

Le Livre Blanc Transports de l'Union Européenne 2011

Une critique¹

de Winfried Wolf

Le 28 mars 2011, la Commission de l'UE a présenté le Livre Blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources". Dès l'énoncé du titre de ce nouveau Livre Blanc Transport, la contradiction inhérente à ce projet est mise en évidence à double titre :

- Un "espace unique des transports" induit l'harmonisation, la compensation sociale ; l'accessibilité pour tous - un "système de transport compétitif" induit par contre la différenciation et l'imposition du principe selon lequel le plus fort dispose de meilleures chances.
- Un "système de transport économe en ressources" a pour objectif la protection de l'environnement, une faible consommation en énergie ; la réduction de ce qu'on appelle les coûts externes du transport - un "système de transport compétitif" a par contre pour objectif des coûts faibles pour l'exploitant et des coûts externes plus importants et rend hommage au principe de rapidité et d'efficacité, ce qui est en règle générale lié à une consommation élevée de ressources.

Ces contradictions déjà manifestes dans le titre ne sont pas l'effet du hasard. Dans ce sens, on pourrait dire que le titre est à peu près honnête et plutôt programme.

Il est vrai que le Livre Blanc de l'UE ne déclencha pas l'enthousiasme ; mais il a quand même fait l'objet de mentions élogieuses. Dans une prise de position du Syndicat Européen du Transport EVG, on peut lire : "On trouve dans le livre blanc toute une série de bonnes approches, susceptibles de renforcer le rail dans la concurrence internationale." Et : "Les objectifs (dans ce Livre Blanc ; W.W.) ne sont pas nouveaux. Mais il est positif qu'ils sont définis maintenant comme objectifs officiels au plus haut niveau."

Quant à moi, je parviens à d'autres conclusions. Les objectifs avancés dans ce Livre Blanc sont ceux que l'UE avance depuis plus de quinze ans - toujours au plus haut niveau. Et ce sont justement ces approches de la politique des transports de l'UE qui affaiblissent le rail depuis bien longtemps et qui vont de plus en plus nuire au rail dans un avenir proche.

Avant de me pencher sur des détails, je voudrais dire quelques mots sur le caractère du Livre Blanc de l'UE et en même temps classer le nouveau Livre Blanc de l'UE dans la galerie des Livres Blancs de l'UE se rapportant à la question du transport.

1. Caractère et galerie des livres blancs de l'UE se rapportant au transport

Au niveau national, il existe différents niveaux de formulation et de définition de la politique. Il existe ainsi des discours solennels sur "l'état de la nation". Il s'agit là de discours particulièrement peu engageants et remplis de lyrisme. Il existe également des déclarations gouvernementales et des accords de coalition. Ce sont des déclarations bien plus concrètes de politique - tout en restant de simples *déclarations d'intention*. On a ensuite des lois, des décrets et des résolutions

¹ Le texte repose sur deux conférences tenues par l'auteur sur le thème "Livre Blanc 2011 de l'UE" le 9 novembre 2011 à Bautzen pour la commission économique Industrie Ferroviaire du syndicat IG Metall et le 30 novembre 2011 à Bruxelles pour l'European Metal Worker's Federation (EMF) -1st Workshop of the EMF train project -. Les citations extraites des livres blancs de l'UE reposent sur le texte allemand et sur le document de l'UE "KOM(2011) 144 définitif" (Bruxelles, 29 mars 2011) dans le cas du Livre Blanc Transport 2011.

budgétaires. Il s'agit là le plus souvent de politique concrète, palpable pour les citoyennes et les citoyens - tout particulièrement lorsqu'il est question d'argent, de recettes, de dépenses, de crédits et d'impôts. Il n'est pas rare que la politique concrète et palpable pour les citoyens soit en contradiction totale avec les déclarations de politique générale pleines de platitudes.

Deux exemples : dans les déclarations ministérielles de la coalition Socialistes-Verts élue en 1998 et 2002, il a beaucoup été question de responsabilité sociale, d'égalité sociale, de politique de paix et de "politique intégrée des transports". En réalité, c'est au cours du mandat Schröder-Fischer que furent votées les lois Hartz-IV, que fut mené au Kosovo le premier affrontement armé avec une participation allemande depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale et que la privatisation des chemins de fer a été renforcée.

Le programme sur la base duquel le parti PASOK a été élu fin 2009 pour mener le gouvernement et avec lequel il a remplacé le gouvernement conservateur de Karamalis se prononçait clairement en faveur de l'égalité sociale, avec la volonté déclarée que la crise grecque qui pointait à l'horizon ne soit pas combattue sur le dos de la population. La politique réellement menée par le gouvernement Papandreou et depuis fin 2011 par le gouvernement Papademos (bien qu'ayant été fortement orchestrée par l'UE et le FMI) a conduit, dans un délai de deux ans, au doublement du chômage et au triplement des personnes vivant en-dessous du seuil de pauvreté.

Au niveau de l'UE, il existe plusieurs échelons de déclarations politiques tout aussi différents. On a les Statements d'ordre général - et dans l'ensemble sans caractère engageant - de la Commission et de son Président. On a les livres blancs, qui se distinguent aussi par un degré relativement faible d'aspects concrets. Il existe aussi les "paquets chemins de fer" et les directives et ordonnances concrètes de l'UE, lesquelles, transposées au niveau national, acquièrent alors force de lois. Finalement, on a des programmes et des décisions financiers de l'UE, par exemple, en ce qui concerne le secteur des transports, les programmes TEN d'une part et le soutien du transport aérien par l'absence de la taxe kérosène et par la promotion des aéroports régionaux d'autre part, lesquels ont un impact considérable sur la politique concrète des transports.

Ceci ne signifie pas que des livres blancs ne sont pas intéressants et qu'il faille les ignorer. Cela vaut la peine d'analyser ces textes - mais il faut faire abstraction du lyrisme et mettre ces livres blancs et les livres verts² tout aussi intéressants se rapportant à la question des transports dans un cadre plus important.

Depuis 1992, la Commission de l'UE a publié deux livres verts Transports (1992 et 1995) et trois livres blancs Transports (1992, 2001 et 2011). Le nouveau livre blanc est donc le cinquième livre "multicolore" se rapportant à ce thème. Si on considère les chiffres, il y a donc eu une telle déclaration de principe de la politique des transports de l'UE tous les quatre ans. Le nouveau livre blanc est cependant la première publication de ce type depuis une décennie. Ceci conduit, à mon avis, à se laisser "aveugler". Et c'est ainsi que le commissaire aux transports actuel Siim Kallas a présenté ce livre blanc avec le slogan "tiens, me voilà !". Sur ce point, je prétends, en considérant avoir lu tous ces livres blancs et verts et en avoir fait une étude comparative : tout ce qui figure dans le nouveau livre blanc a déjà été écrit auparavant - et tout a été mieux (de manière plus précise, plus claire, plus respectueuse de l'environnement) formulé dans des textes précédents.³

² Les livres verts ont été publiés sous l'égide du commissaire respectivement responsable de l'environnement. Du point de vue de la politique environnementale, ils étaient en règle générale plus progressistes que les livres blancs de l'UE. Les livres blancs Transports ont été élaborés sous l'égide du commissariat de l'UE respectivement en charge des transports.

