

Bonjour,

Veillez trouver ci-dessous une réponse que Nathalie Arthaud a eu l'occasion de faire et qui explique précisément l'origine d'une bonne partie de la pollution de l'air.

Cordialement,

Martine Anselme du secrétariat de Lutte ouvrière

L'organisation des transports en France, comme à l'échelle de l'Europe, illustre le caractère irresponsable du capitalisme tant sur le plan social qu'environnemental. Soumis à la loi du profit des grands groupes capitalistes et non à l'intérêt général, le transport de marchandises et de voyageurs est organisé de façon aberrante.

Le secteur du transport représente à lui seul 30% des émissions de gaz à effet de serre. Alors que les scientifiques experts du climat ne cessent d'alerter sur les conséquences catastrophiques du réchauffement climatique, et de la pollution atmosphérique, la part du transport ferroviaire de marchandises ne cesse de reculer. Alors qu'il représentait encore 40% des marchandises transportées au début des années 1970, le fret ferroviaire n'en représente plus que 9%. L'ouverture à la concurrence de ce secteur depuis 2003 n'a fait qu'accentuer son recul.

La part de la route représente aujourd'hui 90% du transport terrestre alors que le transport d'une tonne de marchandises est vingt fois plus polluant par camion que par train ou par voie fluviale.

Les axes routiers, dont l'entretien est laissé à la charge des collectivités, sont donc surchargés de poids lourds, empoisonnant l'existence des habitants des territoires traversés.

Concernant le transport de voyageurs, son évolution est tout aussi catastrophique. Depuis 2008, en métropole, 3 700 km de lignes ferroviaires ont été fermées. Faute d'investissement et d'entretien dans les infrastructures ferroviaires, une fraction considérable du réseau ferré et de ses équipements est frappée de vétusté.

Sur 4 000 km de voies, des ralentissements sont imposés. Le besoin d'investissement pour enrayer la dégradation des petites lignes est estimé à 6,4 milliards d'euros entre 2020 et 2028 alors même que SNCF Réseau y consacre aujourd'hui environ 400 millions d'euros par an. Le trafic des trains intercity a chuté de 61 % depuis 2011.

En région parisienne, les usagers des transports subissent quotidiennement, pannes, retards ou suppressions de trains. L'absence d'entretien des voies a conduit à de nombreux accidents dont celui de Brétigny sur Orge en 2013, qui a causé la mort de sept voyageurs.

Faute d'entretien, près d'un tiers du réseau ferré est menacé de disparition, des prétendues "petites lignes" pourtant vitales pour les habitants et l'avenir des régions concernées. Plutôt que d'investir massivement dans la construction et la régénération du réseau, la SNCF, sous l'injonction des gouvernements successifs remplace les trains par des bus, au mépris de la pollution atmosphérique et multiplie encore les risques d'accidents routiers. Et bien

souvent, les travailleurs n'ont plus d'autre choix que d'utiliser leur voiture individuelle pour se déplacer, occasionnant des frais et de la fatigue supplémentaire.

Des gares sont fermées partout sur le territoire, malgré l'opposition des populations concernées.

L'ouverture à la concurrence des transports collectifs de voyageurs, pas plus que dans d'autres services publics comme l'énergie, la santé ou les maisons de retraites, ne se traduira par une baisse des tarifs.

Elle ne fera qu'accélérer l'abandon des lignes jugées non rentables économiquement ou à une hausse de leurs tarifs ou des impôts locaux. Même des lignes ou des gares TGV jugées non rentables d'un point de vue capitaliste sont aussi sur la sellette.

Concernant les travailleurs des transports, l'ouverture généralisée à la concurrence des transports collectifs dans le routier comme dans le ferroviaire, les suppressions massives d'effectifs et leur éparpillement croissant dans de multiples sociétés dégradent considérablement leurs conditions de travail et font peser un risque majeur sur leur sécurité et celle des usagers.

