POUR DES MOBILITÉS DURABLES ET ACCESSIBLES

Les livrets thématiques
de l'Avenir en commun

édition 2022

20 transports

L'UNION POPULAIRE

SOMMAIRE :

I Notre constat : les transports malades du néolibéralisme et de la privatisation 2

II Notre projet : Développer les transports publics, rendre les mobilités durables et accessibles 5

III Nos propositions : pour des transports écologiques et accessibles 7

1. Des transports vertueux et performants au service des besoins quotidiens 8
2. Changer de modèle, construire l'avenir 11
3. Planifier les besoins, organiser l'État, construire un cadre nouveau 14

Ce livret a été rédigé par un groupe de travail coordonné par Kevin Kijko, syndicaliste cheminot, et Emilie Marche, conseillère régionale en Auvergne-Rhône-Alpes où elle siège dans la commission transports.

Il complète l'Avenir en commun (édition Le Seuil, 2021, 3 €), le programme pour l'Union populaire et son candidat Jean-Luc Mélenchon.

I

NOTRE CONSTAT : LES TRANSPORTS MALADES DU NÉOLIBÉRALISME ET DE LA PRIVATISATION

Permettre aux personnes et aux biens de se déplacer est indispensable au fonctionnement de notre pays. Pourtant, à l'heure du dérèglement climatique, le secteur des transports pèse pour 31 % des émissions de gaz à effet de serre et c'est le seul pour lequel les émissions continuent d'augmenter. Il est confronté à la double contrainte de relier toujours mieux les individus et de réduire toujours plus son empreinte environnementale.

Les dernières décennies ont vu :

- la privatisation et l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des modes de transports
- la priorité donnée au transport routier
- le désengagement de l'État et l'absence de toute vision stratégique de long terme qui ont conduit notamment à :
  - l'abandon du fret ferroviaire qui ne représente plus que 9 % du transport de marchandises
  - l'allongement des temps de transport ferroviaire et l'inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite
  - la réduction constante des budgets nécessaires aux voies navigables intérieures
  - la vente des sociétés concessionnaires d'autoroutes à des oligopoles privés qui génèrent plus de 3,5 milliards d'euros de bénéfices annuels
  - la privatisation de compagnies aériennes et d'aéroports et la dérégulation du transport aérien
  - la privatisation partielle des ports qui a accompagné le déclin des ports du Havre et Fos-Marseille sur la scène européenne
  - l'absence d'une politique nationale ambitieuse en faveur du vélo alors qu'un tiers des actif·ves habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail

L'ouverture à la concurrence et la privatisation ont été les priorités d'Emmanuel Macron dans le secteur des transports. C'est la vision d'une Europe libérale qui brade le patrimoine national, s'attaque aux emplois et aux conditions de travail des personnels tout en poursuivant la dégradation du niveau de service rendu aux usager·es. Le transport est appréhendé sous l'angle de la rentabilité à court terme, au mépris du service public.

Dans le secteur ferroviaire, la réforme de 2018 poursuit la déclinaison des différents paquets européens en ouvrant à la concurrence tous types de lignes de train, provoquant une dégradation générale du réseau. Le privé se positionne sur les lignes les plus rentables, laissant les autres à l'abandon. Quant au fret ferroviaire, ouvert à

la concurrence en 2006, il est délaissé. Il en va de même pour le transport fluvial et maritime : la loi portuaire de 2008 a privatisé les ports français et engendré la perte de plusieurs milliers d'emplois. Le transport fluvial est en voie d'extinction par manque d'investissements : il n'existe plus que 500 exploitations, contre 3000 en 1973.

La pollution due aux transports est multiple, c'est d'ailleurs le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre. De plus, la construction de nouvelles infrastructures de transport (autoroutes, terminaux aéroportuaires, etc.) détruit les terres agricoles et fragmente les espaces naturels, rendant encore plus difficile le déplacement des animaux. Outre la pollution de l'air, les transports sont aussi responsables de la pollution sonore qui a un impact significatif sur la santé humaine.

Aucune politique répondant aux enjeux climatiques liés aux mobilités n'est planifiée. Les lignes du quotidien (Transport express régional, TER) souffrent d'un manque d'investissements chronique. Les trajets se rallongent et des lignes disparaissent. Quant aux mobilités actives (vélo et assimilés), elles attendent toujours un plan de développement à la hauteur de leur potentiel.