³ Voir Winfried Wolf, La politique des transports de l'Union Européenne, 2004. L'étude - non publiée - a été élaborée dans le cadre d'un travail de recherche pour le Centre Scientifique de Berlin (Wissenschaftszentrum WZB) et pour la Fondation Hans-Böckler de la confédération syndicale DGB.

2. Deux erreurs fondamentales dans les livres blancs et verts

En tenant compte des aspects importants pour les syndicats de la technique ferroviaire et du secteur des chemins de fer et pour les associations environnementales, j'en viens à **six erreurs ou "défauts de tissage" décisifs**, qui apparaissent dans tous les livres blancs et verts et qui mettent des accents erronés tant au niveau de la politique des transports qu'au niveau social.

Premièrement. Dans tous les livres verts et blancs, on retrouve le dogme "la croissance, la croissance avant tout". On rend hommage en particulier à la croissance des transports, que l'on présente comme faisant partie d'un niveau de vie en croissance ou comme contribuant à une plus grande qualité de vie. Dans ce modèle de transport, il n'y a pas de crises ; le rapport entre la croissance du transport et les contraintes environnementales est ignoré. Le fait de prétendre que le bonheur des individus et la qualité de vie augmentent dans la même mesure qu'on parcourt plus de kilomètres passagers et qu'on effectue plus de kilomètres tonnes est tout simplement une absurdité.

Deuxièmement. Les livres verts et blancs se basent sur l'inefficacité de l'infrastructure en place. Ils réclament plus de voies de circulation, ce qui est souvent désigné comme "bouchage de lacunes" et comme "suppression de goulets d'étranglement" (bottle necks). En règle générale, il n'est pas dit ouvertement, mais cela signifie en fait : il faut développer les routes, les aéroports, éventuellement aussi les voies fluviales et les ports maritimes. Je reviendrai encore sur le démontage systématique du rail, qui intervient en parallèle.

Troisièmement. La question des "coûts externes" si importante pour la politique des transports est évoquée. Mais d'une part de manière de plus en plus diluée et d'autre part sans la moindre conséquence.

Ceci signifie : le transport cause d'énormes coûts, sous forme de nuisances et de dégâts au niveau de la santé, de l'environnement, du climat, du découpage des paysages et des villes, etc., qui ne sont pas compris dans les prix des transports. Cette question est connue depuis plus de deux décennies. Il est vrai que les livres blancs et verts de l'UE reconnaissent cette problématique. Une étude réalisée au niveau de l'UE et pour le compte de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) est parvenue pour l'année 2000 déjà au résultat que ces coûts non inclus dans les prix des transports s'élèvent pour la période citée à un montant total de 650 millions d'Euro. Ce qui correspond à bien sept pourcent du produit intérieur brut de l'UE de l'époque... et que plus de 90 pourcent de ces coûts externes sont à imputer au trafic routier et aérien. ⁴ La logique de l'économie de marché déclare que de tels coûts non inclus dans les offres du marché doivent être intégrés (ou "internalisés") dans les prix du marché. Et que de cette manière on obtiendrait une espèce de règlement équitable du marché, sur la base duquel les consommatrices et les consommateurs ainsi que les investisseurs prendraient alors les décisions "correctes". Il est certain que cette théorie n'est pas sans vices - par exemple quel est le "prix équitable" pour un mort sur la route (ou pour la défense de la vie humaine) ? Quelle est la somme à verser à celui qui souffre de maladie mentale en raison des bruits de la circulation aérienne ? Et à celui qui est handicapé suite à un accident de la route et cloué à un fauteuil roulant ? Dans l'étude citée, des sommes d'argent sont aussi définies pour de telles conséquences de cette organisation spécifique du transport. En effet, les quelques 40.000 morts de la route par an dans l'UE ou les plus de 100.000 personnes par an qui sont handicapées suite à un accident de la route doivent être considérés d'une façon ou d'une autre dans un bilan global. Je ne voudrais qu'évoquer brièvement ici la problématique de cette façon de voir purement basée sur l'économie de marché, que je ne développerai pas davantage.

⁴ L'étude "Coûts externes des transports" a été rédigée par les Instituts INFRAS à Berne et IWW à Karlsruhe ; elle a été réalisée pour la première fois en 1994 et mise à jour en 2000 et en 2004. Auteurs : Christoph Schreyer (INFRAS), Christian Schneider (INFRAS), Werner Rothengatter (IWW), Claus Doll (IWW) et David Schmedding (IWW). La base géographique exacte se réfère à une structure nommée "EUR-17" ; ceci signifie l'UE de l'époque avec 15 pays membres et les pays non-UE Suisse et Norvège. En raison des transports internationaux, les "îlots" Suisse et Norvège ont été intégrés dans l'analyse.

Il s'agit ici du principe fondamental : la question des coûts externes est évoquée dans tous les livres verts et blancs cités - mais de manière de plus en plus diffuse d'un livre à l'autre. Dans la réalité de la politique du transport, le fait n'est pas seulement qu'il n'existe aucune approche vers une internalisation de ces coûts. C'est bien plutôt le contraire qui se produit - on observe une dérive de plus en plus importante des coûts réels du transport - les coûts du trafic routier et aérien baissent réellement en partie, mais en tous cas relativement aux coûts du reste du trafic public au sol (ÖPNV). Voir aussi le paragraphe suivant.

Ce qui est décisif ici, c'est que de cette manière et en raison de tels "signaux erronés du marché", une organisation problématique du transport, provoquant un "trafic inversé" va forcément s'établir solidement.

Quatrièmement. Les chemins de fer et le trafic ferré ne sont évoqués dans les livres verts et blancs - si déjà il en est question - que sous forme de trafic à grande vitesse (et souvent comme faisant partie des projets TEN⁵). Ce qui signifie que le trafic à grande distance est ici l'aspect essentiel. Mais celui-ci représente à peine environ 10 pourcent de toutes les prestations de transport - et 25 pourcent au maximum des prestations de transport dans le domaine ferré. Mais cela signifie par contre : le trafic de masse décisif dans le domaine ferroviaire n'existe tout simplement pas dans ces documents-cadre de l'UE. Bien au contraire, l'image du transport présentée ici correspond aux besoins spécifiques des eurocrates au niveau du transport.

Cinquièmement. Les livres verts et blancs nommés sont marqués par la foi en le marché et en la concurrence. J'ai déjà évoqué qu'une telle orientation est globalement problématique, que l'on ne peut pas répondre aux grandes questions qui nous préoccupent actuellement uniquement avec des mesures de l'économie de marché. Pour compléter l'aspect des morts et blessés de la route, penchons-nous sur la question des changements climatiques. Ici aussi on tente d'y réagir de manière purement liée à l'économie de marché - par exemple par le commerce d'émissions. En réalité, les émissions de gaz de serre continuent à augmenter considérablement, ce qui aura des conséquences catastrophiques, si ce phénomène se poursuit dans la dimension actuelle. Il est manifeste qu'une politique climatique raisonnable devra reposer avant tout sur une politique intervenant concrètement, donc aussi sur des interdictions, des restrictions concrètes, des mesures, etc. J'approfondirai encore ce point avec l'exemple du Livre Blanc Transports 2011 actuel.

