans les grandes agglomérations sans que cette question ait été débattue publiquement et sans que des solutions aient été négociées au grand jour entre les élus et la population ? Comment trouver un bon équilibre, dans les grandes agglomérations, entre l'amélioration de la qualité de service des transports en commun en périphérie, la tarification appliquée aux usagers, les ressources tirées de l'automobile, les aides aux usagers modestes... sans donner la parole aux habitants ? Ne faut-il pas, enfin, associer plus étroitement usagers et salariés à la gestion des sociétés de transport (SNCF, RATP, exploitants urbains et interurbains) ?

La pleine implication du citoyen dans les choix concernant les transports est une nécessité, car c'est ainsi seulement que la société assurera la maîtrise des choix, aujourd'hui trop souvent confisqués par les lobbies. ▲



TRANSPORTS EUROPE EXPRESS

L'Europe devient, un peu plus chaque jour, l'espace où se décide notre avenir. Espace économique depuis longtemps, espace d'échanges en croissance rapide, il était logique que se développe une politique commune des transports. Mais quelle politique ? Et une politique pour qui ? S'agit-il de construire un grand marché commun, où capitaux et marchandises peuvent circuler sans entraves, où les infrastructures sont mises au service de la puissance économique ? Ou s'agit-il d'édifier, peu à peu, cette maison commune des peuples d'Europe, ouverte sur le monde ? C'est là, résumé, tout le débat sur la construction européenne.

Les compétences de l'Union européenne sont clairement identifiées sur les sujets suivants : libéralisation, harmonisation fiscale et sociale, interopérabilité (connexion des réseaux ferroviaires), cofinancement de projets nationaux de grandes infrastructures : ainsi, la Commission européenne intervient par des co-financements pour des projets dits d' "intérêt communautaire". Face aux problèmes environnementaux engendrés par la croissance

rapide des transports en Europe, la Commission a infléchi sa politique depuis dix ans.

Le dernier *Livre Blanc* (septembre 2001) marque cette évolution qui vise à traduire ses engagements internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Protocole de Kyoto). Cinq priorités y sont définies : limitation des transports routiers et aériens, amélioration de la sécurité routière, développement du ferroviaire et du cabotage maritime.

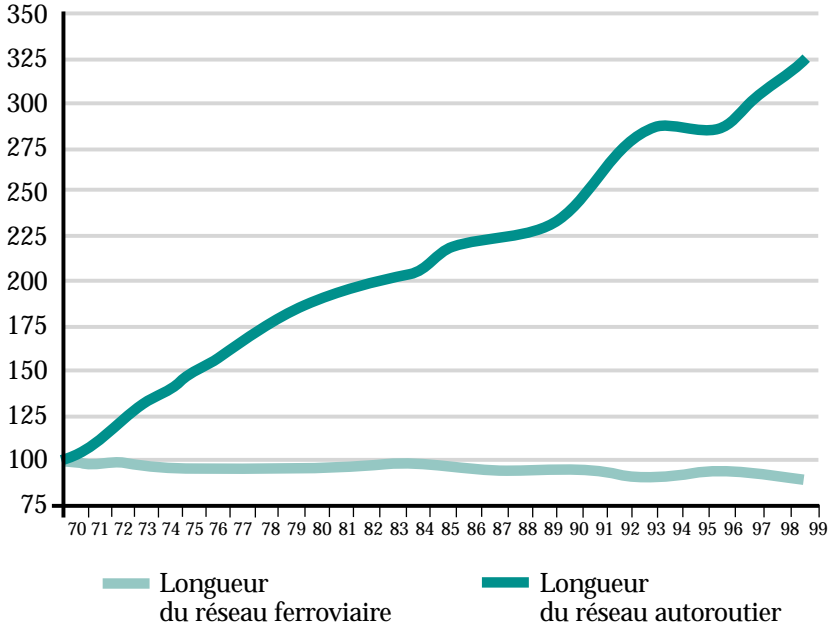
Photo DR



Une mesure phare est préconisée : la tarification du coût d'usage et environnemental des infrastructures. Toutefois, cette politique reste focalisée, dans les faits, sur l'accroissement de l'offre et sur l'objectif d'un meilleur partage modal, car l'idée selon laquelle des transports bon marché sont favorables au développement économique reste le *credo* de l'Union.

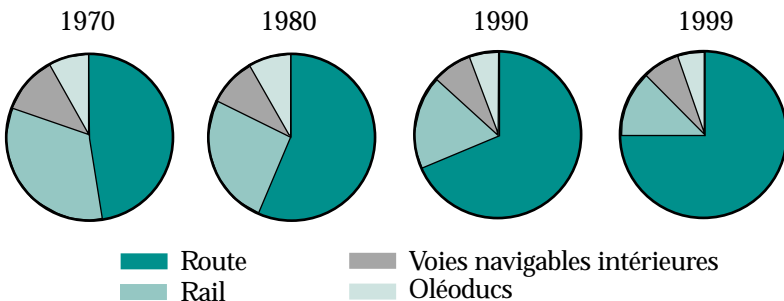
Pour les Verts, il est indispensable que l'Europe renforce son engagement dans le domaine des transports, s'agissant d'enjeux qui ne peuvent être traités sur le plan national, et qu'elle réoriente radicalement sa politique productiviste actuelle qui vise à augmenter globalement l'offre, sans chercher à maîtriser la demande et à s'interroger sur son bien fondé. ▲

Développement des réseaux ferroviaires et autoroutiers dans l'UE (15) – 1970= 100



Source : Eurostat/CEMT/CMU-CEE.

Transport de marchandises : répartition par mode de transport UE (15) – Base : tKm



Source : DG Énergie et transports.

Europe : Les Verts proposent

L'instauration, dans toute l'Europe, d'un tarif minimum fret.

Une augmentation de la fiscalité sur le gazole professionnel et la taxation du kérosène.

La mise en œuvre d'un éco-péage autoroutier dans tous les pays de l'Union, permettant de réduire les nuisances routières et de développer les infrastructures alternatives.

Une harmonisation vers le haut des réglementations sociales des entreprises de transport routier dans les pays européens. Objectif : éviter des situations semblables à celles du transport maritime avec les pavillons de complaisance, qui

entraînent l'exploitation des chauffeurs routiers et augmentent l'insécurité routière (endormissement, prise de médicaments, etc.).

Le développement du rail, de la voie d'eau et du cabotage maritime (en profitant au maximum des opportunités offertes par le programme Marco Polo et celui des autoroutes maritimes) pour le transport de marchandises à longue ou moyenne distance. Ceci passe par un soutien au transport combiné dans les plateformes terrestres et les ports (caisse rail-route ou conteneur).

La coordination des projets de traversées ferroviaires des massifs montagneux.





**MIEUX
SE DÉPLACER**

DÉPLACEMENTS : LES AXES D'UNE AUTRE POLITIQUE

Pendant plusieurs décennies, la construction d'infrastructures routières a tenu lieu de politique des déplacements. Cette approche, malgré la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, a encore la vie dure, portée par le poids des lobbies, la force de l'habitude et son cortège d'idées toutes faites.

Aujourd'hui, les décisions en matière de transport sont prises sans réflexion sur le long terme : on décide d'abord, on étudie ensuite. On élargit les routes, on double les ponts, uniquement pour les voitures, en espérant faire sauter les bouchons, qui se reforment quelques années plus tard, attirant de nouveaux automobilistes, etc.

L'exemple de Lyon est symptomatique : pour faire "sauter le bouchon de Fourvière", la Rocade est à été réalisée. Quelques années après, il n'y a pas un, mais deux bouchons chroniques.

Aujourd'hui, on fait croire qu'en construisant un nouveau contournement, il n'y aura plus de problème !

Quand, dans d'autres pays européens (Allemagne, Suisse, Autriche, Pays-Bas et pays nordiques), la volonté est de "modérer" les transports et de réduire la place de la voiture en ville, dans notre pays, l'éparpillement des centres de décision, le manque de coordination et l'absence d'une autorité unique accroît la pression des lobbies : sociétés pétrolières, union routière, entreprises de travaux publics, compagnies d'autoroutes... qui savent "aider" les partis politiques traditionnels.

Photo Éric Marquis



Les Verts veulent promouvoir une politique des déplacements respectueuse des humains, mais aussi des équilibres sociaux, économe en énergie et en espace, moins coûteuse pour les budgets publics et pour les ménages.

Cette politique est fondée sur quelques idées simples.

Réduire les déplacements contraints ou “indus”

Une politique économe en transports passe par un aménagement rationnel du territoire, rapprochant les zones

d'emploi, de distraction et de logement. Les villes doivent aussi se soucier d'améliorer partout la qualité de vie des habitants, atténuant ainsi le besoin d'évasion “à n'importe quel prix”.

Ce prix est connu : embouteillages monstres aux premiers beaux jours. La production de biens et de services doit être rapprochée des lieux de consommation. De “bons produits locaux” à prix adaptés et vendus en circuit court permettront aux consommateurs d'exercer un vrai choix, comme le montre le succès des labels régionaux.

Assurer un droit au transport pour tous

L'automobile n'est pas accessible à tous, en particulier pour des raisons financières. 20 % des ménages, en moyenne (davantage dans les grandes villes), ne sont pas motorisés, et dans les ménages équipés d'un seul véhicule, une seule personne l'utilise couramment. Les jeunes, les personnes âgées et handicapées, les catégories modestes, ont besoin des transports publics et revendiquent, à juste titre, le "droit au transport pour tous".

Et ce sont les catégories sociales les plus modestes qui sont les plus exposées, non seulement aux difficultés de déplacement, mais aussi aux nuisances des logements situés à proximité des grands axes de circulation et des aéroports : équité sociale et souci de l'environnement sont intimement liés.

Le développement des transports en commun ne doit pas se faire à partir d'une offre "minimaliste".

Les femmes, qui utilisent plus les transports en commun que les hommes, expriment des besoins assez faciles à satisfaire, mais qui exigent de leur part une ténacité à toute épreuve : les poussettes ou les courses ne devraient pas être vues comme des "problèmes" par les professionnels du transport.

L'EXEMPLE TYPE DE RÉUSSITE URBAINE EST LE TRAMWAY.

Les jeunes, qui ont parfois "subi" la galère du transport scolaire et en commun, s'en détournent dès que possible. Les tarifs proposés aux jeunes sont un réel progrès, mais ils doivent être aussi accompagnés d'un souci de confort de l'usager sur tout son parcours, notamment l'accueil en gare et

la sécurité. Les usagers des transports demandent d'abord fréquence et ponctualité. Ils savent qu'il est impossible de rivaliser avec le confort d'une automobile, mais ils souhaitent que la convivialité soit améliorée et valorisée dans les transports en commun.

L'exemple type de réussite urbaine est le tramway. Dans toutes les villes où il a été réintroduit, les prévisions de fréquentation ont été largement dépassées.

Réagir contre l'insécurité routière

La première cause d'insécurité, dans nos pays, est due au trafic routier. Des mesures énergiques sont indispensables pour venir à bout d'un fléau trop facilement accepté par l'opinion. Si les limitations de vitesse à 30 et 50 km/h en agglomération sont de bonnes mesures, elles ne sont guère respectées. De plus, il est particulièrement choquant de voir l'impunité trop fré-

quente dont jouissent les automobilistes qui se garent sur les trottoirs.

Lutter contre la vitesse

Les pouvoirs publics tolèrent encore trop souvent les passe-droits et l'impunité (PV annulés, amnistie présidentielle, etc.), ce qui conduit l'opinion à considérer que l'infraction au code de la route n'est pas un délit. D'autre part, contrairement à ce qui est souvent affirmé par les conducteurs, le mauvais état de la voirie ou des véhicules ne joue qu'un rôle secondaire dans les causes d'accidents. Les principales causes restent, et de loin, la vitesse excessive et la consommation de toxiques, surtout alcool et médicaments psychotropes. Quant à l'autoroute, plus sûre qu'une route, elle a un effet pervers en stimulant le trafic et en habituant l'automobiliste à rouler vite. À péage, elle maintient un fort trafic sur les routes parallèles, sauf si celles-ci sont réaménagées pour réduire et ralentir la circulation.

Les Verts proposent que l'Europe prenne une mesure législative interdisant

Photo Éric Marquis



toute construction de véhicule pouvant rouler à plus de 130 km/h, dès 2005. Les Verts demandent que, le plus rapidement possible, soit mis en place un “asservissement” automatique des véhicules aux réglementations en vigueur, comme le 50 km/h dès l’entrée en agglomération.

Calculer et tenir compte des vrais coûts

Partout, les coûts artificiellement réduits, ne tenant pas compte des coûts environnementaux et sociaux, accélèrent une spécialisation aussi bien à l’échelle du quartier d’une ville qu’à celle d’une région. Cette sous-évaluation des coûts entretient aussi la spirale inflationniste des transports : toujours plus d’équipements lourds, entraînant plus de trafics et à nouveau la demande d’équipements supplémentaires.