Les restrictions liées au Covid-19 ont provoqué une crise profonde et durable ; le gouvernement est venu au secours des entreprises publiques et privées sans remettre en cause sa logique libérale. L'exemple le plus emblématique est celui du groupe Air France-KLM. L'État, actionnaire à 15 %, prête 7 milliards d'argent public, tout en laissant se poursuivre la destruction des emplois dans le groupe et en transférant à terme le réseau moyen et court courrier à sa filiale *low cost* Transavia, voire à la concurrence ! Le gouvernement refuse d'appliquer la taxe kérosène alors que le transport aérien est en croissance structurelle.

II

NOTRE PROJET : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS, RENDRE LES MOBILITÉS DURABLES ET ACCESSIBLES

> ***Se déplacer est une nécessité et un droit. Peu importe où on habite, chacun·e doit avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins.***

Les mobilités sont des biens communs qui doivent être organisés par des services 100 % publics et accessibles à toutes et tous. Tout l'inverse des politiques menées ces dernières décennies.

Des investissements planifiés et coordonnés iront prioritairement dans les transports du quotidien pour limiter l'usage de la voiture individuelle : la priorité doit aller à la réduction des impacts négatifs sur la santé et à la sobriété énergétique, surtout à l'heure du réchauffement climatique.

Les mobilités actives (marche, vélo, etc.) seront développées et intégrées dans cette politique. Quant au transport de marchandises, ce sera l'heure de la grande bifurcation : la priorité sera donnée aux alternatives au tout routier, grâce au fret ferroviaire et fluvial.

III

NOS PROPOSITIONS : POUR DES TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES ET ACCESSIBLES

1. DES TRANSPORTS VERTUEUX ET PERFORMANTS AU SERVICE DES BESOINS QUOTIDIENS

Bifurquer vers des déplacements vertueux

La planification écologique suppose une réorganisation profonde du système existant, traçant une stratégie cohérente et de long terme au service des besoins de la France, de ses territoires urbains, périurbains et ruraux.

Aujourd'hui, la majorité des déplacements en voiture ne se voit proposer aucune alternative crédible en transport en commun, en mode doux ou à pied ou à vélo. **Il est nécessaire de diminuer le recours à la voiture individuelle, et pour cela, de réduire les distances parcourues.** Or, la majorité des déplacements le sont pour des motifs contraints : aller travailler, étudier, faire ses courses. Cela impose l'aménagement des villes en quartiers accessibles à pied, à vélo et en transport en commun. Pour cela, nous proposons les mesures suivantes :

- Réaliser un plan national de **développement massif des transports collectifs dans les grandes agglomérations,** co-financer, avec les collectivités et leurs autorités organisatrices, le développement de tous types de réseaux (métro, bus, tram ou tram-trains, transport par câble, etc.) et le renforcement de leur desserte
- Au sein des grandes agglomérations, réduire la place de l'automobile :
  - Cofinancer des infrastructures cyclables et de stationnement vélo
  - Rendre obligatoire l'aménagement et la gestion publique de stationnements vélos à proximité des gares et stations de métro, ainsi que des lieux recevant du public (services publics, établissements scolaires, bureaux, commerces, marchés)
  - Rendre obligatoire les stationnements vélo dans toutes les constructions et rénovations d'immeubles en ville et sur les lieux de travail
  - Aider les collectivités à aménager des parking-relais aux entrées de ville
  - Rendre obligatoire l'aménagement des routes départementales afin de les rendre plus sûres pour les cyclistes dès lors qu'elles dépassent un certain niveau de trafic automobile
  - Accompagner l'apprentissage du vélo dès l'école primaire en lien avec les associations
- Mettre en place une politique nationale en faveur du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE), sans effet d'aubaine et en reconstruisant une filière de fabrication de vélos en France
- Lancer un moratoire immédiat sur toute nouvelle infrastructure routière ou aéroportuaire pour permettre un état des lieux des alternatives et de l'intérêt écologique ou non du projet

- Dans le cadre du plan de développement du ferroviaire, organiser avec les collectivités locales la densification du réseau public d'autocars, afin de permettre à chaque habitant·e de pouvoir rejoindre facilement et rapidement une gare ferroviaire proche de chez lui ou elle

Pour l'accessibilité réelle des transports

Un nouveau service public de mobilités n'est utile que si chacun·e peut y accéder indépendamment de sa condition. Un réseau clairsemé, des tarifs trop élevés ou l'absence de point de vente physique en proximité sont autant de barrières invisibles que nous entendons lever pour favoriser l'accessibilité réelle des transports.