En règle généralement, ce cinquième défaut de tissage dans les documents de l'UE entraîne la revendication d'une "ouverture des marchés des transports", d'un "libre accès au réseau ferré" et avant tout la revendication d'une séparation entre le réseau et l'exploitation (voir 3ème partie).

Sixièmement. Les livres-cadre de l'UE se rapportant aux transports ont établi le postulat d'une espèce de droit de l'homme, celui du "droit à la mobilité". Pourtant il est question avant tout de la croissance des kilomètres-passager parcourus dans le cadre des pratiques de mobilité. Cet aspect est en relation étroite avec le premier défaut de tissage cité des livres verts et blancs de l'UE, du credo de la poursuite de la croissance. Dans le Livre Blanc Transports en 2001 déjà, cette opinion avait été définie comme suit : "Il existe un droit fondamental à la mobilité. Celle-ci et la poursuite de la mobilité sont considérés par les citoyens de l'UE comme un droit acquis et même revendiqués comme un droit."

5 TEN = Trans European Networks ; grands projets de l'UE dans le secteur des transports. En font partie entre autres les liaisons Scanlink Danemark-Suède, la liaison Fehmarnbelt entre l'Allemagne et le Danemark, le tunnel de base du Brenner, la ligne à grande vitesse Turin-Lyon (Val di Susa), Stuttgart 21 et la nouvelle ligne Wendlingen-Ulm, les lignes à grande vitesse en écartement de voie normal sur la péninsule ibérique comme Madrid-Barcelone, Madrid-Séville et Madrid-Lisbonne.

3. Le Livre Blanc Transports 2011 de l'UE

Le nouveau Livre Blanc Transports de l'UE est de loin le plus mince au niveau quantitatif et qualitatif. Les 35 pages de texte peu compact du document lui-même ne représentent qu'un tiers du livre blanc de 2001. Le contenu est de même, dans l'ensemble d'ordre très général, sans qu'on y trouve la moindre déclaration précise qui pourrait permettre de soumettre le livre blanc à une épreuve maintenant ou dans le futur.

Deux comparaisons. Dans le livre blanc de 2001 on trouvait encore la valeur concrète selon laquelle "la part de marché du rail dans le trafic de marchandises devait passer de 8 à 15 pourcent d'ici 2020". En chiffres absolus, cela aura correspondu à peu près à un triplement des prestations de transport sur le rail. Dans le nouveau livre blanc, il n'est même pas question de cet objectif. La raison est évidente : il n'a pas été possible d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises au cours des 10 années passées. Ce livre blanc 2011 formule maintenant l'objectif suivant :

"En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation (comprendre navigation côtière, W.W) d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050."

On note ici déjà l'absence de rapprochement avec la situation actuelle : quel est, s'il vous plaît, le pourcentage du transport routier de marchandises de l'UE sur des distances supérieures à 300 km qui s'effectue actuellement par camion ? Et quelle est la part représentée par "30 %" ou "50 %" ? Cet objectif signifie également, à contrario, que le transport routier de marchandises sur des distances inférieures à 300 km n'est pas considéré dans cette option de transfert. Si on analyse la question du nombre de transports poids lourds parcourant une distance supérieure à 300 km, les statistiques allemandes des transports donnent les réponses bien décevantes suivantes : la distance moyenne des transports de marchandises effectués par camions en Allemagne en 2009 n'était que de 100 km (sachant qu'elle n'était que de 84 km en 2000). Bien sûr, il y a aussi le trafic poids lourds international - non négligeable - (déclaré comme trafic poids lourds avec des camions étrangers dans la statistique allemande), qui s'effectue en principe sur des distances nettement plus importantes. Mais il existe, comme une espèce de contrepoids, les transports d'usine par camions, ce sont des transports effectués avec les poids lourds des entrepreneurs transportant leurs propres produits avec leurs propres camions. Ce trafic d'usine n'est pas compris dans le "trafic professionnel en poids lourds" ; il s'effectue sur des distances bien plus courtes. Dans le bilan global, la distance moyenne de transport pour la totalité du trafic poids lourds sur le territoire allemand devrait donc se situer effectivement aux alentours de 100 km. La valeur correspondante pour la totalité du trafic poids lourds de l'UE devrait être du même ordre, l'Allemagne étant un grand pays et de nombreux transports par poids lourds dans les pays plus petits - et surtout ceux effectués sur les îles de Grande-Bretagne et d'Irlande - intervenant sur des distances moyennes bien plus réduites.

En somme, cela signifie : les transports poids lourds sur des distances de plus de 300 km représentent un segment de marché extrêmement réduit. L'objectif du livre blanc de réduire ces transports à un tiers en 20 ans n'est pas sérieux ; la déclaration dans ce sens n'est autre qu'un bluff. Et ce manque de sérieux que l'on peut constater dans de nombreux passages de ce livre blanc jette une lumière significative sur l'ensemble du caractère du document.

Un autre exemple : dans le livre blanc de 2001 figure un graphique impressionnant sur le développement en sens opposés de l'infrastructure du rail et de la route : le réseau routier au sein de l'UE est plus long d'année en année, tandis que le réseau ferré est réduit. La commissaire aux transports de l'époque, Loyola de Palacio, déclare bravement à ce sujet : il n'est pas admissible "que sur la moyenne des 30 dernières années, 600 kilomètres de voies ferrées continuent de disparaître chaque année, tandis que 1200 kilomètres de nouvelles autoroutes sont construites dans le même temps."

Le Livre Blanc de 2011 passe cette question sous silence. Pourquoi donc ? Parce que c'est justement cette tendance, dont le livre blanc disait il y a dix ans qu'elle ne devait pas se poursuivre, qui continue exactement de la même manière. Voir encore plus de détails plus avant.

Le commissaire de l'UE Siim Kallas a formulé la philosophie de base du nouveau livre blanc de la manière suivante : "La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir."

Le Livre Blanc Transports, qui a pour l'essentiel été élaboré en 2000 et présenté seulement fin mars 2011, n'a pas été en mesure d'appréhender la nouvelle et profonde crise de l'UE et en particulier la nouvelle crise de l'euro et financière dans leur intégralité. Mais on peut aujourd'hui constater en considérant cette crise : l'"intégration de l'économie mondiale" - plus simplement connue sous le terme de globalisation - est l'une des causes de la profonde crise structurelle que rencontrent les pays à la périphérie de l'UE depuis fin 2010 et qui se propage de plus en plus vers le centre de l'UE. Il est tout à fait possible que cette crise devienne encore plus sévère et que nous soyons confrontés en 2012, avec l'effet combiné de la crise financière, de celle des banques et de l'euro et avec une nouvelle crise de l'économie réelle, à une nouvelle crise généralisée, qui dépassera de loin celle de 2008/2009 - et qui sera une nouvelle fois en partie le résultat de l'"intégration" de pays économiquement faibles et non préparés dans l'UE et dans l'économie mondiale.

Dans ce cadre également, le Livre Blanc Transports de l'UE s'avère être naïf et idéologiquement orienté.

4. Concrétisation des "six défauts de tissage" en rapport avec le Livre Blanc 2011

Dans les lignes suivantes, je souhaité concrétiser les six défauts de tissage déjà évoqués, qui marquent les livres blancs et verts de l'UE depuis au moins deux décennies.