Pour les Verts, il faut d’abord utiliser rationnellement les infrastructures existantes avant d’envisager d’en construire de nouvelles.

Pour remédier aux considérables gaspillages actuels, il est indispensable que la vérité des coûts soit rétablie entre les différents modes.

Aujourd’hui, la concurrence entre modes de transports s’exerce sur des bases biaisées par les choix budgétaires et fiscaux. Il s’agit, dorénavant, de mettre à la charge de chaque mode, non seulement ses coûts économiques directs (charges d’infrastructures et d’exploitation), mais aussi ses coûts externes (sociaux et écologiques). C’est encore loin d’être le cas, malgré la Loi d’orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui impose une comparaison, pour un choix au moindre coût écologique et économique, entre les divers modes de transports.

LA CONCURRENCE ENTRE MODES DE TRANSPORTS S’EXERCE SUR DES BASES BIAISÉES PAR LES CHOIX BUDGÉTAIRES ET FISCAUX.

Assurer un service public

Le droit au transport pour tous ne peut être assuré que par un authentique service public, avec un cahier des charges

rigoureux, pour éviter que les entreprises publiques (ou privées avec délégation de service public) ne sélectionnent les clientèles les plus rentables. Il est reconnu que sur certaines lignes ferroviaires secondaires, les entreprises privées assurent un service apprécié des usagers, tandis que la SNCF a trop souvent transféré ces dessertes sur des cars, beaucoup moins confortables et soumis aux aléas météorologiques. ▲

Photo Pélagie Boudigou



Voir aussi,
dans le dernier chapitre :
“Développer le service public” ;

et dans les trois mesures développées
dans les chapitres 4 et 9 :

*“Économiser l'énergie”,
“Moins polluer l'air”,
“Démythifier la voiture”.*

EN FINIR AVEC LA DICTATURE DE LA VOITURE EN VILLE

Depuis 40 ans, on a construit la ville autour de la voiture et pour la voiture. La voiture règne aujourd'hui sur l'espace public, réduisant les autres usages à la portion congrue. N'est-il pas temps de dire stop ! Et de rendre cet espace à tous ?

La puissance symbolique qu'exerce l'automobile sur nos concitoyens relève au moins de deux facteurs : primo, la fierté qu'éprouve l'homme (et la femme ?) à user de la puissance annoncée de son moteur ; secundo, la satisfaction de pouvoir occuper un espace privé – mon auto – sur le domaine public justement.

Démythifier la voiture

Or, à notre stade "d'évolution", on peut légitimement s'interroger sur le nombre d'années durant lesquelles nos conci-

toyens supporteront encore les accidents de la route et les drames qu'ils entraînent pour un si grand nombre de personnes... sans parler de la congestion de nos villes et de l'occupation de l'espace public par le stationnement.

Seuls les pouvoirs publics peuvent contrebalancer les messages publicitaires des constructeurs automobiles, en identifiant et en dénonçant les responsables de la violence routière et en promouvant l'usage des autres modes.

Dans les villes de province, les citoyens utilisent leur voiture pour 80 % de leurs déplacements mécanisés, les transports collectifs pour 15 % et un

Photo DR



deux-roues pour 5% (les déplacements à pied étant, à tort, non comptabilisés). Dans l'agglomération parisienne, malgré un réseau de transport en commun que "le monde entier nous envie", les déplacements en automobile représentent tout de même 50% et atteignent 80% pour les déplacements de banlieue à banlieue. À Londres ou Stockholm, 75% des déplacements de banlieue à banlieue se font par les transports en commun.

L'opération "En ville, sans ma voiture ?", lancée en 1998 par Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, permet chaque année à des millions de citoyens de constater que l'automobile pollue, mais aussi accapare beaucoup trop d'espace ; un espace qui pourrait être mieux utilisé par les citoyens

– déplacements plus sûrs pour les enfants, donc pour tous, promenades, achats, etc. Pour exemple, la place de stationnement pour une voiture est équivalente au stationnement sur arceaux de 8 à 10 vélos. La pollution de l'air et le bruit ne sont pas une fatalité. Pour les Verts, il convient de redonner une juste place aux autres modes de déplacement.

Donner la priorité aux modes les plus efficaces et... les plus doux

Ne sommes-nous pas tour à tour piétons, automobilistes, utilisateurs de transports en commun, cyclistes (parfois du dimanche !) ? Chaque mode de transport possède un "créneau



naturel". Les Verts ne sont pas contre l'automobile, ils souhaitent que, pour la plupart des trajets en agglomération, il existe une alternative pratique à l'automobile individuelle. Pour les écologistes, la politique du "tout voiture" doit cesser au profit d'une organisation équitable entre les modes de transports. Aujourd'hui, par exemple, en agglomération, la voiture individuelle concurrence les transports en commun, ce qui entraîne pour eux des déficits d'exploitation. Lorsque les transports en commun sont bien connectés entre eux, l'usager évite la fatigue et l'énervernement provoqués par la conduite

dans les embouteillages et la recherche d'une place de stationnement, avec en plus le risque d'une contravention.

Seule une réduction de l'espace accordé par l'automobile, au profit des transports en commun, améliorerait l'attractivité et la rentabilité de ceux-ci.

Le train, le TER, le RER, le tram-train

Une voie ferrée occupe cinq fois moins d'espace qu'une route en rase campagne, et dix fois moins en milieu urbain.

Le train est parfaitement adapté aux déplacements réguliers sans trop de “cabotage”. L'accueil et les services en gare sont déterminants pour augmenter la fréquentation : parkings vélos et voitures surveillés, billetterie unique et intermodale sur tout le parcours, variété des abonnements, etc.

Des régions ont su profiter de la décentralisation pour mettre en place des réseaux régionaux de transports en commun, avec des tarifs harmonisés, des formules d'abonnement souples et nombreuses ainsi que des techniques de compostage, de comptabilisation et de paiement modernes. Cette politique a permis d'enrayer la baisse de la fréquentation et d'amener de nouveaux clients.

Le tramway et le bus

La pollution et les encombrements en ville ont démontré qu'il était indispensable que l'État et les collectivités publiques investissent massivement dans le développement des transports en commun de surface (bus, tramway), le plus possible sur des voies réservées. Pour les usagers, ils doivent être fré-

quents, ponctuels et sûrs. Les grands équipements, comme les parcs d'expositions, les stades, etc. doivent être bien desservis et les arrêts situés près des entrées principales.

La marche à pied

**CONTRAIREMENT
À L'EUROPE
DU NORD,
UN PIÉTON
QUI SE PRÉSENTE
DEVANT
UN PASSAGE
NE VOIT
PRESQUE JAMAIS
SA PRIORITÉ
RESPECTÉE.**

Elle est ignorée dans les statistiques et pourrait être encouragée si les élus se préoccupaient de créer des voies piétonnes, mais aussi de mieux protéger les trottoirs contre le stationnement, de les élargir, de mieux les entretenir et d'assurer la continuité de tous les itinéraires. Un soin tout particulier devrait être apporté dans les cheminements vers les gares, les équipements publics et les zones indus-

trielles souvent sommairement aménagées. Les traversées piétonnes doivent être soignées : abaissement des trottoirs, éclairage et, aussi souvent que possible : feu ou rétrécissement de chaussée pour rendre les traversées plus sûres. Rappelons ici que, contrairement à l'Europe du Nord, un piéton qui se présente devant un passage ne voit presque jamais sa priorité respectée.

Le vélo

C'est un moyen de déplacement rapide en agglomération (souvent le plus rapide !), bien adapté aux distances de moins de 5 km, aux petites courses et aux démarches administratives. Il convient à tous les âges à partir du collège. Comme la marche et le roller, il maintient en forme.

Les municipalités qui développent le prêt de vélos favorisent les premières expériences. Les cyclistes ne réclament pas des pistes cyclables partout, mais d'abord un ralentissement de la vitesse du trafic (par exemple des zones 30) et une signalétique spécifique uniforme. Ils ont aussi besoin d'emplacements pour laisser leur vélo en sécurité, y compris au domicile : des garages ou des auvents bien situés et bien protégés encourageraient

les citoyens à utiliser régulièrement leur bicyclette : il est tellement plus rapide et agréable de s'aérer à vélo que de s'enfermer dans sa voiture !

Les aménagements cyclables sont surtout nécessaires aux carrefours et sur les grands axes, ainsi que pour atténuer les effets de coupure.

Ainsi, les pistes cyclables ne sont indispensables que sur les grands axes des zones périurbaines, ou le long des trajets utilisés pour rejoindre des équi-

pements scolaires, culturels et sportifs, les commerces et les marchés, etc. Ces équipements devraient d'ailleurs prévoir des lieux de stationnement vélo abrités, surveillés et... décoratifs.

La voiture

En ville, elle est très utile aux personnes à mobilité réduite, aux artisans, aux urgences, pour les achats volumineux, etc.

Mais pour l'instant, l'automobiliste "fort" au volant d'une voiture puissante, crissant des pneus, conduisant bruyamment, démarrant en trombe, terrorisant les piétons et se garant sur les trottoirs exerce la pire manifestation de la violence urbaine. L'exercice de cette loi du plus fort dissuade beaucoup de personnes de recourir

à la marche ou au vélo.

Concrètement, l'automobile ne représente que 63 % de tous les déplacements, mais elle produit 90 % des nuisances. Le droit au transport pour tous, dont nous avons parlé plus haut, suppose donc que la puissance publique cherche à atteindre des objectifs de nuisances acceptables, voire nulles, et protège les modes de déplacement "faibles" contre les "forts". ▲

L'AUTOMOBILE
NE REPRÉSENTE
QUE 63 %
DE TOUS
LES DÉPLACEMENTS,
MAIS
ELLE PRODUIT 90 %
DES NUISANCES.

Ce que font les élu-e-s Vert-e-s

TÉMOIGNAGES

De **Robert Rochaud**

vice-président chargé des transports de la communauté d'agglomérations de Poitiers (130 000 h)

Des moyens budgétaires pour les transports en commun (TC) et l'animation d'une politique vélo.

Une priorité réelle a été donnée aux TC en augmentant le "versement transport" des entreprises, depuis le 1^{er} janvier 2003. Cet engagement permet le développement des lignes de bus en "site propre" (voies réservées) : 8,2 km contre 2,850 km en 2001 (en particulier entre le CHU et le Campus, le centre ville, le Campus et le Futuroscope). Cerise sur le gâteau : l'acquisition de bus au gaz se poursuit avec l'équipement des bus diesel avec des filtres à particules. En plus des 35 km de pistes cyclables réalisées depuis 2001, le prêt de vélos est systématisé, aux étudiants (action Vélo-Campus), aux employés municipaux et aux habitants.

De **Christine Garnier**

présidente de la Commission Déplacements de la communauté d'agglomérations de Grenoble (395 000 h)

Avec le tramway, les bus en site propre... à tarifs attractifs !

En plus de la création de sa troisième ligne de tramway, la communauté d'agglomérations de Grenoble redynamise son réseau de bus. Les lignes de bus au gaz naturel pour véhicules (GNV), pourvues de sites propres et de priorités aux feux, de grande fréquence, accessibles aux personnes à mobilité réduite, voient leur fréquentation augmenter considérablement. Des abonnements à bas prix sont mis en place, en particulier pour les jeunes (8 euros pour les moins de 19 ans), les chômeurs (2 euros par mois) et les salariés dans le cadre de plans de déplacement d'entreprise. De plus, le travail sur l'accessibilité des voiries aux personnes à mobilité réduite et le développement (bien que trop timide) des zones 30 ont contribué à la remontée de la marche dans l'agglomération (+ 24 % en 10 ans).

Ce que font les élu-e-s Vert-e-s

De Marc Santré **adjoint aux déplacements de Lille** **(220 000 h)**

Un tandem vert pour tous les modes... écologiques.

À Lille, c'est dans le cadre du contrat de gestion, conclu en mars 2001 avec le PS, que les élus Verts conduisent une politique de déplacements tournée vers la complémentarité des différents modes. Cet accord stipulait clairement que « La reconquête de la qualité de l'air et d'un espace urbain de qualité et sûr passent par la réduction de la place de la voiture en ville ». L'articulation politique (Marc Santré, adjoint à la ville, Éric Quiquet, vice-président chargé des transports à la communauté urbaine) a permis d'engager une véritable réorientation des politiques de mobilité lilloises.

À mi-mandat, l'offre de transports publics est renforcée (fréquence accrue et sécurisation du métro, couloirs de bus, etc.), la place de la voiture est réduite (fermeture d'une voie sur berge, suppression d'un parking sauvage de 1 000 places en centre ville pour en faire un parc, chaussées réduites et trottoirs élargis dans le centre ville, etc.). Le réseau cyclable se développe (bandes, contresens, etc.) en partenariat avec une association de cyclistes avec laquelle la ville a signé une convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens. Le tout, en accord avec le maire et en étroite collaboration avec les services concernés. À suivre...