Concernant la sécurité routière, l'effondrement du pont de Gênes à l'été 2018 a illustré à quel point le capitalisme même dans les pays les plus riches est aujourd'hui incapable d'entretenir les infrastructures vitales à l'économie. En France, 17% des chaussées et un tiers des ponts ont besoin de réparations. 7% des ponts présentent un risque d'effondrement.

L'entretien des routes est laissé par les capitalistes du transport routier à la charge des collectivités. Le budget de l'Etat, lui, est dévoré par le parasitisme des grands groupes et de leurs actionnaires milliardaires. Tous les gouvernements successifs, de droite comme de gauche, se sont pliés à leurs diktats, privatisant des entreprises et services publics une fois les investissements réalisés, afin de permettre aux actionnaires d'encaisser les dividendes. Ainsi, l'exploitation des autoroutes, construites par l'argent public, a été totalement privatisée en 2005, permettant aux groupes comme Vinci, Eiffage, d'encaisser 40 milliards de dividendes depuis cette date.

Avec des prix qui flambent depuis dix ans, la voiture redevient un produit de luxe. Ainsi, en France, il faut en moyenne déboursier quelque 26 000 euros pour un véhicule neuf (35 % de plus qu'il y a dix ans, selon *L'Argus*), s'ajoutant au prix du carburant qui explose depuis 2021. Nombre de travailleurs se voient contraints de mettre à la casse leur véhicule, à motorisation essence ou diesel, alors que les constructeurs portent l'entière responsabilité de leur caractère polluant. La conversion vers le véhicule électrique, aujourd'hui engagée par la plupart des constructeurs automobiles, est d'abord payée par les subventions publiques et par les automobilistes, sans pour autant garantir son innocuité du point de vue environnemental.

Tant les trusts pétroliers que ceux de l'automobile, rançonnent les travailleurs, pourtant contraints à utiliser un véhicule personnel, faute de logements bon marché à proximité de leur lieu de travail et de transports collectifs.

Dans le domaine des transports comme dans l'ensemble de l'économie, le capitalisme montre que la recherche du profit est incompatible avec l'intérêt des classes populaires et plus généralement avec l'avenir de l'humanité.

Avant d'être discutées et adoptées dans les parlements ou au conseil des ministres, les décisions sont en réalité prises dans les conseils d'administration des grands groupes industriels et financiers. Et tous les partis et politiciens qui aspirent à gouverner dans le cadre du système capitaliste acceptent de se soumettre à leur dictature.

Nathalie Arthaud, candidate à l'élection présidentielle affirme au contraire que les travailleurs, pour avoir le droit à une vie digne tout en sauvegardant l'avenir de la planète, doivent prendre sur les profits du grand patronat et lui contester sa mainmise sur les richesses qu'ils ont créées.

Comme dans les autres domaines, aucun progrès ne sera réalisé en ce qui concerne les transports, leur prix, leur organisation, leur impact sur l'environnement et sur le quotidien des hommes et des femmes, sans remettre en question le pouvoir de cette minorité de capitalistes sur l'économie.

En supprimant le secret commercial, en imposant leur contrôle sur l'ensemble des décisions et sur leur application, les travailleurs ont les moyens d'imposer une toute autre organisation de l'économie et des transports : instaurer la gratuité des transports en commun, leur développement harmonieux en fonction des besoins de la population et des générations à venir et ceci de l'échelon local à l'échelon international.

Ils pourront mettre fin à la concurrence anarchique des sociétés et des moyens de transports et au contraire permettre leur parfaite intégration et articulation pour répondre aux besoins croissants de déplacement des populations.

Ils pourront imposer l'embauche massive et immédiate de centaines de milliers de travailleurs dans la construction et l'entretien de voies ferrées, d'infrastructure et de matériel de transports collectifs.

Mais il faut au préalable retirer le permis de conduire l'économie à la classe capitaliste qui mène la société vers la ruine, la catastrophe économique, sociale et environnementale.

C'est pour affirmer la capacité des travailleurs à diriger collectivement l'économie dans l'intérêt du plus grand nombre que Nathalie Arthaud est candidate à l'élection présidentielle.