(1) Optimisme de croissance

Dans le nouveau livre blanc, on trouve l'exigence : "Il faut assurer la croissance des transports". Kallas déclare : "L'hypothèse largement répandue selon laquelle la mobilité doit être restreinte pour combattre le changement climatique est tout simplement fausse."

Cet homme se rend la vie bien facile. Il est un fait qu'au sein de l'UE, 25 pourcent de tous les gaz à effet de serre responsables du changement climatique sont à imputer au secteur des transports. Le trafic routier et aérien est responsable de 90 pourcent de ces gaz. Dans l'UE, le secteur des transports est le seul secteur économique dans lequel les émissions de CO₂ continuent de croître. Elles augmentent même à une telle allure qu'elles compensent le recul observé dans le passé et à l'heure actuelle dans d'autres secteurs économiques de l'UE. Les économies d'émissions souvent citées réalisées par les véhicules particuliers, les poids lourds et les avions, sont plus que compensées par la progression généralisée du trafic routier (véhicules particuliers et camions) et aérien.

Ceci signifie : la réduction significative et rapide des gaz à effet climatique dans le trafic routier et aérien devrait être un des éléments essentiels de toute politique des transports responsable. Ceci ne pourra être réalisé que dans le cadre d'une politique des transports qui prévoit *également* une nette réduction des prestations de transports effectuées dans ces secteurs. Le fait que ceci ne signifie pas nécessairement et surtout pas dans la même mesure une réduction de la "mobilité" est une autre paire de manches. Le fait que le livre blanc revendique qu'il faut "assurer la CROISSANCE des transports" est tout à fait absurde et carrément irresponsable en face de la

catastrophe climatique qui se dessine très clairement. On formule ainsi en réalité une politique des transports conduisant forcément à des charges de plus en plus importantes pour le climat.

(2) Inefficience et encombrements

Dans le nouveau Livre Blanc Transports, on trouve la constatation suivante : "Les encombrements constituent un souci majeur pour le secteur des transports de l'UE. Ceci compromet l'accessibilité." Dans un style si typique pour ce document, on trouve alors une déclaration soudaine et sans plus de justification sur son origine : "Les coûts liés aux encombrements augmenteront d'environ 50 % d'ici à 2050." Augmentation par rapport à quel point de départ ? Quel est donc le montant actuel de ces "coûts liés aux encombrements" ? Comment ont-ils été calculés ?

Et aussi : quelles sont donc les infrastructures "encombrées" ? Pour les spécialistes dans ce domaine, il est clair que Kallas évoque ici avant tout ce qu'on appelle les "coûts des bouchons" dans le trafic routier. Mais des scientifiques faisant autorité dans le domaine des transports réfutent à juste titre que ce type de "coûts" est significatif ; en particulier, ils ne peuvent être mis au même niveau que les coûts externes.⁶

Il est intéressant de constater qu'il n'est question des coûts des bouchons qu'en relation avec le trafic routier (véhicules particuliers et camions) - tandis que le réseau autoroutier est constamment élargi en parallèle. Dans le même temps, il n'y a pas ni bouchons, ni coûts liés aux bouchons dans le trafic ferroviaire - bien entendu en raison du système -, tandis que le réseau ferré connaît des réductions constantes.

Ce qui nous permet de concrétiser la comparaison entre le livre blanc 2011 et celui de 2001 sur ce point. Le réseau autoroutier des 27 pays de l'UE (EU-27) représentait en 2000 une distance totale de 54.700 km ; en 2007, on en comptait déjà 65.100, en 2012 on devrait dépasser les 70.000 km. Dans le même temps, le réseau ferré des 27 pays membres de l'UE passait de 217.349 km à 212.842 km (en l'an 2008). Rapporté à une année, il en résulte (pour la période avec des chiffres exacts) une diminution du réseau ferroviaire de 563 km par an et un développement du réseau autoroutier de 1306 km par. Quelle était le rapport cité par la commissaire Loyola de Palacio en 2001 ? 600 km de réduction du réseau ferroviaire et 1200 km d'autoroutes supplémentaires... comme représentant une "évolution, qui ne devait pas se poursuivre". Nous avons vécu maintenant une autre décennie, au cours de laquelle - tableau sinistre avec des relents d'économie planifiée ! - l'évolution en sens opposé se poursuit année après année avec exactement ce même nombre de kilomètres.

Les initiatives développées au niveau des transports ont marqué le "proverbe" suivant : "Qui sème des routes, récolte le trafic routier". C'est exactement ce qui se produit dans l'UE (et dans le monde entier). Dans un certain sens on peut aussi dire que l'UE fait "tout revêtir de béton" : la construction de nouvelles autoroutes se développe plus rapidement que le trafic de véhicules particuliers.

(3) Coûts externes

Cette question est en grande partie ignorée dans le nouveau Livre Blanc Transports et, s'il vraiment il en est question, elle est traitée comme une bagatelle. Ceci représente un contraste saisissant par rapport aux livres verts et blancs des années 1992 et 1995. Dans le livre blanc, Siim

⁶ Les coûts liés aux bouchons sont des coûts occasionnés en règle générale dans le trafic routier, car c'est uniquement dans ce type de trafic, en raison de son organisation anarchique ("chacun prend simplement la route"), que se produisent d'importants bouchons, tandis que les trafics aérien et ferroviaire sont organisés selon un plan précis et en fonction des capacités existantes. Il est donc évident que le fait de définir les coûts liés aux bouchons comme des "coûts externes", comme ce fut le cas dans certains livres verts et blancs de l'UE se rapportant aux transports, donne une image déformée. Il est généralement admis que les routes produisent du trafic routier et des bouchons et que c'est justement la région présentant le réseau autoroutier le plus dense au monde, Los Angeles, qui présente le plus grand nombre de bouchons.

Kallas avance l'argument : "Nous pouvons rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole. Sans sacrifier son efficacité, ni compromettre la mobilité, de telle sorte qu'il n'en résulte que des avantages."

Ceci est tout à fait insensé. La dépendance à l'égard du pétrole est, tout particulièrement dans le secteur des transports, plus importante qu'elle ne l'a jamais été. Les agro-carburants et les voitures électriques ne jouent qu'un rôle mineur - et sont impactés par des problèmes inhérents au système. D'un point de vue purement technique, il n'est pas concevable que ces soi-disant alternatives à la dépendance envers le pétrole jouent un grand rôle à l'avenir. Même les plans officiels - et bien trop optimistes - de l'UE ou des gouvernements à Berlin ou Paris ne prévoient qu'une part de moins de 5 pourcent du parc roulant total pour les véhicules électriques d'ici 2025 et de moins de 3 pourcent pour les prestations de transport.

Le livre blanc ignore en grande partie la revendication, figurant à l'ordre du jour depuis plus de deux décennies, d'une internalisation des coûts externes dans les coûts effectifs des transports. Au contraire, on peut y lire : "La Commission va élaborer des orientations pour la "mise en œuvre de l'internalisation des coûts..." Rappelons-nous : depuis plus de 15 ans, il existe des études reconnues sur le montant des coûts externes dans les transports ainsi que l'exigence de les intégrer. Mais le Livre Blanc de 2011 veut d'abord "élaborer des orientations" dans ce sens, ce qui n'est rien d'autre que du laisser-faire et la poursuite de l'attitude attentiste.