De Jean-Marie Chosson **conseiller municipal** **délégué à la "Mobilité"** **à Romans-sur-Isère (33 000 h)**

Petits mais volontaires, exemplaires et au contact avec les usagers.

Avec un adjoint à l'environnement et un conseiller municipal délégué à la mobilité, quelques actions que nous portons et appuyons : sur l'agglomération de Romans et de Bourg-de-Péage (45 000 h), mise en place d'un plan de déplacement urbain volontaire (car non obligatoire pour notre agglomération), amélioration de l'offre en transports collectifs

Ce que font les élu-e-s Vert-e-s

urbains (TCU) avec mise en route d'une offre de transport à la demande permettant d'offrir une couverture géographique et horaire étendue du service.

À Romans même, un budget-vélo est identifié (6 euros par habitant et par an) pour la réalisation du réseau cyclable, en privilégiant les établissements scolaires. Sur le plan de l'animation, trois Plans de déplacements d'établissements scolaires ont été lancés en 2003, qui ont abouti à des préconisations en terme d'amélioration des TCU et d'aménagements de voirie, ainsi qu'à des "vélo-bus" et "pédi-bus". Dernier-né : un "groupe de travail espace piéton" a permis de diagnostiquer, avec les représentations d'associations d'usagers piétons et d'handicapés, ainsi que les personnels concernés, les dysfonctionnements de deux axes piétons principaux...

Dernier niveau, et en dernier lieu, une initiative en cours, en tant qu'élu local : la constitution d'une association des communes pour la promotion de notre ligne ferroviaire.


De François de Rugy adjoint au maire de Nantes (280 000 h), chargé des transports et déplacements

Une politique d'ensemble.

De nombreuses actions sont déjà réalisées ou prévues à court terme : achèvement de deux chantiers de tramway et mise en service de deux bateaux-bus (en 2004 et 2005), création de 13 km de couloirs de bus (en 2003), inauguration d'un service de trains urbains avec la création de deux nouvelles gares (fin 2003), lancement d'un transport en commun en site propre intégral de 7,5 km (mise en service fin 2006), protection systématique des espaces piétonniers, réorganisation du stationnement, adoption d'un schéma directeur cyclable (objectif : 800 km de bandes ou pistes cyclables), création d'abonnements annuels pour le réseau de transports d'agglomération (bus + tram + train) avec une forte baisse des prix...

Au-delà, une prise de conscience s'est effectuée pour une cohérence des actions (priorité aux transports en commun, aux piétons et aux vélos et restriction à la voiture) et sur le lien urbanisme-déplacements (plus l'urbanisation s'étale, plus l'utilisation de la voiture augmente).





**CASSER
LE CERCLE
VICIEUX**

DES SOLUTIONS TECHNIQUES

L'embouteillage est permanent aux heures de pointe. Les transports en commun, englués dans la circulation, ne peuvent fonctionner normalement. Il devient impossible de tenir des horaires, d'assurer la ponctualité. Depuis 1990, la fréquentation des bus diminue. Seules les villes qui ont mis en place des tramways ou des bus en site propre – au détriment d'une file de voitures – ont vu la fréquentation remonter. Les embouteillages nuisent aussi au bien-être des piétons et des cyclistes.

L'asphyxie des embouteillages est devenue intolérable pour les Français qui, à 70 %, estiment que des mesures énergiques s'imposent : le bruit, la pollution de l'air, le stress, l'enlaidissement des villes, le gaspillage de temps sont parvenus à un tel stade que les décideurs doivent réagir.

L'intermodalité

Rechercher l'intermodalité, c'est analyser un trajet en examinant les correspondances et les connexions entre modes de

transport. Par exemple, on peut parler d'intermodalité quand un automobiliste est invité à laisser sa voiture sur un parking gardé, à côté d'un arrêt de train ou de tramway (exemple de Strasbourg). Elle est bien organisée si un cycliste peut monter son vélo dans le tram ou le train, ou le mettre en lieu sûr à la gare. L'intermodalité est réelle si l'autobus est ponctuel le matin et si, le soir, ses horaires sont coordonnés avec ceux du train. L'intermodalité, c'est aussi la prise en compte des cheminements cyclables et piétonniers autour des gares et des arrêts de bus ou de tram.

Photo Pélagie Boudigou



Des aménagements au bénéfice des citoyens

Actuellement, 50 % des déplacements urbains effectués en voiture font moins de 4 km, et 25 % moins de 2 km. Les villes qui n'ont pas pris de mesures énergiques de restriction de la circulation voient leur trafic automobile augmenter d'environ 2 % par an.

De plus, la tendance est à l'allongement des distances parcourues provoqué par l'étalement des zones d'habitat. La politique d'accès à la propriété favorise la construction de logements neufs dans des zones éloignées où le terrain est moins cher alors qu'il serait préférable de mener une politique d'aide à la réhabilitation de logements anciens. Les logements éloignés sont très souvent difficiles à



Photo Pélagie Boudignon

revendre, puisqu'ils sont invivables sans automobile et que les collectivités ne peuvent organiser des transports en commun performants. Les Verts préfèrent une ville plus resserrée, organisée autour de moyens de transport collectifs en site propre, associés aux modes "doux" de déplacement (marche, vélo). Avec un schéma d'urbanisme qui rend impossible le mitage de l'espace périurbain, un tel choix urbanistique permet d'éviter la création de nouvelles routes.

Le cas de l'agglomération de Karlsruhe, en Allemagne, est exemplaire : toute l'agglomération se construit autour d'un réseau de tram-train et de tram avec une urbanisation restreignant la place de la voiture.

Il convient également de redonner de la vie aux centres villes et aux faubourgs, rendus invivables à cause de l'invasion de l'automobile, en favorisant le commerce de proximité. Cela passe par un arrêt de la construction d'hideux centres commerciaux périphériques entourés de parkings sales, mais aussi par l'aménagement de zones à circulation restreinte, de zones 30 et de "cours urbaines" sur le modèle néerlandais.

Tout cela doit bien sûr être lié à une politique volontaire pour ne pas attirer des véhicules supplémentaires (renoncement à tous les tunnels urbains, coûteux et laids). Les Verts sont favorables à une politique restrictive du stationnement dans le centre ville (sauf pour les résidents) et sur les lieux de

travail. Cette politique sera avantageusement complétée par l'installation ou la modernisation de parkings, bien aménagés et gardés, à proximité des gares de périphérie, ou par des mesures financières, comme le versement des indemnités de transport aux personnes utilisant les transports ou commun ou le covoiturage chaque fois qu'il est possible.

Lorsque des parkings sont nécessaires, il convient de choisir des revêtements alvéolés qui laissent le sol naturel apparaître, évitant ainsi le "lessivage" des hydrocarbures, qui se produit sur toutes les surfaces bétonnées ou bitumées et qui, en cas de forte pluie, provoque la pollution des cours d'eau. Ce type d'aménagement, avec cheminements piétons plantés d'arbres, contribuerait aussi à améliorer l'aspect visuel des parkings souvent désolant et où le piéton se sent comme un intrus. Lorsqu'ils sont inoccupés, des parkings de ce type peuvent même devenir des aires de jeux acceptables.

Les déplacements des personnes à mobilité réduite

La France accuse un retard évident en matière de déplacement des personnes à mobilité réduite par rapport à l'Europe

du Nord et aux États-Unis. Depuis quelques années, l'État en fait une priorité, mais il reste beaucoup à faire. Rappelons que les aménagements qui simplifient la vie des handicapés améliorent aussi la vie d'autres citoyens : personnes âgées, malades ou fatiguées, ou personnes chargées de bagages, piétons avec jeunes enfants (au total, environ 30% de la population).

Les barrières architecturales (trottoirs trop étroits ou mal entretenus, pas-

sages piétons non aménagés, bâtiments inaccessibles, etc.) relèvent de l'aménagement de la ville. L'accessibilité des transports en commun ne pose pas de problème technique insurmontable : autobus, tramways à planchers surbaissés, métros accessibles... existent. Mais il faut d'abord une volonté politique pour les réaliser.

En attendant, la voiture particulière constitue encore trop souvent, pour les handicapés, le seul moyen de déplacement, y compris en ville. Or, l'adaptation des voitures coûte cher et devrait être prise en charge par la collectivité. En plus de la généralisation de places de stationnement réservées aux handicapés, il convient de faire respecter ces emplacements de manière rigoureuse, en assimilant les infractions à du stationnement gênant. ▲

LA FRANCE ACCUSE UN RETARD ÉVIDENT EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.

UNE AUTRE POLITIQUE POUR LES VILLES

Les solutions techniques ne trouvent leur pleine efficacité – et tout leur sens – que dans le cadre de politiques d’ensemble. C’est tout l’enjeu des plans de déplacements urbains.

La loi sur l’air a mis en évidence la responsabilité des déplacements routiers en ce qui concerne la dégradation de la qualité de l’air, y compris loin des villes (ozone). La loi a rendu obligatoire l’instauration de Plans de déplacements urbains (PDU) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Un plan de déplacements urbains

Les Verts préconisent l’extension de cette mesure à toutes les agglomérations. Le PDU organise l’ensemble des déplacements, avec un objectif annoncé de réduction du trafic automobile, donc du bruit et de la pollution. Au lieu de susciter les déplacements en voiture

individuelle dans les centres villes, il convient de les dissuader en offrant concomitamment, grâce à l’espace ainsi libéré, de meilleures conditions de déplacement à pied, à vélo ou en transport en commun. Rappelons qu’un automobiliste occupe 10 à 12 m² de chaussée alors que l’usager du bus ou du tram n’occupe que 0,5 m², et parfois moins en heure de pointe. Pour aller dans ce sens, il convient que l’ouverture de voies nouvelles se traduise systématiquement par des mesures de restrictions sur l’ancien tracé : transports en commun en site propre, aménagements cyclables, zone 30, feux au bénéfice des piétons, etc.

Dans beaucoup de villes, la politique de stationnement est souvent incohérente. Or, pour les Verts, elle doit être planifiée à une échelle au moins intercommu-



nale, avec la volonté politique de bien analyser les besoins de stationnement des résidents, des personnes qui travaillent, des artisans, des commerçants et de leurs clients, et des utilisateurs d'équipements collectifs, dont les gares, etc. Ainsi, les entreprises situées en centre ville, donc bien desservies par les transports en commun, pourraient ne comporter aucune place de parking (sauf pour les personnes à mobilité réduite). En effet, des études menées en Suisse ont montré que, même si l'offre de transport en commun est améliorée, les gens préfèrent encore prendre leur voiture. Ce qui décide quelqu'un à ne pas utiliser sa voiture, c'est l'absence de place de stationnement assurée sur le lieu de travail. Il serait également souhaitable de réserver les centres villes aux résidents qui choisissent de ne pas avoir de voiture.

L'objectif annoncé étant bien de limiter l'encombrement de rues anormalement "remplies" de voitures, de camionnettes et même de camions dont les propriétaires refusent de payer le coût de stationnement ou les contraintes liées à leur utilisation. Les nuisances sont connues : stationnement gênant endémique, donc surveillance coûteuse, considérée de plus en plus souvent comme étant à la charge de collectivités locales impuissantes à enrayer, à leur seule échelle, un phénomène général d'augmentation et d'encouragement continu du trafic routier. Actuellement, les nuisances sont injustement imposées aux habitants des villes et les documents d'urbanisme rarement appliqués et contrôlés une fois le bâtiment ou l'entreprise construits ou aménagés. Il convient donc que le PDU puisse

conduire à mettre en œuvre un impôt foncier sur toutes les places de parking privées ou publiques.

Le transport collectif doit désormais être en priorité développé dans les périphéries afin d'assurer à tous des déplacements sûrs, rapides et confortables. Cette offre doit être adaptée au contexte local mais toujours accompagnée d'une réduction de la place accordée à l'automobile. Il est en effet anormal que la mobilité urbaine coûte si cher aux collectivités et donc aux citoyens.

Les taxis collectifs sont très appréciés dans les rares endroits où ils existent, et bien adaptés aux zones rurales ou de grande périphérie. Le tramway est plébiscité par les usagers et les bus doivent circuler, autant que possible, sur des voies réservées, être fréquents, y compris en heures creuses, confortables (climatisation) et bien reliés aux gares et grands équipements, dont les centres commerciaux. L'un des enseignements récents est que l'importante offre de TER faite par les régions, et en particulier dans le périurbain des grandes agglomérations, a suscité un engouement tel des usagers (le TER est victime de son succès !) qu'il est impératif que les régions soient partenaires des agglomérations pour l'élaboration des PDU.

Les Verts estiment qu'à l'échelle d'une région ou d'une agglomération, un plan de déplacements urbains ne doit pas être un "document technocratique" de plus, mais un outil permettant vraiment de diminuer le trafic routier et de permettre aux citoyens les plus modestes (qui sont les plus exposés aux nuisances) de constater une amélioration rapide de leur qualité de vie.

