

ses privées. Les transports interurbains dépendent du Conseil Général ; donc cela suppose une action militante persévérante, pour un suivi des dossiers et la création d'un rapport de forces

### **Quelles alternatives au lobby routier ?**

Seule alternative réelle : agir sur les causes structurelles de la demande de transports, c'est-à-dire de peser pour diminuer les marchandises et leurs flux. Il est possible dès aujourd'hui de mettre en œuvre une réduction des transports de marchandises.

D'abord, à la source, en refusant de produire des marchandises inutiles et nocives. Ensuite en réduisant un trafic dont le besoin a été créé artificiellement. Il faut savoir que 30% des camions traversent la France à vide, ce qui est un gaspillage qui revient très cher (305 euros par camion).

Un autre axe d'action porte sur les transports des déchets : 1/3 des camions en transportent. Il faut agir en amont pour éviter d'en produire (emballages) et que les déchets soient recyclables. Autre axe : lutter sur le plan social, à un niveau européen et mondial, pour arriver à une harmonisation, au niveau le plus haut, des législations du travail, des salaires, des droits sociaux et du respect de l'environnement. Les inégalités sociales Nord/Sud, Ouest/Est ont des conséquences ahurissantes. D'une part, les transporteurs routiers font jouer le dumping social pour imposer des conditions lamentables de travail aux salariés et de tout petits salaires. D'autre part, les inégalités jouent un rôle sur le choix prioritaire accordé aux infrastructures routières et à la circulation des marchandises par camions : la route accompagne le mouvement de restructuration et de délocalisation de nombreuses activités industrielles et agricoles, ce qui favorise les transhumances européennes et mondiales de marchandises.

Enfin, la division spatiale du travail en fonction des moindres coûts de la main d'œuvre et des inégalités en matière de protection sociale influe aussi sur la nature des marchandises en circulation. L'itinéraire transpyrénéen fourmille d'exemples de la sorte : les chaussures de sport fabriquées en Allemagne vont au Portugal pour que les ouvrières portugaises, moins payées, enfilent les lacets dans les œillets ; puis les chaussures reviennent en Allemagne. Les automobiles sont assemblées en plusieurs fois dans différents pays. Des crevettes pêchées au Danemark et en Hollande sont envoyées au Maroc où elles sont décortiquées, puis retournent à domicile. Des poissons pêchés au large de l'Afrique sont débarqués au Maroc puis transportés en Bretagne. Des cochons élevés en Navarre et en Aragon

sont envoyés en Auvergne pour être transformés en saucisson de montagne.

Les aberrations sont particulièrement énormes pour ce qui concerne les denrées agricoles. La politique agricole commune encourage la production à grande échelle et, dans le même temps, augmente la distance de transport des aliments consommés en fin de parcours. Une autre alternative est d'aider la petite agriculture de proximité pour permettre production, transformation et distribution des denrées alimentaires, vivrières, en priorité pour les besoins des populations locales.

Plus généralement, il est impératif de réfléchir aux moyens de relocaliser l'économie et de consommer autrement, de penser un développement le plus endogène et autosuffisant possible, permettant de réduire les besoins en transport et de satisfaire les besoins : ceci en respectant notre environnement et en facilitant l'autonomie aussi bien des individus que des peuples.

Face à ceux qui parlent de croissance et de développement, d'"économie grande vitesse", nous défendons l'idée d'une vitalisation du territoire qui s'appuie non pas sur des critères de productivisme mais sur le maintien, la préservation et l'animation d'un tissu économique, social et culturel. Il est aussi possible de peser pour que d'autres modes de transport remplacent la route.

Le rail est parmi ceux-là, non pas le feroutage, qui fait monter des camions sur les trains, mais le transport sur rail par containers. Des pays le font : la Suisse utilise de 60 à 65% le train pour le transport des marchandises ; sur l'ensemble des Alpes, 25% des marchandises sont transportées par rail. La différence est grande avec les Pyrénées, puisque 4% seulement des marchandises les traversent par rail.

La voie ferrée actuelle Baiona-Irun est insuffisamment utilisée, et mal entretenue. Elle ne fonctionne aujourd'hui qu'à 1/3 de sa capacité. Il y circule 30 trains/jour (10 de fret, correspondant à 400 tonnes net), par sens, en moyenne sur l'année. Elle pourrait être modernisée à peu de frais pour accroître le trafic de marchandises. Il manque la volonté politique de mettre en valeur le fret ferroviaire. La SNCF se désengage complètement sur ce terrain ; elle cherche à ne conserver et ne servir que 45 parmi les plus gros transporteurs et à abandonner les petits centres et le trafic diffus, qui ne rapportent pas assez (cf. le fret à Garazi ; le limonadier de Biarritz). Il s'agit d'en finir avec le transport comme service public et de le livrer aux opérateurs privés. Déjà, la privatisation est bien engagée puisque la SNCF n'a plus de voies, qui appartiennent à RFF, à qui elle doit payer des péa-

ges. Au niveau européen, on s'achemine vers un développement du trafic privé, ce qui signifie moins de garanties sociales pour les travailleurs (on fait sauter les statuts publics), moins de sécurité, et tout pour la rentabilité et le profit.

Le bateau peut représenter aussi une alternative. Maïseca au Boucau représente 30 000 camions par an ; le transport pourrait être fluvial. Le cabotage maritime pourrait être aussi une alternative, avec, à l'arrière des zones portuaires, des voies ferrées rejoignant les infrastructures ferroviaires déjà existantes.

Il faut être prudent sur les alternatives au transport routier, car il ne s'agit pas d'un problème technique mais bel et bien d'un problème politique et social. Le secteur des transports est lié à un type de société et il a un rôle stratégique. On ne peut proposer d'alternatives qu'en prenant en compte les conditions sociales et démocratiques dans lesquelles elles doivent se mettre en place. Pourquoi pas le cabotage maritime, pourquoi pas le rail, mais encore faut-il que ce ne soit pas n'importe comment ni dans n'importe quelles conditions. Seulement si ces transports sont des services publics, dont les travailleurs, les usagers et les populations doivent avoir le contrôle ; seulement s'ils répondent à des besoins réels et non à des critères de rentabilité ; seulement si des droits sociaux, en matière de statut, de salaires et de conditions de travail au plus haut niveau sont garantis aux salariés à l'échelle européenne.

### **Propositions**

—Se battre contre les injustices sociales qui excluent par l'argent du droit au transport, contre les nouveaux projets routiers qu'on nous impose. Pour cela, il faut s'organiser, pour informer largement et se mobiliser collectivement.

—Lutter pour la transparence et la démocratie : nous devons exiger que tous les gens soient informés et que la décision soit remise entre leurs mains (référendums locaux).

—Agir pour réduire globalement les marchandises et leurs transports (pour une production endogène, pour des réseaux de distribution de proximité, lutte contre la production d'emballages, de déchets,...).

—Conserver et améliorer la notion et la réalité des services publics.

—Dans cette logique, et avec la garantie de droits sociaux à l'échelle européenne, exiger un rééquilibrage des modes de transport pour rompre avec l'hégémonie de la route.

—Créer des liens coordonnant divers associations et collectifs pour renforcer notre efficacité (syndicats ouvriers et paysans, associations d'usagers...).