La question des coûts externes est particulièrement évidente dans le trafic aérien ; les émissions de CO₂ des transports aériens sont considérées comme particulièrement critiques, car elles sont surtout produites à grande altitude, ce qui nuit beaucoup plus au climat que les émissions produites au niveau du sol. Et néanmoins, le kérosène n'est même pas soumis à la taxe-carburants. Quant à la remarque revenant sans arrêt dans les débats internationaux sur l'environnement, selon laquelle il est bien difficile pour un *seul* pays de prendre l'initiative d'une telle imposition du kérosène, une "telle mesure" doit être prise à l'échelle mondiale... ou du moins pour l'ensemble des pays de l'UE, le livre blanc de l'UE y riposte de la manière suivante :

"Il faut veiller à ne pas imposer de charges excessives aux transports aériens de l'UE, qui pourraient compromettre le rôle de l'UE en tant que plaque tournante mondiale des correspondances aériennes. La capacité des aéroports doit être optimisée et (...) développée pour faire face à la demande croissante de déplacements en avion."

En réalité, la majorité de tous les vols des compagnies européennes concerne des vols intérieurs dans un pays de l'UE ou des vols d'un pays européen à l'autre (= vols intra-européens). Dans le cas d'une taxe européenne sur le kérosène (ou d'un impôt adéquat, par exemple un droit sur les émissions), les compagnies aériennes étrangères seraient tenues de verser également cette taxe (ou ce droit) à l'intérieur de l'UE. On peut aussi sans aucun doute s'attendre à ce qu'une telle taxe, une fois en place dans un important bloc économique tel que l'UE, serait sans tarder appliquée en Amérique du Nord et dans de grandes parties de l'Asie. Lorsque le Livre Blanc de l'UE prétend ici défendre "l'Europe comme plaque tournante globale des transports aériens" et n'exige pas de taxe sur le kérosène, c'est uniquement pour défendre les intérêts des grands avionneurs, et avant tout ceux de EADS-Airbus, poursuivant ainsi les nuisances massives pour le climat. D'autre part, l'UE souhaite réellement, en réponse à la crise financière, prendre ici une voie particulière similaire et mettre en place un "impôt sur les transactions financières", peut-être même pour les seuls pays de l'UE. Tout est donc possible...

La remarque selon laquelle tout cela intervient uniquement parce qu'il faut "venir à bout de la demande en transports aériens" n'est pas crédible. Cette demande ne croît pas pour des raisons naturelles. Elle augmente en premier lieu en réponse à la politique du marché des transports, qui rend les vols extrêmement peu chers, tandis que les transports ferroviaires se sont considérablement renchérissés dans le même temps. Ceci entraîne en Allemagne par exemple que les vols intérieurs - ceux intervenant à l'intérieur des frontières allemandes - ont augmenté de 70

pourcent entre 1995 et 2010, tandis que les transports ferroviaires grandes lignes stagnaient sur la même période, malgré l'existence de nombreuses liaisons à grande vitesse. La raison de cette évolution à l'envers est avant tout le fait que les vols sont devenus nettement moins chers sur cette période, tandis que les prix des liaisons ferrées grandes lignes ont augmenté d'au moins 45 pourcent en valeur nominale et de plus de 25 pourcent en valeur réelle (inflation déduite).

(4) Conception unilatérale du transport ferroviaire

Le nouveau Livre Blanc Transports réclame "... d'achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen d'ici 2050, avec un triplement de la longueur du réseau existant d'ici 2030. (...) D'ici 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train."

Une nouvelle fois, ces objectifs sont ambitieux. Si on fait abstraction du fait que par exemple un "triplément de la longueur du réseau à grande vitesse existant" est illusoire et aussi trompeur⁷, il reste la banale vérité : bien qu'il y ait eu au cours des dernières 25 années un développement des réseaux à grande vitesse et une augmentation du trafic à grande vitesse (HGV), la longueur totale du réseau ferroviaire - donc y compris ces réseaux HGV - a été réduite d'année en année comme décrit. La part du rail dans l'ensemble des prestations de transport n'a pas pu être augmentée.

La raison de cette situation peut être formulée comme suit en adaptant une citation célèbre de Bill Clinton "c'est l'économie des chemins de fer, stupide !" "La cause en est l'économie - et la structure - du trafic ferroviaire, bêta !" 90 pourcent de tous les déplacements en chemins de fer en Allemagne - donc dans un pays présentant une grande surface - ont lieu sur de petites lignes, avec moins de 50 km de distance par déplacement. Si on considère la prestation de transport⁸ au lieu du volume du trafic, un pourcentage d'au moins 50 pourcent de tous les kilomètres-passager effectués par voie ferroviaire se rapporte à ce qu'on définit comme le trafic régional petites lignes. La tendance est cependant à l'augmentation ; la part du trafic régional augmente en Allemagne. Même en laissant de côté l'ensemble du trafic régional et en ne considérant que le trafic grandes lignes - ce qui en Allemagne représente pour l'essentiel des déplacements en train avec les types de véhicules IC, EC, ICE et trains de nuit -, la distance moyenne de chaque déplacement grandes lignes est de l'ordre de 250 km. Ou bien : la moitié des déplacements se fait à une distance inférieure à 250 km et la moitié à des distances de plus de 250 km. Mais cela signifie que pour la majorité des déplacements purement grandes lignes, le fait que le train circule à grande vitesse ou à vitesse normale n'a aucune importance. Une possible économie de temps est relativement faible dans cette fourchette d'environ 250 km de trajet. De même, pour le voyageur type des trains grandes lignes, des critères comme la ponctualité, le confort, la disponibilité de places assises et le prix du billet sont bien plus importants que la question de savoir si le train se déplace à une super-vitesse ou bien à une "vitesse normale pour un train".

En n'évoquant une nouvelle fois que le trafic ferroviaire à grande vitesse et en voulant avant tout développer et promouvoir cette forme de déplacement, le Livre Blanc de l'UE - comme presque tous les livres blancs précédents - ses auteurs se concentrent sur une clientèle extrêmement minoritaire dans le trafic ferroviaire. En outre, une évaluation chiffrée détaillée incluant les coûts de l'infrastructure montre que le trafic à grande vitesse est nettement plus déficitaire que le trafic ferroviaire conventionnel.

Le Livre Blanc de l'UE réclame aussi que "dans la mesure du possible, tous les grands aéroports soient rattachés au réseau européen à grande vitesse." Cette déclaration semble correcte, mais

⁷ En France et en Allemagne, la construction d'un réseau à grande vitesse est intervenue parallèlement à la réduction du réseau global. Souvent, des lignes à grande vitesse remplacent tout simplement des lignes existantes pour le trafic ferroviaire conventionnel. Le terme "construction d'un réseau à grande vitesse" suggère la création de quelque chose de *complémentaire, en plus du réseau classique*. Ceci n'est vrai que pour une petite portion des lignes à grande vitesse.