Le financement

Cette politique nouvelle nécessite une profonde réorientation des moyens financiers des collectivités. Le financement des transports urbains doit être fondé sur :

- Une extension du versement transport des entreprises à l'ensemble des communes d'un même bassin d'emploi (l'aire urbaine, selon l'INSEE).
- Une participation des bénéficiaires "de fait" des politiques de transports en commun : promoteurs immobiliers qui utilisent largement cet aspect dans leur publicité, commerçants, automobilistes.
- Une concentration des aides de l'État sur les transports collectifs. Notons que ceux-ci seraient beaucoup moins déficitaires s'ils augmentaient leur clientèle et si, grâce à des voies réservées ou en site propre, ils n'étaient plus englués dans la circulation : les retards font perdre beaucoup d'argent aux gestionnaires des réseaux. Pour financer cela : une affectation des taxes pétrolières et des produits des amendes.
- Un remplacement systématique des autobus fonctionnant au diesel par des véhicules "propres" (gaz, etc.), l'éventuel surcoût de l'utilisation de ces carburants étant pris en charge par l'État, via, par exemple, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP).
- Un report des crédits locaux, départementaux et régionaux actuellement affectés à l'extension de la voirie vers les transports en commun (investissement et fonctionnement).
- La création de péages automobiles urbains fait l'objet de débats. Pour les Verts, ils ne peuvent être envisagés

que si les recettes de péage sont utilisées pour mener à bien une politique d'amélioration immédiate des déplacements alternatifs à la voiture. Ceci à l'échelle d'un PDU, notamment par les transports en commun, et non par le financement de tronçons de voirie concédés, qui "rechargent", de fait, les voiries locales au lieu de les décharger, et créent les conditions d'une nouvelle incitation à utiliser la voiture pour ceux qui en ont les moyens. Les politiques d'exonération de péages pour certaines catégories de personnes, dont les automobilistes en covoiturage, prendraient alors vraiment du sens. C'est l'esprit des mesures prises en Suisse, à Singapour, à Oslo ou à Bergen.

Une autorité unique de décision

Pour qu'une politique efficace des transports urbains et périurbains soit effectivement mise en œuvre, il est nécessaire que l'ensemble des décisions – concernant l'urbanisme, la voirie, le stationnement et les livraisons – soit cohérent. Il est nécessaire que ces décisions soient prises par une autorité de transport recouvrant l'ensemble d'un même bassin de vie, sous l'égide d'un syndicat mixte comme le permet la loi

Solidarité renouvellement urbain (SRU). Cette politique améliorerait aussi l'équité entre les modes de transports.

La promotion du transport public

Les Verts proposent que l'État, relayé par les collectivités locales, lance une campagne de promotion des transports

en commun et des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. La valorisation de pratiques menées par des pays voisins mais aussi par des entreprises en matière de covoiturage, par exemple, permettrait aux citoyens de prendre conscience de l'importance de l'attitude de chacun pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de la vie en général. Cela permettrait aussi de renforcer les messages

en matière de responsabilité des automobilistes dans les accidents de la route. Les Verts proposent que l'État donne une subvention importante à une politique massive d'équipement et d'aménagement pour les vélos. Le montant global doit au minimum être égal à celui octroyé à la voiture il y a quelques années, sous la forme de la mesure dite "prime jupette". ▲

**DIMINUER
LE TRAFIC ROUTIER
ET PERMETTRE
AUX CITOYENS
LES PLUS MODESTES
DE CONSTATER
UNE AMÉLIORATION
RAPIDE
DE LEUR QUALITÉ
DE VIE.**

RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS INTERURBAINS DE PERSONNES

La seconde moitié du XX^e siècle a vu la marche triomphale de l'automobile et de l'avion, portés par des carburants bon marché. Au point que certains ont pu croire le train et la bicyclette ringardisés, car trop contraignant pour l'un, trop lente pour l'autre. Et pourtant, ces modes démontrent leur capacité de renouveau, ils conduisent à un nouveau regard porté sur les territoires. La modernité ne serait-elle pas de leur côté ?

Le chemin de fer doit constituer l'ossature de base du système des déplacements interurbains, en raison de ses qualités propres : sécurité, fiabilité, capacité, vitesse, confort, rendement croissant avec le trafic, faible consommation d'espace et d'énergie, pollution réduite.

Favoriser le train

Pour autant, continuer à réaliser un réseau TGV à tout prix ne paraît pas souhaitable. Non seulement pour des raisons environnementales (saignées dans le paysage, bruit, etc.), mais d'abord parce que la construction de voies

Photo DR



nouvelles est très onéreuse et se fait au détriment des investissements en faveur du réseau actuel, en particulier l'indispensable développement du fret ferroviaire.

De plus, l'expérience a montré que le TGV n'entraîne qu'un faible transfert de trafic de la route vers le rail, car la coordination avec le réseau ferroviaire secondaire a souvent été bâclée. Par exemple, il n'y a pas de liaison ferroviaire entre l'aéroport de Satolas et Lyon, ni en Picardie entre la gare TGV dite des "betteraves" et les villes d'Amiens et de Saint-Quentin. Enfin, et sans infrastructures nouvelles, les techniques de trains pendulaires peuvent améliorer considérablement certaines dessertes (Paris-Béziers par Clermont-Ferrand, Bordeaux-Lyon, etc.).

Régionaliser les services

Les Verts refusent une "SNCF à deux vitesses" qui se contenterait d'exploiter uniquement le TGV et quelques grandes lignes classiques. La régionalisation des services d'exploitation ferroviaire est une initiative qui a fait ses preuves dans les régions expérimentales (Nord-Pas-de-Calais, Centre, Rhône-Alpes, Limousin, Pays de la Loire, etc.). Cela rapproche du terrain les décisions à prendre, d'où une amélioration des services offerts, et une incitation des élus régionaux à prendre en considération le rail et à transférer une partie des crédits régionaux de la route vers le rail. Les lignes régionales et interrégionales doivent, elles aussi, être modernisées et exploitées plus intensément

qu'aujourd'hui (fréquences plus élevées), dessertes cadencées, rames confortables, billetterie incitative, accueil dans les gares, etc.). Des lignes indûment fermées devront être réouvertes, le train étant plus confortable, plus sûr et plus ponctuel que le car. En aucun cas les emprises foncières des voies désaffectées ne doivent être aliénées.

Le réseau ferroviaire sera complété par un réseau d'autocars soigneusement coordonné avec lui. Les lignes régionales seront exploitées par la SNCF ou par des compagnies publiques régionales. Mais la gestion peut être confiée à des sociétés privées, dans le cadre de concessions de service public, comme cela se pratique déjà avec succès (Nice-Digne, Paimpol-Carhaix...).

Au détriment de l'avion...

Les citoyens qui utilisent le transport aérien intérieur sont une minorité et il est vraiment choquant que pour 40 minutes de gain entre le centre de Paris et Limoges, il faille consacrer 30 ou 40 litres de carburant supplémentaire par passager, et imposer à bien des gens des nuisances très élevées ! Rappelons que les temps de par-

cours en avion (en l'occurrence moins d'une heure, contre trois heures en train) sont considérablement allongés par les trajets vers l'aéroport, les attentes et les retards fréquents.

La compétitivité de l'avion s'explique, entre autres, par la faible taxation du kérosène, en particulier sur les vols intra-européens. Les Verts préconisent la suppression de toutes les subventions, officielles ou déguisées, au transport aérien intérieur, sauf par exemple pour quelques villes du Massif central très mal reliées par train au reste du pays.

LA COMPÉTITIVITÉ DE L'AVION S'EXPLIQUE, ENTRE AUTRES, PAR LA FAIBLE TAXATION DU KÉROSÈNE, EN PARTICULIER SUR LES VOLS INTRA-EUROPÉENS.

... Et de la route

Le réseau autoroutier français est déjà relativement dense, et bien des tronçons ont été construits sans utilité réelle. La construction de nouvelles autoroutes ne

se justifie plus que dans des cas très exceptionnels. Afin de permettre aux autres modes de rattraper les énormes retards, les Verts demandent un moratoire sur tous les projets autoroutiers, qu'ils soient en liaisons interurbaines (A28, A48/51, etc.) ou en contournement urbain (Bordeaux, Lyon, etc.). Concernant les lignes régulières d'autocar sur autoroutes, qui constituent une concurrence directe et sous-tarifée

Photo DR



aux chemins de fer, les Verts estiment que l'interdiction actuelle doit être maintenue, sauf dans des cas très exceptionnels où le train ne peut être performant (Aix-Nice, Lens-Carvin-Villeneuve d'Ascq, etc.).

Moderniser pour sécuriser

Le réseau routier national ou départemental doit, quant à lui, continuer d'être modernisé sur certains axes, pour améliorer en particulier la sécurité mais aussi la qualité de vie des habitants des localités traversées

(déviation, murs antibruit, rétrécissements de voies, chicanes, aménagements cyclables, passages piétons, etc.). Cependant, la majorité des investissements en matière de transport doit se faire au profit du rail, du fluvial et du maritime.

Sans oublier le milieu rural, où des solutions originales peuvent être expérimentées

Les zones rurales ne peuvent plus être considérées comme des "déserts" entre les agglomérations : la campagne est



aussi un lieu de vie, d'habitat, de travail, de loisirs... Aussi, les collectivités doivent-elles rechercher des solutions pour développer des transports publics sinon rentables, au moins "soutenables" financièrement.

Des expériences montrent que c'est possible : taxis collectifs dans les Côtes-d'Armor ou dans le Jura... La SNCF doit aussi apprendre à collaborer avec des sociétés privées. Cela se pratique en Suisse et en Autriche, mais de manière trop limitée en France : lignes ferroviaires locales et cars, services d'autocars postaux, véhicules mixtes voyageurs-messagerie, gares offrant des services variés, etc.

L'utilisateur est alors réellement au cœur du système, et s'il dispose d'un bon service, le déficit d'exploitation sera limité.

Le réseau routier doit continuer à être rénové, mais il faut cesser de créer des voies rapides qui transforment des villages en dortoirs. Pour rendre les bourgs plus agréables et attractifs pour tous, il convient de modérer énergiquement la vitesse des véhicules qui les traversent, facteur de bruit et d'insécurité routière, et de concevoir des parcours cyclistes et des cheminements piétonniers sûrs pour desservir au mieux les équipements publics, voire les villages proches. Il convient aussi

de prévenir les accidents des enfants lorsqu'ils montent et descendent des bus scolaires. Les Verts sont favorables à un arrêt de tous les véhicules (avant et après le bus) lorsque des groupes d'enfants montent et descendent des bus scolaires (à l'exemple du Canada).

Des déplacements touristiques plus respectueux de la nature

Voilà déjà plusieurs années que des Français, et plus encore d'étrangers, tentent d'organiser leurs vacances en diminuant le recours à la voiture.

Quelques stations de sport d'hiver, des villes ou des villages historiques, des stations côtières, des îles de l'Ouest ou de la Méditerranée développent des politiques de limitation

de la voiture pour les accès aux plages ou aux centres des villes, ce qui ne les rend pas moins attractifs, au contraire ! Des réseaux piétonniers et cyclables sont développés. Il convient de requalifier les voies rapides en bord de mer ou de fleuve pour les transformer en voies limitées à 30 ou 50 km/h avec une seule file de circulation par sens, bordées de promenades pour les cyclistes, les rollers, les piétons et les personnes

à mobilité réduite. La plupart des routes secondaires et tous les chemins qui traversent des forêts devraient être fermés à la circulation automobile.

Pour les écologistes, si les vacanciers pouvaient bénéficier d'itinéraires complets (train, circuits vélos et piétons, sans voiture, ni moto) dans de superbes paysages, le succès serait assuré. Les Verts préconisent des parcs relais aux abords des zones touristiques de masse et une circulation en transports en commun et modes doux dans ces zones.

IL FAUT CESSER DE CRÉER DES VOIES RAPIDES QUI TRANSFORMENT DES VILLAGES EN DORTOIRS.

Sur de plus longues distances, l'ambition du *Schéma national de véloroutes et voies vertes* du ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement doit être concrétisée par les régions et les départements. Des itinéraires cyclables continus reliés aux réseaux européens doivent être réalisés en utilisant au mieux les anciennes voies ferrées non réhabili-

tables et les chemins de halage des voies navigables. Ces itinéraires sans voitures renforcent le tourisme vert, qui fonctionne presque toute l'année et créent des emplois valorisants dans les zones rurales en voie de désertification. Signalons, comme références, les réseaux de pistes cyclables de Gironde ou de l'île de Ré, celle du lac d'Annecy et la voie verte Givry-Cluny, en Bourgogne. ▲





**UNE POLITIQUE
FERROVIAIRE
AMBITIEUSE**

LE FERROVIAIRE, UN MODE D'AVENIR

À l'évidence, le transport ferroviaire est le mode de transport terrestre à développer de toute urgence, tant pour les déplacements des personnes que pour le transport des marchandises.