- Rendre gratuits les transports en commun urbains dans les villes et les TER et cars régionaux pour les moins de 25 ans, les privé·es d'emploi et les usager·es disposant de faibles revenus
- Rendre obligatoire le forfait mobilité durable versé aux salarié·es — notamment pour le vélo avec la possibilité de le coupler avec les abonnements de trains, simplifier et adapter au télétravail ses modalités de versement
- **Atteindre l'accessibilité totale progressive des transports et espaces publics aux personnes à mobilité réduite :** viser l'objectif *« zéro obstacle »*
- Doter chaque gare d'au moins un guichet physique toute l'année et d'agent·es pour l'accueil et l'orientation des voyageur·ses et rétablir la présence systématique d'agent·es à bord des trains
- Mettre en place le système du billet unique sur le modèle de la Suisse : il sera possible de se déplacer gratuitement dans les transports en commun de la ville d'arrivée avec un seul billet grandes lignes SNCF
- Recréer et rendre gratuits des espaces de transport de vélo non-démonté dans les lignes à grande vitesse et dans les Intercités

Nous sanctionnerons les comportements sexistes dans les transports. 60 % des usager·es des transports collectifs sont des femmes, 87 % des femmes affirment avoir été victimes de harcèlement dans les transports. Le harcèlement sexiste massif que subissent les femmes dans les transports en commun est de nature à les en évincer de facto, notamment le soir. Des mesures de formation des personnels, des campagnes de sensibilisation et une simplification des dépôts de plainte seront mises en œuvre.

Réorienter le financement des transports vers la recherche de l'utilité sociale

Le financement du secteur des transports repose sur des exonérations nombreuses en faveur des modes les plus polluants tandis que le train reste inaccessible pour une partie des Français·es. Ainsi, nous adopterons les mesures suivantes :

- Mettre fin aux avantages fiscaux pour les voitures de fonction des entreprises
- Aligner la fiscalité du kérosène et des billets d'avion sur celle de la route et rehausser la taxe de solidarité dès 2022
- Baisser la TVA sur la tarification des transports en commun à 5,5 % (contre 10 % actuellement)
- Instaurer des droits de douane sur des critères écologiques (distance kilométrique, émissions carbone et pollutions, par exemple)
- Supprimer l'Agence française de financement des infrastructures de transport (AFITF) pour redonner le contrôle des priorités de financement des infrastructures au Parlement. Il sera ainsi possible de modifier les équilibres financiers en faveur des infrastructures ferroviaires et fluviales. Cela permettra notamment d'augmenter les fonds nationaux dédiés à la création d'axes de circulation cyclables, notamment entre les villes et plus largement aux infrastructures cyclables

L'État doit en outre agir directement sans multiplier des "appels à projet" obscurs où l'effet de levier des financements publics s'estompent :

- Soutenir financièrement le transport en commun en partenariat avec les collectivités locales et leurs organismes
- Nationaliser l'ensemble des autoroutes au sein d'un seul établissement public des Autoroutes de France
- Reprendre et entretenir par l'État les routes nationales anciennement déclassées
- Mettre en place une cartographie unifiée des itinéraires cyclables sous l'égide de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN)
- Initier un service public des bornes de recharge électrique des véhicules sur la voie publique, pour s'assurer de leur déploiement équitable sur tout le territoire français, et de leur accessibilité pour toutes et tous

2. CHANGER DE MODÈLE, CONSTRUIRE L'AVENIR

Bifurquer vers le monde de l'après-pétrole

L'urgence climatique impose de décarboner massivement et rapidement le secteur des transports. L'électrification des véhicules ne doit pas créer un nouveau séparatisme social. À court terme, nous mettrons en œuvre les mesures suivantes :

- Développer sur l'ensemble du territoire les systèmes de mise à disposition de parcs de véhicules à faibles émissions pour les ménages à faibles revenus
- Favoriser, en lien avec les collectivités, le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande
- Soutenir la recherche de solutions pour faire fonctionner le parc existant de moteurs thermiques avec des carburants à faible impact écologique (gaz de synthèse, huiles alimentaires usagées, etc.)
- **Mettre fin aux zones à faibles émissions (ZFE) dans leur conception actuelle** dont les critères induisent des inégalités sociales et une trop grande tolérance à l'égard de certains véhicules, notamment les SUV, qualifiés à tort de non-polluants
- Augmenter la tarification de l'aérien, interdire la vente de billets à perte, cesser les subventions déguisées des compagnies low-cost
- Supprimer dès 2022 les connexions aériennes sans correspondances internationales lorsqu'une alternative en train existe en moins de 4h de trajet
- **Faire évoluer la logistique intercontinentale,** qui se fait essentiellement par du transport maritime utilisant le fuel. Très polluant et nocif pour la santé des riverains des ports, comme à Marseille, ce type de transport devra être modernisé et hybridé. Le recours massif au dumping social (équipages sous-payés et sous-qualifiés) augmente les risques d'accidents graves (marées noires, naufrages). Dans le cadre du protectionnisme solidaire, le transport maritime intégrera des normes écologiques et sociales et bannira à terme les pavillons de complaisance (équivalent maritime du principe du paradis fiscal) des ports français