⁸ Volume du trafic = total de tous les déplacements ; prestation de transport = nombre de déplacements multiplié par les kilomètres parcourus (= kilomètres passager)

elle est totalement contre-productive. S'il existe un élément en faveur du trafic à grande vitesse, c'est la réduction des temps de trajet entre les grandes métropoles, ce qui pourrait entraîner la suppression des liaisons aériennes. Mais si on prévoit des arrêts *supplémentaires* aux alentours des métropoles et si des kilomètres supplémentaires de détour sont même éventuellement parcourus pour "rattacher" ces aéroports, les gains de temps réalisés auparavant par de grandes vitesses sont annulés. Il arrive aussi que l'aéroport lui-même devienne un nœud ferroviaire et les voyageurs souhaitant rejoindre la métropole doivent changer de train à cet endroit. Mais de ce fait le trafic à grande vitesse fait de plus en plus office de bretelle d'accès aux aéroports et de moyen de relier les aéroports entre eux et d'optimiser les Slots (droits d'atterrissage) des compagnies aériennes. Mais, de ce fait, le trafic à grande vitesse sert à promouvoir le trafic aérien et non pas à le remplacer. En Allemagne, ceci est depuis longtemps un fait établi pour diverses liaisons urbaines comme Cologne-Berlin (où le trafic aérien est en nette croissance, tandis que le trafic ICE stagne).

(5) *Foi en le marché : concentration sur la concurrence et la privatisation*

Dans le Livre Blanc de 2011, on trouve le passage suivant défini comme "l'objectif de la commission européenne" : "pour la prochaine décennie, (...) créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant les entraves restantes entre modes et entre systèmes nationaux, (...) en facilitant l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux." Particulièrement dans le secteur des chemins de fer, on veut obtenir une véritable "ouverture des marchés". Il est ainsi proclamé "l'ouverture du marché intérieur du transport de passagers à la concurrence, entre autres par l'obligation d'attribuer les contrats de services publics dans le cadre d'appels d'offres concurrentiels ; (...) la garantie d'un accès réel et non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services ferroviaires connexes, en assurant notamment la séparation structurelle entre la gestion des infrastructures et la fourniture des services."

La revendication d'une séparation entre le réseau et les opérateurs n'est pas nouvelle pour la commission européenne. Dans ce livre blanc, elle est toutefois avancée sous une forme extrêmement dure. Elle doit être considérée dans le cadre de la pure idéologie, ou du soutien absolu en faveur des privatisations dans l'exploitation des chemins de fer et du démantèlement des compagnies de chemins de fer homogènes, qui à l'heure actuelle sont encore prédominantes dans toute l'Europe. L'objectif est tout autre qu'une meilleure exploitation des chemins de fer.

Les deux pôles des chemins de fer européens - la Suisse et la Grande-Bretagne le montrent bien. Personne ne remet en cause que les meilleurs chemins de fer au monde se trouvent en Suisse. Mais il s'agit là de chemins de fer qui coûtent nettement moins cher au contribuable par unité de transport que d'autres chemins de fer européens.⁹ Et il s'agit de chemins de fer intégrés - l'infrastructure et l'exploitation sont entre les mains d'une société, les "chemins de fer suisses" (SBB).

A l'opposé, on trouve les chemins de fer en Grande-Bretagne. Le gouvernement conservateur-libéral a présenté récemment un rapport détaillé les évaluant, le rapport Mc Nulty. En établissant un bilan de la privatisation des chemins de fer britanniques, ce rapport dégage les conclusions suivantes : la privatisation des chemins de fer a entraîné une forte augmentation des prix du billet ;

⁹ Selon l'expertise PRIMON de Booz Allen Hamilton, "les subventions publiques moyennes annuelles en Euro cents par kilomètre unitaire (Ptkm) des chemins de fer sur la période entre 1995 et 2003" étaient de 2,4 cents en Suisse, 4,2 en Suède, 5,3 en Grande-Bretagne, 6,2 en France, 6,6 en Autriche, 7,0 en Allemagne, 6,7 au Danemark, 9,2 aux Pays-Bas et 9,4 cents en Italie. Ce qui signifie que les offres plutôt piètres en chemins de fer en Autriche ou en Allemagne coûtent au contribuable presque trois fois autant que ce que les Suisses paient dans leur pays pour une offre en chemins de fer plutôt luxueuse. Il faut rappeler que le rapport d'expertise (PRIMON = Privatisation avec ou sans réseau) a été rédigé par des personnes poursuivant l'objectif d'une privatisation de la Deutsche Bahn AG. Alternatives de privatisation de la Deutsche Bahn AG - avec ou sans réseau, Booz Allen Hamilton, Janvier 2006, page 77 (Version pour les députés au parlement allemand). L'unité "Ptkm" est une valeur artificielle - judicieuse -, qui additionne les kilomètres-passager (Pkm) et les kilomètres-tonne (tkm) pour obtenir ainsi une valeur de prestation unitaire, sur laquelle seront basées les subventions publiques. Si on traduit ces données : pour permettre la prestation d'un kilomètre-passager et d'un kilomètre-tonne, les contribuables suisses paient 2,4 cents, etc.

aujourd'hui, les chemins de fer britanniques ont de loin les tarifs les plus élevés de toute l'Europe. Les subventions publiques pour les chemins de fer ont triplé. L'efficacité des chemins de fer britanniques est inférieure d'un tiers à celle de systèmes ferroviaires comparables en Europe. Comme chacun sait, la Grande-Bretagne présente un exemple éclatant de chemins de fer avec une stricte séparation entre le réseau et l'exploitation, sachant qu'entre 1996 et 2001 l'infrastructure avait aussi été gérée sous forme privatisée (avec des conséquences catastrophiques) ; depuis 2002, le réseau ferré se trouve à nouveau sous le contrôle de l'état. Les conclusions tirées par le gouvernement britannique de ce bilan désastreux sont conformes à l'orientation fondamentale de ce gouvernement : la suppression des emplois doit se poursuivre et d'autres gares doivent être fermées.

Les revendications en faveur de la "concurrence", compétitivité, privatisation et séparation du réseau et de l'exploitation sont irréalistes ; elles ne servent en aucun cas l'objectif d'une meilleure exploitation des chemins de fer. Même au Japon, un pays ayant un succès relatif avec son secteur ferroviaire privatisé, les diverses compagnies de chemins de fer agissent toutes comme une entreprise *intégrée* et sur la base de monopoles régionaux (sachant que ce monopole s'opère souvent sur toute une île). De même, on ne trouve, au cours des 180 années de l'histoire des chemins de fer, aucune compagnie ferroviaire ayant réussi avec succès la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation. Lorsque l'UE et le nouveau Livre Blanc de l'UE élèvent justement cet aspect au rang d'une exigence centrale, ceci n'a rien à voir avec l'objectif d'une amélioration des chemins de fer. Bien au contraire, de graves préjudices du trafic ferroviaire dus à une poursuite du démantèlement et de la segmentation ainsi qu'à une augmentation massive de la nécessité de subventions publiques pour le secteur ferroviaire (ce qui profite par ailleurs indirectement aux gestionnaires concurrents des transports) sont pris en compte, du moins tacitement.

(6) Le bien collectif de la mobilité

Dans le Livre Blanc Transports de l'UE, on peut lire au niveau du sixième "défaut de tissage" : "La mobilité est essentielle pour le marché intérieur (...) Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois (...) Freiner la mobilité n'est pas une option."