Pour les personnes

Les TGV

Depuis de nombreuses années, le TGV a concentré majoritairement les investissements. Les Verts pensent cependant que, compte tenu de son coût et de son impact environnemental (coupure, bruit), il ne doit être développé que sur les axes où il doit remplacer le transport aérien (Bordeaux - Toulouse / Paris, par exemple) et/ou permettre le développement des TER et du fret ferroviaire.

Simultanément, les écologistes refusent les projets pharaoniques "pompe" toutes possibilités d'investissement sur les lignes classiques (en particulier pour le développement des TER) et le fret ferroviaire.

Les Grandes Lignes (GL) classiques

Les Verts demandent que soient conservées et développées, avec des techniques et des matériels appropriés, les grandes lignes ferroviaires du territoire, pour ne pas avoir recours systématiquement aux itinéraires TGV qui évitent, de fait, des régions entières. Ces lignes sont des axes forts d'aménagement équitable du territoire et l'État, avec l'appui des régions, doit jouer pleinement son rôle. De plus, ces lignes doivent permettre de développer les services ferroviaires de nuit (trains couchettes) et les services auto-train.

Les TER intercity

Grâce aux Verts, dans la plupart des régions, la mise en service des trains express régionaux (TER) est un véritable

Photo Pélégie Boudigou



succès. On constate cependant que la remise en service des matériels obsolètes plus ou moins bien restaurés, sur des voies mal adaptées au trafic intense et avec un système d'exploitation dépassé, ne répondent plus à la forte demande des usagers.

Le développement du TER doit être une priorité des régions avec des actions volontaristes sur l'amélioration de l'offre et des services et la mise en place d'une politique tarifaire facilitant l'accès au plus grand nombre. La gestion des TER doit se faire en harmonie

avec la gestion des trains grandes lignes tout en assurant un service de qualité, dont celui du respect des horaires.

Les TER périurbains

La grande "découverte", suite au renouveau des TER, est que le ferroviaire périurbain est tout à fait pertinent dans les aires urbaines des grandes agglomérations. Or en France, cette technologie n'est que naissante. On connaît à peine le tram-train, par exemple, qui en Allemagne fait des merveilles.



Compte tenu de la législation française des autorités organisatrices de transport (AOT) et de la pertinence du territoire "aire urbaine", les Verts soutiennent que seul un syndicat mixte de transport piloté par la Région sera à même de permettre le développement cohérent et coordonné des réseaux de transport ferré autour des agglomérations.

Pour les marchandises

La situation du fret ferroviaire est au plus mal en France : ses parts de marché s'écroulent !

Nous en connaissons les causes : aucun investissement depuis près d'un demi siècle ; un exploitant (la SNCF) laissé à l'abandon – sauf pour le TGV – et qui ne considère pas le fret

comme une priorité ; un hyper développement du réseau autoroutier et routier ; des prix extrêmement bas pour le transport routier ; le juste à temps ; les stocks zéro dans les entreprises, etc.

Le récent plan de la SNCF pour remettre le fret sur les rails n'est en fait, à terme, qu'un plan hautement libéral de désengagement progressif de l'État au profit de grands groupes privés pour les seuls quelques axes et trafics dits "rentables".

Les Verts veulent une politique volontariste et massive en faveur du fret ferroviaire.

Des actions fortes en faveur du fret ferroviaire

Des investissements d'infrastructures

L'existant, d'abord : réhabilitation, requalification, régénération, modernisation, etc., pour maintenir le maillage existant.

Créer des contournements lorsqu'il y a manifestement saturation avec les TER et insécurité dans les traversées de villes.

Une modernisation de l'exploitation

Il faut une logistique performante, tant pour la collecte/distribution que pour les plate-formes multimodales et de triage, afin d'élever la vitesse moyenne d'acheminement (18 km/h actuellement).

UN PLAN HAUTEMENT LIBÉRAL DE DÉSENGAGEMENT PROGRESSIF DE L'ÉTAT AU PROFIT DE GRANDS GROUPES PRIVÉS.

Un réel urbanisme d'entreprises

À l'occasion de l'application de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU), les élus Verts feront tout pour implanter les entreprises dans des zones desservies par le rail. Simultanément, ils feront tout pour permettre la réalisation de branchements ferroviaires dans les zones industrielles existantes et les grandes plate-formes logistiques.

Des programmes de recherche - développement ambitieux

Le constat est saisissant entre, d'un côté les autoroutes et le TGV, et de l'autre le fret ferroviaire : pour ce dernier, nous sommes restés au milieu du siècle dernier. Ce développement doit porter en priorité sur les techniques multimodales (combiné, ferroutage, etc.)

Le paiement des coûts réels et externes par le transport routier. ▲

LA MONTAGNE VICTIME DE LA CROISSANCE DES FLUX

Le développement des échanges au sein de l'Europe a fait des zones de montagnes des lieux de transit. Des cohortes de poids lourds perturbent ainsi la vie de ces territoires.

Les zones de montagne, Alpes et Pyrénées notamment, sont des milieux fragiles, particulièrement sensibles aux nuisances provoquées par les circulations routières, ferroviaires et aériennes de basse altitude. Les vallées sont le lieu de concentrations denses : habitations, centres commerciaux, zones d'emploi, agriculture, rivières, auxquels il faut ajouter les routes et autoroutes ainsi que les voies ferrées.

Les poussières et les gaz d'échappement stagnent dans les vallées mal aérées. Les bruits, pollutions des sols et des eaux augmentés par les salages d'hiver se superposent. De plus, l'étroitesse des vallées limite le nombre

de voies de circulations, d'où des encombrements fréquents en période de pointe. Les bruits se répercutent sur les fonds et les flancs des vallées, les circulations de voitures et de camions créent un fond sonore qui croît considérablement avec la vitesse des véhicules et atteint les villages situés sur les pentes qui ont vue sur la vallée.

Les routes d'altitude (au-dessus de 1 200 ou 1 500 m), très sinueuses, sont soumises à de très nombreuses alternances gel-dégel qui les détériorent rapidement. Elles subissent aussi des ravinements dus aux pluies torrentielles. À moins de réaliser des viaducs et des tunnels successifs, comme cela

se fait pour les très coûteuses autoroutes de montagne, les routes sont obligées de suivre les sinuosités du relief. Pourtant, en-dehors des périodes de dégel, où la circulation des poids lourds est interdite, ceux-ci ont le droit de s'y engager comme sur n'importe quelle route de plaine ou de moyenne montagne.

C'est pourquoi, en ce qui concerne les zones de montagne, les Verts demandent...

La modernisation du réseau ferré et de sa gestion

Des améliorations de vitesse des trains sont possibles sans investissement lourd. Actuellement, par exemple, le trajet Grenoble - Lyon prend une heure trente par le train, contre une heure par autoroute. Il faut compléter les tronçons ou tunnels de liaison qui manquent ici ou là et réaliser des travaux pour limiter le bruit des convois. Il faut aussi électrifier les voies de toutes les lignes ferroviaires de montagne afin d'augmenter la vitesse des trains et de supprimer les bruits et les pollutions produits par les locomotives diesel.

Le développement du fret ferroviaire

Il s'agit en particulier de construire, à l'approche des massifs montagneux, des plates-formes de transfert modal

de caisses mobiles et de conteneurs pour développer le transport combiné rail-route (seule la caisse mobile est transférée). Quant au feroutage (tout le camion monte sur un wagon), il peut être très utile sur de courtes ou moyennes distances. Ces actions doivent s'accompagner de mesures restrictives vis-à-vis du transit routier.

L'amélioration du réseau routier existant et un arrêt de tous les grands projets : autoroutes et tunnels

Les études des services de l'équipement montrent que plusieurs routes existantes sont aménageables avec deux voies montantes et une voie descendante, avec des contournements de villages, avec des viaducs permettant de traverser les combes les plus aiguës et quelques tunnels courts pour permettre une circulation à une vitesse continue. Les Verts demandent l'interdiction, aux camions de plus de 20 tonnes et aux transports de longue distance, des routes au-dessus de 1 200 m et dans les vallées étroites

Pour limiter le trafic automobile dans les villes et les villages, il faut là aussi des mesures restrictives vis-à-vis du transit routier, prévoir de bonnes liaisons de transport en commun, des cheminements piétons et cyclistes agréables et sûrs et, en complément, des parkings relais. ▲

L'EXEMPLE DES ALPES

Les Alpes sont exemplaires. De ce à quoi peut conduire un développement non maîtrisé des trafics. Mais aussi d'une prise de conscience, qui s'est traduite par la mobilisation des associations et d'un nombre croissant d'élus et d'habitants. De premières solutions s'esquissent, trop lentement...

Rappel des faits

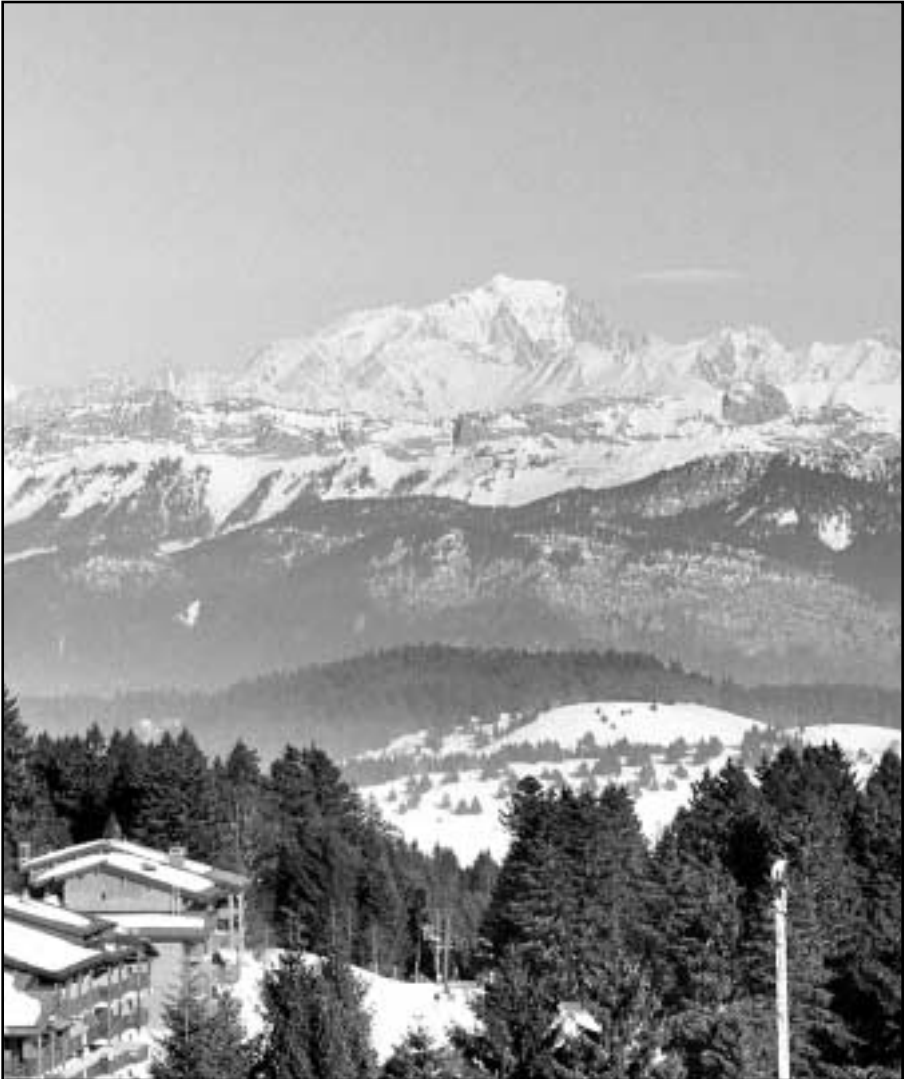
- Au pays du Mont-Blanc : spectacle impressionnant des camions montant le viaduc des Egratz puis la route vers le tunnel (Vigie de Chamonix) et croisant un même flux descendant vers la vallée !
- Au pays de Maurienne : spectacle impressionnant, dans une vallée étroite, des camions s'engouffrant et sortant du tunnel du Fréjus !
- En mars 1999 : incendie dans le tunnel du Mont-Blanc, 39 morts. Arrêt du trafic, puis, après réfection du tunnel, reprise du trafic en alternat ; enfin, mars 2003 : reprise du trafic dans les deux sens !
- Les camions viennent du nord de l'Europe, du nord de la France. Ils ont envahi, 800 km plus haut, l'auto-route A1 (parfois sur 3 voies) et se diri-

gent vers l'Italie. Le trafic pour les deux vallées (Maurienne et Mont-Blanc) avoisine 1,5 million de camions par an... à comparer aux 300 000 wagons transportant les marchandises (tunnel Mont-Cenis).