Développer le ferroviaire, le transport de l'avenir et l'avenir du transport

En dehors de quelques axes, le réseau ferroviaire français est aujourd'hui à l'abandon : fermetures de lignes, allongements de temps de parcours, gares peu qualitatives. Nous mettrons en œuvre un **grand plan de régénération du réseau ferré existant.**

Nous interdirons toute fermeture de ligne et rouvrirons des milliers de kilomètres de liaisons dans la décennie à venir : à terme, toutes les préfectures et sous-préfectures de France seront desservies par le ferroviaire.

L'infrastructure ferroviaire n'est utile qu'associée à une offre cadencée et robuste, suffisamment fréquente pour être attractive, sur le modèle suisse. Nous augmenterons les fréquences en concertation avec les élu·es, les syndicats et les associations d'usager·es via des comités de lignes.

Le TGV ne peut être le seul mode de déplacement de longue distance. Nous introduirons des trains classiques Intercités et des trains de nuit sur les relations longues distances, mêmes desservies par le TGV, **à des prix attractifs, fixes et à réservation facultative.**

Nous adopterons un vaste plan pour le fret ferroviaire qui reposera sur :

- Un plan d'investissement massif pour la filière et notamment pour la SNCF
- La réouverture des gares de triage et le retour du wagon isolé
- Le lancement d'un grand plan pour le ferroutage et le développement du transport combiné rail-route et le subventionnement de ce service autant qu'il sera nécessaire avec l'objectif de **bannir la traversée du territoire français aux camions de transit** en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe
- La création ou la remise en état d'installations terminales embranchées (ITE) pour raccorder les sites industriels et logistiques qui sont indispensables pour l'infrastructure du fret ferroviaire

© Adobe Stock

Repenser le rapport à la vitesse

Notre société valorise l'immédiateté. La recherche sans fin de la vitesse conduit à des aberrations écologiques et sociales comme l'éclosion de services de livraison de dentifrice en moins de 15 minutes en ville par des travailleur·ses précaires, ou bien à des projets irréalistes comme des navettes hypersoniques. Nous assumons que cette recherche de gain de temps ne doit pas prendre le pas sur les autres considérations.

Nous aurons une politique volontariste en matière de sécurité routière par la formation au partage de la route et la prévention. Avec 3 500 mort·es par an, la sécurité routière ne s'améliore plus depuis une dizaine d'années. Plutôt que des radars automatiques, nous re-déploierons une police de la route focalisée sur les zones accidentogènes et les comportements dangereux.

Nous développerons le transport fluvial en particulier dans les zones urbaines et entre des plateformes logistiques. Nous augmenterons les crédits de recherche dédiés à la décarbonation de la propulsion, nous rénoverons les infrastructures fluviales existantes en augmentant leurs capacités dans le respect de l'environnement. Le transport fluvial devra être systématiquement relié aux ports maritimes.

Nous mettrons en œuvre un grand plan de développement du vélo et des micro-mobilités, créateur d'emplois, écologique, souverain, dans un système intégré, cohérent et répondant à de nombreux besoins de la vie quotidienne, des loisirs et de la logistique du dernier kilomètre.

3. PLANIFIER LES BESOINS, ORGANISER L'ÉTAT, CONSTRUIRE UN CADRE NOUVEAU

Planifier la bifurcation écologique dans les transports

Tous les projets d'infrastructures de transport ne se valent pas : des milliards d'euros sont engagés pour des grands projets inutiles et imposés alors que les financements pourraient être plus utiles ailleurs. Ainsi, nous réévaluerons certains projets pour mieux servir l'intérêt général :

- Nous mettrons fin au projet du CDG-Express, une concession privée pour un train de riches à l'efficacité douteuse
- Nous relancerons des investissements pour la réhabilitation complète en 10 ans de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) comme l'ensemble des lignes transversales
- Nous abandonnerons définitivement le projet de terminal T4 à Roissy CDG
- Nous imposerons un moratoire sur le projet Lyon-Turin, le temps de faire un état des lieux, en particulier des impacts environnementaux et climatiques, tout en réétudiant la viabilité de la ligne existante