Le livre blanc confond ici mobilité et prestation au kilomètre. Ce n'est pas en parcourant un maximum de kilomètres que les gens sont mobiles. La mobilité se définit qualitativement - selon la satisfaction optimale des objectifs de mobilité. Sachant que le temps nécessaire pour réaliser la prestation de mobilité est plutôt considéré comme perdu. Une politique des transports réduisant le temps passé dans les transports amène donc un gain de qualité de vie. Le développement constant des voies de circulation, en particulier des routes, était jusqu'à présent toujours lié à une augmentation du temps de trajet - entre autres, parce que les villes comptant de nombreux véhicules s'accompagnent toujours d'une déstructuration et de long trajets et parce que le trafic routier signifie toujours des bouchons et qu'un trafic routier plus dense signifie encore plus de temps passés dans les bouchons. Il faudra revenir sur ce point. Il faut constater que le concept de mobilité contenu dans le Livre Blanc de l'UE est d'un intérêt discutable.

Prétendre que la "mobilité" s'accompagne de "créations d'emplois" est faire preuve d'une vue très courte. Cette déclaration signifie certainement que la structure généralisée du secteur des transports avec un trafic croissant de véhicules particuliers et de camions et un trafic aérien en forte progression génère la création d'emplois. Mais en réalité le nombre d'emplois dans la totalité de l'industrie automobile européenne est resté pratiquement stable sur les 25 dernières années ; dans les pays classiquement producteurs d'automobiles comme l'Espagne, la Grande-Bretagne, la France et l'Italie, il a même gravement diminué. En Allemagne, le niveau a tout juste pu être maintenu (avec 800.000 emplois). Uniquement en Europe centrale et orientale, il a connu une forte croissance après les changements politiques.

Sur la même période, on constate toutefois dans les pays de l'EU-27 une réduction des emplois dans le secteur ferroviaire et dans l'industrie ferroviaire de l'ordre d'un million de personnes. Il est frappant de constater à quel point la question des "emplois" est traitée unilatéralement et comment il n'est question de la "création d'emplois" que lorsqu'il s'agit d'emplois *spécifiques*. Au sujet des emplois dans le secteur public - par exemple chez les chemins de fer, dans les transports en commun publics, dans les services urbains, de même que dans la formation et l'éducation et dans le secteur de la santé - on dit souvent qu'il a été possible "d'économiser" des emplois.

La constatation globale figurant dans le Livre Blanc de l'UE selon laquelle "freiner la mobilité" ne peut pas "être une option" est discutable. Toute politique s'accompagne toujours de restrictions. L'environnement, la nature et les loisirs physiques s'accompagnent de restrictions. Lorsque le volcan Eyafjallayökull crache des cendres volcaniques, cela provoque une restriction de la mobilité (tandis que dans le même temps des centaines de milliers de personnes vivant à proximité des grands aéroports ont pu respirer et, pour la première fois depuis des décennies, profiter tranquillement de leur environnement et dormir sans le bruit des avions). Chaque péage urbain est lié à des restrictions d'une mobilité spécifique (tandis qu'elle entraîne dans le même temps une augmentation de la mobilité des piétons, des cyclistes, des enfants et des personnes handicapées).

La certitude des changements climatiques rend urgente la réduction des prestations de transports motorisés, ce qui pourra au final être une condition préliminaire pour que les générations futures puissent jouir d'une vie de qualité - entre autres avec la mobilité.

5. Quels sont les objectifs à fixer par les syndicats et les associations environnementales - comment un livre blanc portant le titre "mobilité solidaire" pourrait-il être structuré ?

Dans le cadre de cet exposé, de ce texte, il n'est pas possible d'exposer dans le détail un modèle alternatif de transports en tenant compte en particulier de la responsabilité syndicale et au niveau de la politique environnementale. Les sept éléments ci-après permettent toutefois d'exposer les grandes lignes de la structure d'une telle alternative.

(1) Réalisme et responsabilité

Il est indispensable d'évaluer de manière réaliste et responsable le rôle du secteur des transports et sa signification pour la mobilité des personnes d'une part et au niveau du climat et de l'environnement d'autre part. "Peak oil" - le fait que le pétrole n'est pas indéfini et un modèle économique et des transports basés sur le pétrole et ses dérivés doivent jouer un rôle central à ce niveau. Il n'est pas possible d'ignorer le "Peak oil" - donc que le sol n'est pas indéfini et avec lui la corrélation intrinsèque entre l'utilisation massive "d'agro-carburants" et l'augmentation des prix alimentaires, ou la progression de la faim dans le monde.

(2) Nécessité de transformer le secteur des transports - Redéfinition (ou définition correcte) de la "mobilité"

Dans le cadre d'une telle définition correcte de la "mobilité", la première priorité est d'éviter le trafic motorisé. Le trafic de fret est guidé par l'objectif de la nécessité d'une réduction massive des prestations de transport (en évitant des transports inutiles). L'internalisation des coûts externes (voir plus bas) joue ici un rôle tout aussi important que des décisions et restrictions politiques concrètes (par exemple interdictions de vols de nuit à grande échelle à proximité des aéroports ; à partir d'une certaine distance, les transports de marchandises doivent avoir lieu par voie ferroviaire dans toute la mesure du possible).

(3) Règlement responsable du marché des transports

Le règlement existant à l'échelle mondiale, de l'UE et nationale favorise précisément les types de transports motorisés nuisant particulièrement à l'environnement et au climat et impactant particulièrement la santé humaine.

Il est nécessaire d'imposer le kérosène tout comme les autres carburants et d'intégrer pas à pas les coûts externes, en particulier du transport routier et aérien, parallèlement à la création d'alternatives. Limitations de vitesse, règlements pour des péages urbains, directives strictes pour les places de stationnement, suppression des privilèges fiscaux pour véhicules de fonction.

(4) Nouvelle politique des infrastructures

La politique des infrastructures doit être complètement révisée. Ceci pourrait avoir lieu - comme une alternative au "plan fédéral des voies de circulation - dans le cadre d'un "plan fédéral alternatif des voies de circulation". Un élément serait la réhabilitation d'espaces consacrés jusqu'à présent au trafic routier motorisé au profit de transports non motorisés et de surfaces qui servent alors au repos, à la culture et aux loisirs. Il existe une nouvelle "politique structurelle des trajets courts". On établit, en règle générale, qu'on ne construit pas de nouvelles routes, de nouveaux aéroports ou de nouvelles pistes d'atterrissage, tout en encourageant parallèlement systématiquement les transports en commun publics et en développant fortement le réseau ferré.

(5) Grand réseau de voies ferrées

Lors du développement du rail, ce n'est pas la grande vitesse, mais l'ensemble du réseau et l'intégration du trafic de proximité, régional et grandes lignes qui jouent le rôle central. La parenthèse est alors réalisée par un plan intégral de cadences de circulation (ITF), à l'aide duquel on peut obtenir des gains de temps dans le trafic ferroviaire avant tout grâce à des correspondances plus courtes et optimisées. Avec une telle orientation - et en tenant compte d'autres aspects comme la consommation d'énergie, les émissions sonores et la sécurité - on pourrait même aller jusqu'à dire qu'il serait judicieux, de parler d'une "limitation de vitesse" pour les véhicules ferrés (par exemple à 200 ou 220 km/h).