Les projets et les "mesures" actuels

- Le "Lyon-Turin", dont seul le tracé du tunnel international est fixé et dont le financement reste très, très flou. Rappelons que la réalisation de l'ouvrage nécessiterait une quinzaine d'années.
- L'expérimentation de la plate-forme d'Aiton (au pied de la vallée de la Maurienne) avec le matériel Modalhor qui préfigure, selon les organisateurs, le ferroutage entre la France et l'Italie.

Photo Olivier Longeon



Mais

1 Le système Modalhor de chargement des camions sur wagons (en utilisant une plate-forme piv-

tante et qui permet actuellement un parcours de 175 km d'Aiton à Orbassano, en Italie, via le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis) peut embarquer au mieux 18 camions

(tracteurs et remorques)... et encore, ce chiffre n'est pas atteint actuellement.

2 Compte tenu des dimensions du tunnel du Mont-Cenis, inaccessible aux camions de 4 mètres de haut, seuls les camions citernes sont transportés par les navettes. Remarquons, au passage, qu'un agrandissement du tunnel est prévu dans les trois prochaines années et que, durant les travaux, la circulation des trains sera fortement diminuée.

3 Les plates-formes de type Aiton, à proximité des barrières montagneuses, n'empêchent pas la succession des flux de camions et donc des nuisances en amont, avant l'embarquement.

Aujourd'hui, coté français, il y a en fait deux projets :

- Celui pour les voyageurs, le TGV Lyon-Turin, partant de la gare Lyon-Saint-Exupéry.
- Celui pour le fret ferroviaire, partant du nœud historique d'Ambérieu.

La position des Verts de Savoie et de Rhône-Alpes

- Avec toutes les associations environnementalistes fédérées par France Nature Environnement, les Verts demandent, comme l'avait fait Yves Cochet lorsqu'il était ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, un débat public sur les traversées alpines.

- À propos de la transalpine France-Italie, les Verts ont toujours demandé la priorité au projet de fret par rapport à celui des voyageurs.

- Le transport combiné des marchandises reste la solution la plus logique et la plus pratique, qui peut être utilisée sur de longues distances, les caisses chargées sur trains en début de trajet limitant les transports routiers. En outre, la quantité de marchandises transportées est relativement importante.

L'objectif des écologistes, en effet, est que la part du transport routier diminue, non seulement pour les traversées alpines, mais pour l'ensemble de la France et de l'Europe. Or, la technique dite du ferroutage, non seulement ne diminue pas le nombre de poids lourds, mais de plus elle les concentre au pied des Alpes. ▲

LE TRANSPORT
ROUTIER
DOIT DIMINUER,
NON SEULEMENT
POUR
LES TRAVERSÉES
ALPINES,
MAIS
POUR L'ENSEMBLE
DE LA FRANCE
ET DE L'EUROPE.

ALPES

Les Verts proposent

- 1** De dégager, pour les investissements d'infrastructures, des moyens financiers qui soient vraiment à la hauteur de l'enjeu.
- 2** Ces investissements doivent d'abord se faire sur les lignes et emprises existantes. Les sections neuves ne sont à faire que lorsque les conflits d'exploitation entre le fret ferroviaire et les TER deviennent ingérables, ce qui est le cas notamment du contournement de Lyon.
- 3** Des moyens importants (humains et matériels) pour favoriser la fiabilité de la SNCF.
- 4** Des aides aux transporteurs utilisant le combiné.
- 5** Des tarifs fret ferroviaire concurrentiels de ceux des transporteurs routiers.
- 6** Une Redevance pour poids lourds liée aux prestations (RPLP) – en fonction du degré de pollution, du tonnage et des kilomètres parcourus : à l'instar de la Suisse, prenant en compte une partie des coûts externes des transports routiers.
- 7** Une politique européenne volontariste pour favoriser les modes de transport de marchandises alternatifs à la route avec leurs logistiques : cabotage maritime méditerranéen, fret ferroviaire, Rhône et Saône.

Les Verts déplorent les décisions du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du mois de décembre vis-à-vis des projets autoroutiers. Le projet d'autoroute A 48, entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu, est directement en concurrence avec le projet de transalpine de fret ferroviaire.





**UN TRAFIC
AÉRIEN
MODÉRÉ**

L'URGENCE D'UNE POLITIQUE DE MODÉRATION DU TRAFIC AÉRIEN



En 2000, les aéroports français ont accueilli 124 millions de passagers, dont près des 3/4 à Roissy et à Orly, en région parisienne...

Des progrès techniques appréciables ont été obtenus ces dernières années sur les avions en matière de bruit, de consommation d'énergie et de pollution atmosphérique, mais ils sont totalement annihilés par la forte croissance du trafic (+ de 5% par an).

Or, la pollution chimique des avions augmente de trois manières l'effet de serre : par l'émission de CO₂, la production de voiles d'eau et la production d'ozone. En haute altitude, l'absence de mélange des polluants,

dont le peroxyde d'azote produit par la combustion du kérosène, aggrave la contribution du trafic aérien à l'effet de serre.

Le bruit des avions gêne fortement des centaines de milliers de riverains. Orly demeure le seul aéroport où un "couvre-feu" interdit les décollages et les atterrissages entre 23 heures et 6 heures du matin.

Les mesures préconisées par les Verts ne peuvent s'appliquer au seul territoire national. Elles doivent être généralisées au moins au continent euro-

Photo DR



péen, pour éviter les distorsions de concurrence pour des critères environnementaux ou sociaux.

Le transport aérien intérieur

Constat

Le développement rapide de la concurrence – d'une part entre les compagnies aériennes opérant dans un marché libéralisé, d'autre part avec le TGV –, qui a repris à l'aérien des parts de marché, a eu deux conséquences : une baisse des tarifs, rendant les vols intérieurs plus accessibles (bien qu'ils soient d'abord destinés à une clientèle de profes-

sionnels) et une offre surabondante, qui entraîne un accroissement inutile des fréquences et une baisse du taux de remplissage.

Propositions

- Étudier systématiquement la complémentarité et l'intermodalité avec le train. Pour les Verts, le développement de liaisons aériennes entre Paris et les régions ne doit pas être envisagé pour les villes situées à moins de trois ou quatre heures de train (Bordeaux, Marseille...).
- Remettre en cause les navettes aériennes vers les grandes villes. Là où le train n'est pas concurrentiel (Toulouse, Nice...), il vaut mieux remplir un gros avion toutes les heures qu'un petit toutes les demi-heures.

- Même si les subventions directes au trafic aérien ont fortement baissé ces dernières années, pour les Verts il est indispensable que ces aides, directes ou déguisées (via les collectivités locales ou les chambres de commerce), soient strictement réservées aux régions pour lesquelles aucun autre mode de transport régulier et rapide ne peut être développé.

Le transport aérien international

Constat

Auparavant, les États limitaient la concurrence entre leurs compagnies nationales en négociant entre elles des accords de réciprocité. Par exemple, sur six liaisons journalières Paris-Rome, trois vols étaient assurés par Air France et trois par Air Italia. Mais la libéralisation engagée en 1988 a mis fin à cette pratique en Europe. Maintenant, pour affronter la concurrence, les compagnies aériennes développent une stratégie d’alliance qui, à terme, bloquera la baisse des tarifs et multipliera les fréquences sur une même destination avec des avions plus petits, augmentant ainsi les nuisances (bruit, consommation d’énergie, pollution atmosphérique, etc.).

Enfin, compte tenu des limites imposées par l’État sous la pression des riverains – 55 millions de passagers par an à Roissy et 30 millions à Orly –, les aéroports parisiens approchent de la saturation et cela a suscité le projet de construction d’un troisième grand aéroport dans le bassin parisien.

Propositions

- Taxer le kérosène en proportion de sa contribution à la dégradation de l’environnement et aux changements climatiques.
- Assujettir le transport aérien à la TVA, comme le sont déjà les autres modes de transport.
- Éliminer plus rapidement les avions les plus bruyants (dits de “chapitre 2”), même munis de silencieux, qu’ils soient ou non français.
- Augmenter la redevance “bruit”, améliorer les aides aux riverains, appliquer les sanctions contre les sorties de trajectoire, généraliser les stations de mesure de bruit sous le contrôle de l’Autorité indépendante de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).
- Étendre la réglementation commerciale aux avions militaires ainsi qu’aux engins de loisirs et aux hélicoptères.
- Généraliser les couvre-feux de 23 heures à 6 heures du matin à tous les grands aéroports européens.

Non au troisième aéroport

Pour les Verts, la création d’un troisième aéroport dans le bassin parisien ou ailleurs ne se justifie pas, à condition de rééquilibrer le trafic international au profit d’autres aéroports français susceptibles de recevoir des augmentations de trafic et sans créer des nuisances insupportables. Il est urgent de cesser de développer Roissy en tant que “hub” : plate-forme de rabattement systématique des passagers de toute la France qui se rendent en Amérique, en Afrique ou en Asie.

Photo DR



Pour le fret, il est possible d'utiliser des aéroports éloignés de Paris, mais reliés au réseau ferroviaire, dans des zones peu denses (Vatry en Champagne, Châteauroux-Déols).

L'idée qu'une alternative au troisième aéroport parisien pourrait consister à construire deux ou trois grosses plates-formes interrégionales n'est pas à exclure : un autre aménagement du territoire est possible au profit d'autres régions que le bassin parisien, où ne doivent pas s'accumuler toutes les nuisances.

Mais pour que les propositions de nouveaux équipements aéroportuaires répondent à cet objectif, il faudrait que les conditions suivantes soient réalisées :

- Ces plates-formes doivent être interrégionales, et pour cela être reliées

par liaison ferroviaire aux principales villes de l'interrégion.

- Ces plates-formes doivent être assez éloignées des grosses agglomérations pour ne pas être rejointes par l'urbanisation.

- La création de ces équipements doit s'accompagner de la fermeture des aéroports de villes moyennes existants. Force est de constater que ces conditions sont loin d'être remplies. En particulier, la plupart des capitales départementales veulent développer leur aéroport, quitte à renflouer leur déficit d'exploitation.

Dans ces conditions, les Verts défendent la position la plus réaliste, consistant à refuser tout nouvel investissement aéroportuaire et à réclamer une coordination entre les aéroports actuels, qui sont mal utilisés. ▲





**PETITS
BATEAUX
SUR L'EAU**

RELANCER LE TRANSPORT FLUVIAL

Trop longtemps délaissé dans notre pays, le transport fluvial connaît un regain d'intérêt. Les atouts de ce mode justifient une politique de relance, sans travaux pharaoniques.

Le transport fluvial ne représente plus que 3% du trafic de marchandises, contre 8% en 1970, même si un net redressement s'est opéré entre 1997 et 2000, où le trafic a progressé de près de 28%. Ainsi, ce mode a de l'avenir et les Verts le soutiennent, mais sous certaines conditions. Il possède d'indéniables atouts écologiques : faible consommation d'énergie (à l'égal du train), très peu de nuisances sonores, excellente sécurité, utilisation d'infrastructures loin d'être saturées, ce qui constitue un avantage sur le rail et la route, en particulier dans les grandes agglomérations (Paris, Lyon, Lille, etc.) et sur quelques grands axes (couloir Saône-Rhône, vallée de la Moselle, du Rhin, etc.).

Mais l'avenir du mode fluvial se situe sur les principaux cours d'eau européens et sur les canaux de plaine. C'est là que se développe le trafic de conteneurs, qui s'ajoute au marché traditionnel de la voie d'eau (matériaux de construction et autres pondéreux). Le réseau de canaux à petit gabarit a désormais surtout une fonction paysagère et touristique, parfois hydraulique. En effet, contrairement à de nombreux autres partisans du fluvial, les Verts pensent qu'il est illusoire d'imaginer que la relance de ce mode passe par la construction d'un réseau à grand gabarit à travers la France, pour plusieurs raisons :

- Même "à grand gabarit", un canal interbassins (c'est-à-dire qui franchit une ligne de partage des eaux) n'est pas une infrastructure performante pour la navi-

gation fluviale moderne, tant du point de vue du gabarit que de la multiplication des écluses, qui ralentit le trafic : 20 km/h sur le Rhin, mais 10 km/h sur un canal sans écluse et une moyenne de 5 km/h sur un canal interbassins.

- Le transport fluvial ne fonctionne plus en réseau sauf, un peu, dans les plaines d'Europe du Nord. Il assure avant tout une desserte commode et bon marché des ports maritimes vers l'intérieur des terres. L'échec relatif de la liaison Rhin-Main-Danube en est une preuve tangible. Le trafic y stagne à un niveau bas, le transport de conteneurs y a rapidement été abandonné et reporté sur le rail.

- Les grands canaux qu'il faudrait creuser pour relier entre eux les bassins fluviaux français (feu le projet Rhin-Rhône, actuels projets Moselle-Saône, Oise-Moselle, Marne-Saône, etc.) semblent courts sur une carte à plat, mais ces "maillons manquants" auraient un coût exorbitant en raison des travaux nécessaires pour graver les seuils géographiques séparant les bassins fluviaux (terrassements, écluses, pompages de l'eau, etc.).

