

alternatives au lobby routier

Atelier animé par LEIA et le Comité pour les transports collectifs gratuits

Le domaine du transport offre un terrain d'observation où il est aisé de discerner la nature profonde de l'économie marchande : désordre, gaspillage et destruction du vivant caractérisent au premier coup d'œil ce secteur d'activité.

Les années 90 ont été celles de l'intégration au marché mondial : toutes les élites régionales rivalisent alors pour occuper les meilleures positions et se battent pour relier "leur" région à celles du Centre et du Nord de l'Europe par de grandes infrastructures. Le résultat est une formidable convergence d'intérêts qui conduit à un "aménagement" brutal du territoire et à des infrastructures aberrantes, présentées comme un immense pas vers le progrès, alors qu'elles détruisent des territoires et désintègrent les populations. Le pouvoir n'a jamais été autant lié à la circulation accélérée des marchandises, essentiel au capitalisme et reflet de la mondialisation.

D'une part, les transports sont essentiels aux nouveaux modes de production qui recourant à la sous-traitance, à la fabrication éclatée géographiquement, à la délocalisation des activités, au flux tendu qui élimine les stockages. Pour cela, les transports sont un maillon stratégique du système, et les dirigeants redoutent particulièrement les grèves dans ce secteur. Ce n'est pas un hasard si la Commission européenne a mis en place des réglementations pour juguler préventivement tout conflit dans les transports. D'autre part, les grosses infrastructures représentent un pas de plus, et très important, dans la consolidation de ce modèle économique et social lié à la globalisation, productiviste, consumériste, générateur d'inégalités, destructeur de la nature.

Doublement du trafic pour 2010

On assiste à un accroissement démentiel et insupportable du trafic à tous les niveaux, en particulier routier, comme conséquence de l'instauration du marché unique et de l'impact produit par la libéralisation de tous les marchés mondiaux. Pour 2010, il est prévu un doublement du trafic routier dans tout l'espace européen. On demande aux populations de payer la note et les dégâts d'une immense expansion de l'infrastructure routière, essentiellement destinée à ce que les grandes

entreprises européennes puissent atteindre la taille nécessaire à la compétition mondiale.

Car ce n'est pas l'intérêt général qui guide la mise en place des plans de transport, mais l'intérêt des groupes économiques les plus puissants (pétroliers, constructeurs automobiles, transporteurs...). Il faut savoir que ce sont des industriels de l'automobile, du pétrole et de l'agro-industrie parmi les 45 plus grandes multinationales de l'Europe (Volvo, Fiat, Renault, Unilever...) qui agissent, à la manière américaine, comme des lobbies (groupes de pression) aux côtés de la Commission Européenne pour rédiger, pour ou avec elle, les directives...qui conforteront leurs intérêts. Ils ont créé en 1983 la Table ronde des industriels (TRE) qui constitue l'acteur le plus influent du lobby des transports européens et qui siège au sommet des 8 pays les plus riches du monde (G8) dans la commission transports et infrastructures.

80% des marchandises sur la route

En France, presque 80% des marchandises circulent par la route (le chiffre était de 33% en 1960). Avec des conséquences de plus en plus criantes sur l'environnement, le cadre de vie, la santé. On sait la part énorme des gaz des véhicules motorisés dans la pollution de l'air. En France, les transports représentent 34% des émissions de CO₂, dont 94% dus au transport routier.

La facilité du tout camion s'est imposée avec la complicité active de la classe politique française et européenne qui considère que les maux engendrés par le transport routier ne sont que le prix à payer pour nos modes et niveaux de vie. Pendant ce temps, le fret ferroviaire et le transport fluvial sont en diminution constante. Le rail ne représente plus que 8% du transport de marchandises, alors qu'il était de 21% en 1970.

Si la route est tant utilisée, c'est que le transport par camions coûte très peu cher, tout en rapportant à l'Etat des taxes pétrolières. Cela rapporte aussi aux grands industriels qui font pression pour avoir un très faible niveau de prix du transport des marchandises, afin de faire des gains de rentabilité. Les transporteurs routiers sont aidés par un fioul détaxé, des tarifications salariales faibles (on sait que les routiers sont des véritables forçats de la route et la réglementation sociale non seulement est très peu contraignante mais encore est rarement respectée au niveau des heures de conduite). L'AGCS,

Accord Général sur les Commerces et les Services, risque d'entraîner une déréglementation sociale encore plus forte. D'autre part, la route a bénéficié et continue à bénéficier d'investissements lourds, à la différence par exemple du rail et des voies fluviales. La priorité écrasante accordée à la route est éloquente : 63 milliards d'euros sont prévus pour elle d'ici 2020, alors que 18,8 milliards seront consacrés au rail.

Enfin, si le transport par la route paraît si peu onéreux, c'est que les transporteurs routiers acquittent, au mieux, 60% des charges d'infrastructures, et le reste est payé par les contribuables. Surtout, ils n'ont pas à prendre en compte tous les coûts externes, qui reviennent intégralement à la collectivité : pollution atmosphérique, consommation d'espace, coûts sociaux et de santé, sécurité, nuisances sonores et environnementales...)

Si le transport par route ne jouissait pas d'une concurrence déloyale, si tous les coûts externes étaient pris en compte et assumés par les transporteurs, bref si le transport par route était plus contraignant et plus coûteux, comme en Suisse, afin qu'il soit mis au moins à égalité avec les autres formes de transport, le ferroviaire apparaîtrait de son côté moins coûteux. Ainsi, le secteur routier, le plus dépensier, celui de moindre rendement et qui provoque le plus de nuisances et de gaspillages, se présente d'une façon aberrante comme le plus rentable sur le marché. Ce qui amène à dire que ce qui est bon pour le marché est néfaste pour la société. Le déséquilibre entre la part ferroviaire et la part routière est flagrant et il tendra à s'aggraver si nous laissons faire. En effet, malgré les belles paroles et les promesses de réduire les transports par route, les politiques qui se dessinent ne font que renforcer la tendance à l'hégémonie de la route.

Le récent audit sur les transports, commandé par le gouvernement français et dont les résultats sont parus en mars 2003, confirme la fuite en avant dans la construction des infrastructures routières, sous-estimant de façon irresponsable les enjeux écologiques et sociaux globaux. Le rail, lui, n'est envisagé que comme un complément modeste de la route. En 2001, la route supportait 83% du trafic de marchandises, le rail 15%, le fluvial 2%. L'audit de mars 2003 s'accommode d'une poursuite de la régression du rail au profit de la route, puisqu'il projette un doublement du trafic routier d'ici 20 ans.

La politique en matière de transports