(6) Chemins de fer intégrés et nationalisés

Comme déjà exposé, la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation dans le secteur ferroviaire est particulièrement contre-productive. L'objectif d'un programme alternatif des transports doit être le maintien ou la remise en place de l'unité entre exploitation et infrastructure, sachant qu'en présence de plusieurs exploitants, c'est l'exploitant le plus important qui devrait être en même temps gestionnaire de l'infrastructure.

Sur le fond, l'élimination du principe de maximisation des bénéfices dans le domaine des chemins de fer est particulièrement importante, la forme juridique d'entreprise nationalisée est donc judicieuse. Cependant, les critiques exprimées envers les chemins de fer effectivement propriété de l'état comme DB AG, SNCF, FS (Italie), RENFE (Espagne), PKP (Pologne), ÖBB (Autriche) sont dans l'ensemble justifiées - et il existe un certain nombre de bons arguments allant à l'encontre d'un "retour à des chemins de fer de type ancien", comme ils existaient avant les années 90.

Il faut réaliser une forme d'organisation où la propriété publique est couplée à une certaine autonomie et où les missions de l'entreprise ferroviaire sont clairement définies avec un statut (il doit par exemple comprendre l'objectif de l'augmentation de la part de marché du rail), des formes décentralisées de propriété publique peuvent être liées à des formes décentralisées (chemins de

fer locaux, régionaux, nationaux). Le parti "La Gauche" a proposé au Parlement que la Deutsche Bahn AG soit transformée en un organisme de droit public.¹⁰

(7) *Bon travail*

Depuis un certain temps, les syndicats allemands ont développé le terme "bon travail". C'est judicieux, car nous nous éloignons ainsi de la glorification abstraite selon laquelle le "travail en lui-même" - donc aussi des travaux durs, destructeurs, un labeur indigne - est déjà un objectif raisonnable. Cela touche à l'aspect créateur du travail et au sens - ou au non-sens - du travail humain.

Il existe de nombreux domaines où s'effectue un travail "bon" et "utile" dans cette signification. Il s'agit souvent de travaux, qui sont à peine remarqués dans un environnement à dominante masculine influencé par les médias - la maison, l'éducation, les écoles, les universités, le secteur de la santé, etc. Bien sur, la même chose s'applique au secteur de l'environnement et des énergies alternatives, etc., où des centaines de milliers d'emplois nouveaux et utiles à la communauté ont été créés au cours des 15 dernières années.

Nous pouvons aussi nous pencher sur un domaine peu discuté, celui du travail pour le vélo et entourant le vélo. Pour l'Allemagne, le gouvernement fédéral a établi en 2002 qu'environ 65.000 personnes travaillaient dans la fabrication de vélos et les activités annexes (vente, réparation). Je voudrais ajouter : ce chiffre est supérieur aux emplois dans l'ensemble de l'industrie allemande de l'armement. On entend souvent, malheureusement aussi de la part des syndicats, l'argument qu'il faut défendre les emplois dans la branche de l'armement, bien qu'il s'agisse là d'un travail destructeur, d'un "travail de transport" dans ce sens que des hommes sont transportés de la vie vers la mort. Ces derniers temps, les emplois autour du vélo n'ont jamais fait l'objet d'analyses de la part des syndicats, bien qu'il s'agisse d'un "bon travail" pour une politique des transports judicieuse (qui a par ailleurs des répercussions positives sur la santé).

Mais c'est avant tout le travail dans les secteurs de l'industrie ferroviaire et des chemins de fer (transports ferroviaires) qui est dans ce sens un "bon travail" - un travail dans un secteur d'avenir avec l'objectif d'une politique des transports durable.

A ce niveau, trois aspects peuvent être parfaitement combinés :

- La mise en place d'un plan global pour une autre politique des transports, où il est entre autres question du transfert du trafic motorisé vers le rail. Un tel plan doit être combiné à des paramètres concrets - par exemple au doublement de la part du rail au trafic dans un délai de 10 ans et à l'élargissement du réseau ferroviaire européen de 35.000 km, ce qui le remettrait au niveau de 1950.
- La création de plus d'un million d'emplois nouveaux dans les secteurs de l'industrie ferroviaire et des chemins de fer en Europe.
- La présentation d'un tel plan avec le "bon travail" faisant partir d'un nouveau plan indispensable de conjoncture, afin de pouvoir opposer à la crise qui se présente pour 2012 une réponse de politique syndicale. Un tel programme n'entraînerait pas un nouvel endettement à moyen terme, car il permettrait de réduire des coûts externes énormes, générés dans d'autres parties du secteur des transports et figurant en réalité dans d'autres comptes (par exemple auprès des caisses d'assurance maladie).¹¹

¹⁰ Il est vrai qu'en Suisse, la SBB (Schweizerische Bundesbahnen) a la forme juridique d'une société par actions (à 100 % entre les mains de l'état), mais il s'agit d'une société par actions de droit propre, qui est tenue par la loi au respect d'objectifs spécifiques, particulièrement au niveau de la politique des transports.

¹¹ Un tel programme a déjà été mis au point en mai 2009 et présenté en commun par le syndicat britannique des transports RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport), l'association Bahn für Alle (le train pour tous), le parti

Informations concernant l'auteur :

Winfried Wolf est titulaire d'un doctorat en philosophie et rédacteur en chef de Lunapark 21 - Magazine de critique de l'économie globale. Il travaille pour le groupe d'experts en chemins de fer Bürgerbahn statt Börsenbahn (voie citoyenne au lieu de la voie de la bourse). Il est l'auteur entre autres de "Eisenbahn und Autowahn" ("les chemins de fer et la folie automobile) (1985, 1986 et 1992), "Verkehr, Umwelt, Klima - die Globalisierung des Tempowahns" (Transports, environnement, climat - la globalisation de la folie de la vitesse) (2008 et 2009) et "Sieben Krisen - ein Crash" (Sept crises - un crash) (Vienne 2009).

Il fut député au parlement allemand pour le parti PDS entre 1994 et 2002 et porte-parole de ce parti en politique des transports au parlement. Il travaille comme collaborateur scientifique auprès de la députée Sabine Leidig, la porte-parole du parti La Gauche en politique des transports au parlement allemand.

Les Verts en Rhénanie du Nord-Westphalie et Johannes Hauber en qualité de secrétaire général du CE de Bombardier Transportation. Voir "Reverse European transport policy NOW! - Fight the Crisis - Program Railway Europe 2025 (Une nouvelle politique européenne des transports MAINTENANT - Combattre la crise - Programme chemins de fer Europe 2025), paru : Lunaopark 21, Extra01, juillet 2009. Dans ce "Programme Chemins de fer Europe 2025" - disponible en anglais et en allemand -, des paramètres identiques à ceux évoqués plus haut sont présentés et chiffrés en Euro. La totalité du programme est chiffrée à des coûts de 500 milliards d'Euro pour la période 2010 à 2025 - auxquels s'opposent des économies déjà plus importantes après une décennie réalisées au niveau des coûts externes. Début 2009, ce programme a été élaboré au milieu de la nouvelle crise de l'époque. Il pourrait y avoir en 2012 une situation nous rappelant cette époque...