- À ces raisons économiques s'ajoutent des dégâts écologiques irréparables infli-

gés aux cours d'eau canalisés, recalibrés, approfondis, qui perdent une bonne part de leur dynamique fluviale (hautes et basses eaux...), et partant, de leurs fonctions biologiques (filtration, épuration...), surtout quand on cherche à adapter les rivières à la taille des bateaux et non l'inverse.

Pour toutes ces raisons, les écologistes ont toujours été opposés aux projets Rhin-Rhône (qu'il s'agisse du

projet Saône-Rhin via le Doubs, désormais abandonné, ou de sa variante Moselle-Saône) et Seine-Est. S'agissant du cas particulier de Seine-Nord, situé en zone de bas plateaux, proche des plaines de l'Europe du Nord, les Verts ne sont favorables à ce projet qu'à condition de choisir la variante ouest (canal du Nord), de limiter le gabarit à 3 000 tonnes

et de lancer des études préalables prenant sérieusement en compte les alternatives ferroviaires et les impacts sur les ports.

Rouen et Le Havre sont actuellement les seuls débouchés fluviaux de Paris. Avec Seine-Nord, ils pourraient subir la concurrence d'Anvers et de Rotterdam. Il faut donc associer nos voisins du Benelux à ce projet.

À CES RAISONS
ÉCONOMIQUES
S'AJOUTENT
DES DÉGÂTS
ÉCOLOGIQUES
IRRÉPARABLES
INFLIGÉS
AUX COURS D'EAU
CANALISÉS,
RECALIBRÉS,
APPROFONDIS...

REDÉCOUVRIR NOS FAÇADES MARITIMES

Le développement du transport maritime accompagne l'intensification des échanges mondiaux. Les ports constituent une composante majeure de toute politique intermodale des transports, pensée à l'échelle de l'Europe.

Une partie importante du transport transcontinental se fait via la mer du Nord et la Manche, les principaux ports européens étant Anvers, Rotterdam et Hambourg. Les marchandises en provenance de, et produites par, les villes de l'ouest européen traversent donc souvent la France par camion pour rejoindre les grands ports du nord. Les risques écologiques en mer et sur terre vont ainsi croissant. Il est donc nécessaire de développer les ports de la façade atlantique et les voies ferrées qui les desservent. Le cabotage maritime est particulièrement adapté au transport de marchandises non périssables. Est-il justifié que la quasi-totalité du fret transporté entre la Grande-Bretagne et l'Espagne se fasse par camions ? Le cabotage maritime est plus

utilisé en Europe du Nord et dans les îles britanniques qu'en France. Une analyse montre que les armateurs y bénéficient de conditions fiscales plus intéressantes. Mais hélas, à y regarder de plus près, les effectifs des équipages y sont souvent plus réduits, les conditions minimales de sommeil ne sont alors pas respectées, ce qui est la cause d'insécurité maritime grave, d'accidents résultant de l'endormissement de l'homme de quart. Enfin, certains navires sous pavillon de complaisance utilisent des marins sous-payés du tiers-monde.

Les Verts, qui ont abondamment travaillé sur ces questions (voir la brochure éditée précédemment *Marées noires et sécurité maritime*) pensent que le développement du transport maritime et du cabotage est une urgence

Photo Pelagie Boudigou



pour le transport européen de marchandises. Les “autoroutes de la mer”, actuellement en projet et très à la mode chez les politiques retiennent – malgré l’appellation ! – toute leur attention. Cependant, les modalités de leur mise en place et de leur utilisation – comme la localisation géographique de leurs terminaux portuaires – n’étant pas définis, cette question fait partie de celle que les écologistes vont mettre en débat dans les prochains mois, comme ils le firent pour les “zones-refuges”. Ainsi, sans un certain nombre de conditions, environnementales et sociales, sur lesquelles ils exerceront toute leur vigilance politique et citoyenne, ils ne peuvent accepter que l’argent public y soit mis sans contrôle et

surtout sans réflexion et sans concertation préalable des professionnels et des citoyens.

Surtout, comme dans tout le transport maritime, les Verts considèrent que les exigences d’une sécurité maritime maximale, comme dans les transports de fiouls ou de toxiques chimiques, passent par des politiques sociales et salariales harmonisées au niveau européen et mondial.

La voie maritime ne doit pas devenir, parce qu’elle capterait une partie du trafic routier, une zone de non-droit social et l’occasion d’un nouveau dumping social, sans réduire pour autant significativement la sur-utilisation des camions sur les routes et autoroutes françaises. ▲





**TRANSPORTS :
OÙ ALLONS-NOUS ?**



TRANSPORTS : LES GRANDS DÉBATS DES VERTS !

Dans le domaine des transports, les Verts sont toujours en avance d'un train et posent les bonnes questions ! En voici certaines qui font encore débat en leur sein.

Le “péage urbain” ou, plutôt, la tarification des déplacements automobiles

Le péage urbain est devenu un sujet d'actualité. Mis en œuvre à Londres et dans d'autres grandes villes européennes comme Rome, évoqué depuis plusieurs années en France, proposé par plusieurs rapports récents, notamment celui du

député UMP, Christian Philip, sur le financement des déplacements urbains, le sujet mérite un examen attentif. Ce point est aujourd'hui encore en débat au sein des Verts. Sans le trancher ici, il convient de rappeler le cadre général dans lequel la question se pose.

1 L'étalement urbain allonge la portée des déplacements et multiplie les déplacements contraints. Il favorise en même temps l'usage de la voiture, notamment dans les parties périphériques des agglomérations. Arrêter cette fuite en avant est l'enjeu n°1, qui relève, autant sinon plus, des politiques d'urbanisme (dont le stationnement) que des politiques de déplacements.

2 La loi garantit le droit au transport. Mais la mobilité est rarement une fin en soi, c'est un moyen pour accéder à un emploi, à des services, rencontrer la famille, des amis, etc. D'où le double objectif : réduire les distances pour améliorer l'accessibilité ; offrir à toutes les catégories de population, quel que soit l'endroit où elles habitent, l'accès à des moyens de déplacement correspondant à leurs besoins.

3 Des enjeux de santé publique, de qualité du cadre de vie, de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, nécessitent de réduire la place hégémonique de la voiture en ville, au profit des transports en commun, du vélo et de la marche. Comment ? par le développement des solutions alternatives à la voiture, par un partage de la voirie plus favorable aux TCSP et aux vélos, en augmentant le coût de l'usage de l'automobile.

Le péage urbain peut répondre à plusieurs logiques : classiquement, le péage a été utilisé en France pour financer la réalisation du réseau auto-

routier. Les Verts sont résolument contre cette formule car la construction de nouvelles autoroutes urbaines ne ferait qu'aggraver la fuite en avant que nous dénonçons : les ressources prélevées sur l'automobile doivent servir à développer les autres modes.

L'automobile ne supporte aujourd'hui qu'une petite partie du coût des nuisances qu'elle fait subir à la collectivité. Il n'y a donc rien de choquant à faire payer plus cher son usage. Cela se fait déjà par le stationnement payant, et cette formule est loin d'avoir épuisé tous ses effets. On sait qu'une réelle politique du stationnement, en distinguant les résidentiels des occasionnels, est un outil efficace pour limiter l'usage de la voiture.

Faut-il alors aller plus loin, en recourant au péage urbain ?

Un tel péage peut prendre plusieurs formes : péage pour l'utilisation de certaines infrastructures, ou péage de zone. Ces formules n'ont pas du tout les mêmes conséquences. Si le péage d'infrastructure permet de faire payer l'automobile en fonction des kilomètres parcourus et donc de manière plus ou moins proportionnelle aux nuisances qu'elle occasionne, le péage de zone tend à interdire aux plus pauvres, qui habitent souvent en périphérie, l'accès en voiture aux centres villes et a, de ce fait, un caractère inégalitaire, qui conduit a priori à le rejeter.

En tout état de cause, le péage urbain ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt, en faisant dévier le débat des vrais enjeux : le développement urbain, tel qu'il se poursuit depuis plusieurs décennies, conduit à une impasse : exclusion sociale, gaspillage d'énergie et de ressources naturelles, coûts croissants pour l'usager et les finances loca-

les. Un changement de cap est urgent, qui ne résultera d'aucune solution "miracle", mais de la volonté politique des élus et de l'implication des citoyens.

C'est sur cette base que les Verts doivent prochainement arrêter leur position sur le péage urbain. ▲

Développer le service public

Coup sur coup, deux propositions de loi émanant de députés de la majorité ont remis au premier plan de l'actualité le projet de "service minimum" dans les transports, promesse du candidat Chirac pendant la campagne pour les présidentielles.

On ne saurait rester insensible aux difficultés des usagers, qui viennent parfois de lointaines banlieues, lors des grèves de transports, et dont le mécontentement est légitime.

Est-ce pourtant de cette manière qu'il convient de poser la question, indépendamment du contexte ?

La question des services publics fait aujourd'hui l'objet d'un débat important au sein de l'Union européenne,

qui a fini par reconnaître la notion de "service d'intérêt général", notion encore floue cependant, qui laisse planer de nombreuses incertitudes sur l'avenir des entreprises publiques du secteur des transports, au premier rang desquelles la SNCF.

Le secteur public est soumis, depuis les années 80, au grand vent de la libéralisation, avec l'ouverture croissante à la concurrence, la concentration, l'ouverture du capital et les perspectives de changement de statut. Certes, le service public ne doit pas être confondu avec la manière dont il est exercé – régie, entreprise publique, entreprise privée délégataire de service public, etc. – mais l'exemple de l'eau montre bien que le contrôle que peut exercer la société n'est pas du tout le même selon la forme retenue. Ce choix concerne au premier chef les salariés, mais aussi les usagers, qui

n'ont pas les moyens de se faire entendre et de faire reconnaître leurs besoins. Dans le secteur des transports, l'exemple souvent cité des chemins de fer britanniques illustre les risques de la privatisation du réseau ferroviaire pour la sécurité des voyageurs.

Comment renforcer la place des usagers et des salarié-e-s dans la définition du service public ?

La question revêt aujourd'hui un caractère crucial, avec le recul dans de nombreux domaines de l'État-providence – voir par exemple la récente suppression de l'aide de l'État aux transports collectifs de province – et la persistance, qui elle ne date pas d'hier, de conditions de concurrence inégales entre les modes de transports, au détriment du ferroviaire, qui empêche ce dernier d'avoir une activité financièrement équilibrée : c'est particulièrement éclatant dans le secteur du fret, dont le plan de restructuration annonce la suppression de 3 000 emplois !

Nous sommes, en quelque sorte, à la croisée des chemins pour l'avenir du service public des transports, et il est important que les salarié-e-s du secteur et les usagers mêlent leur voix pour mieux se faire entendre. Est-ce un hasard si c'est précisément à ce moment-là que l'on reparle de "service minimum", dont l'exemple des pays européens qui l'appliquent montre qu'il ne règle rien ?

L'avenir du service public des transports, la manière dont il doit évoluer afin de mieux répondre aux besoins des usagers et de respecter le principe d'"égalité", les moyens que la collectivité est prête à lui allouer pour atteindre cet objectif, le renforcement de la place des usagers et des salariés dans la définition de la politique des entreprises publiques et dans ses modalités de mise en œuvre, nécessiteraient un débat public. Ce débat citoyen, ouvert et laissant une large place à l'ensemble des acteurs concernés, déboucherait notamment sur un contrat à long terme entre les entreprises et la nation et sur un mode de pilotage plus ouvert sur la société.

Pour le reste, n'est ce pas aux syndicats de veiller à proportionner les inconvénients que les grèves font subir aux usagers, à la légitimité de leur lutte, et à chercher les formes les moins pénalisantes ?

Un tel cadre, profondément renouvelé, serait de nature à permettre une amélioration du dialogue social dans les entreprises et à faciliter une gestion préventive des conflits.

C'est dans cet esprit que les Verts souhaitent débattre, avec les représentants des usagers et les syndicats de salariés, de la question de la continuité du service public, mais ils sont opposés au projet de "service minimum" du gouvernement. ▲

Comme ils ont essayé de le montrer dans cette brochure, les axes de cette politique des transports consistent, pour les Verts :

1 À faire payer les transports des marchandises à leur juste prix, en prenant en compte les coûts sociaux et environnementaux et en améliorant les conditions de travail dans ce secteur. Ainsi, les entreprises pourraient mieux juger de l'utilité réelle de leurs expéditions de marchandises. Ainsi, on freinerait par exemple la spécialisation à outrance des économies, facteur de multiplication des besoins de transport.

2 À effectuer des investissements lourds et volontaristes en faveur des modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement, les plus économes en énergie, en espace, en paysage et en vies humaines.