- Nous accélérerons le contournement ferroviaire de Lyon en lui débloquant dès les premiers mois les financements nécessaires
- Nous élaborerons un plan complet pour les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) dont la construction ne doit pas se faire au détriment de la rénovation des lignes classiques parallèles. Nous réaliserons un audit pour évaluer le champ de pertinence des LGV Bordeaux-Toulouse et frontière espagnole, leur coût et leur financement par l'État

Pour porter une politique des transports ambitieuse, il est nécessaire de disposer à nouveau d'un grand ministère chargé des transports. Nous reconstruirons une administration centrale et territoriale attractive pour ses agent·es (tant pour les ingénieur·es des Ponts et chaussées que pour les agent·es techniques des routes). Celle-ci sera présente sur le terrain et suffisamment dotée en ressources et technicité pour affronter l'immense défi de la décarbonation des transports qui doit avoir lieu dans la décennie à venir. **Nous donnerons plus de poids aux associations d'usager·es des transports collectifs, d'usager·es de la bicyclette et aux syndicats des personnels du secteur,** afin de tenir compte de leurs analyses pour l'élaboration des décisions**.**

En plus de l'administration, l'État devra disposer d'établissements 100 % publics pour l'ensemble des activités du secteur et fonctionnant sous des logiques d'intérêt général :

- **La SNCF sera réunifiée au sein d'un pôle public ferroviaire entièrement intégré**
- Les Voies navigables de France seront dotées au niveau de leurs besoins
- Nous étudierons la constitution d'un pôle public du transport aérien. Aéroport de Paris (ADP) redeviendra à terme 100 % public ainsi que l'ensemble des aéroports en France qui seront gérés par un établissement public unique sur le modèle de l'AENA espagnole
- Les autoroutes seront gérées par un établissement public unique
- Les ports reviendront sous la propriété et la gestion de l'État, les ports de Marseille-Fos et du Havre devant faire l'objet d'une vision stratégique commune afin de leur redonner un rayonnement européen

Construire un cadre d'organisation des transports renouvelé

Pour porter notre projet, nous élaborerons une nouvelle loi d'orientation des transports. Les mesures régressives de la loi LOM, et les réformes successives de la SNCF seront abrogées.

De nouvelles conquêtes sociales pour les travailleur·ses du secteur

Nous rétablirons dès 2022 le statut de cheminot·e pour tou·tes les agent·es de la SNCF. Nous mettrons fin à la sous-traitance et au recours au travail détaché. Nous défendrons, en concertation avec les organisations syndicales, un régime de retraite plus favorable pour les métiers pénibles. Un nouveau socle social sera imposé dans l'ensemble des professions du secteur des transports.

Un cadre réglementaire permettant la mise en œuvre de notre politique

Nous interdirons la publicité à la télévision pour les véhicules soumis à un malus écologique, rendrons obligatoire partout ailleurs le paiement d'une taxe qui financera des publicités en faveur du train, du vélo et des transports publics.

Nous limiterons au strict nécessaire la collecte de données personnelles liées aux déplacements des individus : les véhicules connectés font peser un risque sur la vie privée de leurs occupant·es où ces données seront propriété des constructeurs, et accessibles aux États. Nous construirons un cadre protecteur en matière de véhicules connectés et garantirons une alternative anonyme à tous les services de transports (sur le modèle de la carte Navigo "Liberté" en Île-de-France, en réintroduisant les billets SNCF papiers et non nominatifs).

L'Avenir en commun est le programme de Jean-Luc Mélenchon pour l'élection présidentielle de 2022. Il est le fruit d'un long processus d'élaboration qui implique des centaines de personnes et d'organisations syndicales, associatives et politiques.

Les **Livrets de l'Avenir en commun** sont des documents complémentaires et permettent d'aller plus loin dans le détail des propositions.

Ainsi, ils intègrent le fruit de réflexions nouvelles ou approfondies sur une quarantaine d'enjeux : de la planification écologique à l'espace en passant par le plein emploi et la condition animale.

Les livrets sont élaborés de manière collective, au sein de l'espace programme de la campagne coordonné par Clémence Guetté et Hadrien Toucel, grâce au travail des groupes thématiques ouverts à toutes celles et ceux qui souhaitent les rejoindre.

L'Avenir en commun, le programme, est vendu en librairie au prix de 3 euros (Éditions du Seuil) ou sur le site **www.melenchon2022.fr/programme**

*Les livrets sont mis en ligne au fur et à mesure de leur publication sur le site **www.melenchon2022.fr** et existent en version imprimée sur commande.*

Vous pouvez aussi scanner ce QR Code pour un accès rapide à des fiches « résumé » du programme :

Pour suivre Jean-Luc Mélenchon dans cette campagne, nous vous conseillons aussi son blog : **www.melenchon.fr**