3 À rapprocher les lieux de travail de l'habitat et à redonner aux quartiers et aux villages le maximum de fonctions qui rendent possible et conviviale la vie d'une communauté : écoles, services, commerces, jardins, animation, équipements culturels, ce qui contribuerait à réduire les besoins contraints de déplacement.

4 À rapprocher les lieux de production et de consommation comme dans l'agriculture, l'artisanat, le commerce de proximité, etc.

Conclusion

Une remise en cause radicale des pratiques et des modes de pensée.

Le XX^e siècle a été marqué par un développement sans précédent de la production matérielle et par une course permanente contre le temps. La vitesse, comme critère de modernité et de liberté, l'accroissement des mobilités comme facteur de développement économique, ou encore l'automobile individuelle comme symbole de réussite sociale et de bonheur, autant de valeurs qui ont marqué ce siècle de gens pressés. Mais il apparaît aujourd'hui que ce modèle de développement a atteint ses limites. Des limites, d'abord, du fait du caractère fini des ressources de la planète, de l'augmentation prévisible à moyen terme du coût de l'énergie, des conséquences incalculables des changements climatiques qui déjà se dessinent ; tout cela appelle une transformation de notre modèle de production et de consommation. Des limites aussi, parce que l'augmentation des vitesses a été de pair avec l'allongement des distances : l'atelier dans lequel sont produits les biens que nous consommons est désormais le monde entier, mais on en paye le prix avec la noria de camions sur les routes ; la ville, elle aussi, s'est dilatée, transformant de plus en plus souvent la liberté de déplacements en obligation de se déplacer. C'est pourquoi la politique des déplacements des personnes et du transport des marchandises doit être repensée, et avec elle l'aménagement du territoire et l'urbanisme, ainsi que le cadre dans lequel les entreprises décident de leur stratégie. Ce changement profond dans les politiques publiques suppose une implication directe du citoyen, qui doit devenir partie prenante de la décision ; ce même citoyen doit être aussi un acteur du changement, par son comportement de consommation et de mobilité, liberté individuelle devant aller de pair avec esprit de responsabilité. ▲

Glossaire

Fret ferroviaire :

marchandises transportées par le rail.

Ferroutage :

transport de camions entiers (tracteur + remorque + chauffeur) de marchandises par le rail.

Transport combiné :

transport de conteneurs, ou de remorques uniquement, de marchandises par le rail.

Caisse mobile (ou conteneur) :

boîte de marchandises pouvant passer d'un mode à un autre : maritime, fluvial, ferroviaire et routier.

Cabotage :

navigation marchande le long des côtes, et spécialement entre les ports d'un même pays, par opposition à la navigation au long cours.

Tram-train :

mode ferroviaire peu connu en France, mais très bien adapté pour les déplacements en périurbain. Il a la particularité de pouvoir aller aussi bien sur les voies de tramway que sur les voies ferrées classiques.

Autoroute :

à l'origine, statut d'une voie routière, avec des échangeurs, réservée strictement aux voitures et aux camions et le plus souvent à péage. Aujourd'hui, par extension de l'image, toute route à chaussées séparées, échangeurs et carrefours dénivelés, à péage ou sans péage.

Route express :

voie rapide pouvant être quasiment autoroutière mais sans péage.

Véloroute :

itinéraire cyclable de longue distance empruntant des voies à faible trafic.

Voie verte :

itinéraire réservé aux modes de déplacements non motorisés.

Sigles

AOT(U) : Autorité organisatrice de transports des personnes (urbains). Les agglomérations.

AOT (TER) : Autorité organisatrice de transports des personnes (Train express régional). Les Régions.

AOT (IU) : Autorité organisatrice de transports des personnes (inter urbain dont scolaire). Les départements.

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (service central de l'Équipement pour le milieu urbain).

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

CVC : Club des villes cyclables.

DATAR : délégation à l'Aménagement du territoire et à l'action régionale.

FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

FNE : France nature environnement.

FUBicy : Fédération des usagers de la bicyclette.

GART : Groupement des autorités responsables de transport.

GNV : Gaz naturel pour véhicules.

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs.

PDE : plan de déplacements d'entreprise.

PDU : plan de déplacements urbains.

PLU (ex POS) : plan local d'urbanisme (ex Plan d'occupation des sols).

PMR : personnes à mobilité réduite.

PREDIT : Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.

RFF : réseau ferré de France.

SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes (service central de l'Équipement pour le milieu interurbain).

SCoT (ex-SDAU) : schéma de cohérence territoriale (ex schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme).

SRADT : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.

SRU : loi solidarité renouvellement urbain.

SSC : schéma de services collectifs.

TC : transports collectifs.

TCU : transports collectifs urbains.

TCSP : transports collectifs en site propre.

TER : train express régional.

UTP : union des transports publics.

VNF : voies navigables de France.

VP : voiture particulière.

Bibliographie

Tous les chiffres

• **Panorama des transports**

Recueil statistique sur les transports dans l'Union européenne (données statistiques 1970-2000) – Communautés européennes, 2003.

Ouvrages ou études

• **Le temps des rues**

Vers un nouvel aménagement de l'espace (1990), Lydia Bonanomi, Lausanne.

• **La France des voies vertes**

(2003), Michel Bonduelle, Éditions Ouest France.

• **Les transports mécanisés à courte distance**

Importance du trafic non motorisé pour la mobilité dans nos villes (1994),

Werner Brög, Ehrard Erl, in Les déplacements à courte distance, rapport de la 96^e table-ronde d'économie des transports, CEMT, Paris, OCDE.

• **Bilan des PDU de 1996 à 2001** (novembre 2002), ADEME, CERTU.

• **La mobilité urbaine en France**, les années 1990 (2002), CERTU.

• **Villes cyclables, villes d'avenir** (1999), J. Dekoster, U. Schollaert, Commission européenne.

• **Pour une politique soutenable des transports**

(1995), Dominique Dron, Michel Cohen de Lara, rapport au ministère de l'Environnement.

• **Ressources énergétiques et transports**

(avril 2003), Bernard Thierry, Darly (pour se Déplacer autrement en région lyonnaise), FNAUT, disponible sur le site du Réseau Action Climat [www.rac-f.org].

• **Les quatre roues de la fortune**

Essai sur l'automobile (1968), Alfred Sauvy, Flammarion, Paris.

• **Mobilité et organisation urbaine**

(1995), Marc Wiel, communication au colloque du PREDIT, les 7, 8 et 9 février.

• **Débat : les alternatives ferroviaires au transport routier sont-elles viables ?**

sur le site [www.hyperdebat.net].

• **Fnaut-infos** bulletin de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, 32 rue Raymond Losserland, 75014 Paris.

Rapports officiels

• **La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?** (avril 2003) DATAR.

• **Schémas multimodaux de services collectifs de transports** document soumis à la consultation, (automne 2000). Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DATAR.

• **Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix** (septembre 2001), Commission européenne, disponible sur le site [www.europa.eu.int/comm/transport].

• **Le financement des déplacements urbains** (décembre 2003), Christian Philip, rapport au Premier ministre.

• **Transports urbains : quelles politiques pour demain ?** (juillet 2003), Roland Ries, rapport du Commissariat général du plan.

• **Fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail** (février 2003), Hubert Haenel et François Gerbaud, rapport au Premier ministre.

• **Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France** (avril 2003), Henri de Richemont, rapport au Premier ministre.

Sites internet

TRANSPORTS URBAINS

• **ELTIS** - Service européen d'information sur le transport local [http://www.eltis.org/index.htm].

• **Caisse Commune** - l'auto-partage [http://www.caisse-commune.com/].

• **Mobicity** [http://www.mobicity.com].

• **Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France** [http://www.pduif.org/PDUIF.org].

• **Intermodalite.com – Le portail de l'intermodalité** [http://www.intermodalite.com].

• **[MétroPole]** Bus, métros, RER, et trams - Paris [http://www.metro-pole.net].

Presse documentation

• **Rail & Transports** [http://www.laviedurail.com].

• **iTramways** l'annuaire des trams et du transport urbain [http://www.itramways.net].

Plus d'infos

Associations

- **Ligue contre la violence routière**

[<http://www.violenceroutiere.org/>].

- **FUBicy**, Fédération française

des usagers de la bicyclette

[<http://fubicy.org/>].

- **ITE** - Initiative transport Europe

[[http://www.ite-](http://www.ite-euro.com/Fr/index.htm)

[euro.com/Fr/index.htm](http://www.ite-euro.com/Fr/index.htm)].

- **Fédération européenne transport et environnement**

[<http://www.t-e.nu>].

- **Initiative des Alpes**

[<http://www.alpeninitiative.ch>].

- **Association transport et environnement**

[<http://www.vcs-ate.ch/fr/index.htm>].

- **FNAUT**

[<http://www.fnaut.asso.fr>].

- **France nature environnement**

[<http://www.fne.asso.fr>].

- **Collectif tramway de l'Agglomération de Montpellier**

[<http://collectiftramway.free.fr>].

- **Vélorution**

[<http://velorution.free.fr>]

et [<http://www.anti4x4.net>].

Administrations et organismes professionnels

- **Conférence européenne des ministres des Transports**

[<http://www1.oecd.org/cem/indexfr.htm>].

- **Le Conseil national des transports**

[<http://www.cnt.fr/>].

- **STIF** (Syndicat des transports d'Île-de-France)

[<http://www.stif-idf.fr>].

- **SYTRAL** (Syndicat des transports de l'Agglomération Lyonnaise)

[<http://www.sytral.fr>].

- **GART** (Groupement des autorités responsables des transports)

[<http://www.gart.org>].

- **CERTU** (Centre d'études et de recherches sur les transports urbains)

[<http://www.certu.fr>].

- **RFF** (Réseau ferré de France)

[<http://www.rff.fr>].

- **SETRA**

[<http://www.setra.fr>].

- **Ministère de l'Équipement**

[<http://www.equipement.gouv.fr>].

- **Fédération française des automobiles clubs et des usagers de la route**

– Budget de l'automobiliste

[http://www.automobileclub.org/html/ffac/index_dossiers.html].

- **PREDIT**

[<http://www.predit.prd.fr>].

- **Des projets :**

[<http://www.lgvsudeuropeatlantique.org>].

[<http://www.debat-public-amiens-lille-belgique.com/accueil.htm>].

[<http://www.cdgepress.org>].

[<http://www.lyondebatpublic.org>].

[<http://www.tramway-bordeaux-metropole.com>].

[<http://www.transalpine.com>].

[<http://www.collectif-grande-ceinture.com>].

Écodif la librairie des Verts



Permanences le **lundi de 14h30 à 18h30**, le **mardi de 9h30 à 19h** et le **jeudi de 9h30 à 18h30**. Catalogue sur demande ou consultable sur le site internet des Verts [<http://www.les-verts.org>]. **Écodif**, 247 rue du Faubourg-Saint-Martin, 75010 Paris. Courriel [ecodif@les-verts.org]. Tél. 01 53 19 53 20, fax 01 53 19 03 93.

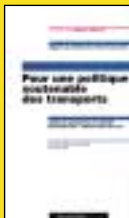
• **Le rail et la route –
Pour une nouvelle**



**économie
des
transports.**
Christian
Julienne,
Éditions
Les Belles
Lettres,

2002. 304 p., 22 €.

• **Pour une politique
soutenable des transports.**



Cellule
de prospective
et stratégie,
Dominique
Dron
et Michel
Cohen
de Lara,

Éditions La documentation
française, 2000. 413 p.,
19,82 €.

• **Avec
ou sans
voiture ?**

Jean-Marie
Beauvais
et Catherine
Espinasse,
Éditions

La documentation française,
2001. 97 p., 14,94 €.



• **Automobile
et modes
de vie
urbains :
quel degré
de liberté ?**

Vincent
Kaufmann,
Christophe Jemelin
et Jean-Marie Guidez,
Éditions La documentation
française, 2001. 167 p.,
14,94 €.



• **À
tombeau
ouvert.**

Josée
Landrieu
et
Raymond
Depardon,
Éditions

Autrement essais, 2000.
179 p., 13,57 €.

• **Relevé provisoire
de nos griefs
contre
le despotisme
de la vitesse
à l'occasion
de l'extension
des lignes
du TGV
(1991).**



Éditions de l'encyclopédie
des nuissances, 1998. 36 p.,
4,60 €.

• **Petit traité
de vélosophie,
le monde
vu
de ma selle.**

Didier
Tronchet,
Éditions Plon, 2003. 135 p.,
10,52 €.



• **L'Hommauto
La fin
du grand
embouteillage ?**

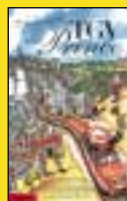
Bernard
Charbonneau,
Éditions



Denoël, 2003.
141 p., 13 €.

• **Le TGV
du Prince.**

Mariette
Cuvellier,
Éditions
Dagorno,
2001. 260 p., 18,30 €.



• **Itinéraires
à vélo
en France.**

Éditions
Lonely Planet.
528 p., 21,19 €.



