

## Les transports au service de la mondialisation capitaliste

Philippe Mühlstein (Conseil scientifique ATTAC-France)

*Les transports ne relèvent pas d'une approche technique, contrairement à un discours répandu, mais constituent un domaine politique. Plus encore que l'économie, ils concernent la santé, les droits humains, la protection de la nature, l'aménagement du territoire et les modes de vie. Ils jouent surtout un rôle central dans le processus de mondialisation en cours, qui se traduit par leur dérégulation progressive. Les pratiques du capitalisme mondialisé transfèrent des coûts privés vers la collectivité en laissant au transport, par sa sous-tarifification, le statut de variable d'ajustement de décisions prises dans la production. Or, l'actuelle politique des transports, par ses impacts sur l'homme, l'environnement et les ressources énergétiques, est clairement insoutenable. Il est donc urgent de revendiquer, à chaque échelon pertinent, un débat démocratique sur les choix de politique des transports en vue d'enrayer la croissance des déplacements, qui n'est inéluctable qu'en apparence.*

### 1. Un instrument privilégié de la marchandisation du monde

Dès le 18<sup>ème</sup> siècle, l'Etat a pris la responsabilité voire la tutelle directe du développement des transports. Les routes et les canaux, puis les voies ferrées aux 19<sup>ème</sup> siècle, ont vu reconnaître leur importance fondamentale pour le développement du capitalisme industriel (acheminement des matières premières vers les sites de transformation, transport des produits vers les lieux de commercialisation) et pour l'affirmation de l'autorité du pouvoir central (défense du territoire et contrôle social).

Depuis les années 1970, le capitalisme est entré dans sa phase « néolibérale », qui se caractérise notamment par l'abandon du compromis Fordien-Keynésien, mis en œuvre après la grande crise des années 1930 et élargi aux pays occidentaux au sortir du second conflit mondial. Cette remise en cause a été à la fois cause et conséquence de la « financiarisation » de l'économie, qui entérine la reprise du pouvoir par les actionnaires sur la techno-structure industrielle, consolée par les « stock-options », ainsi que d'un laminage de la « classe moyenne ». Ce nouveau rapport de force a permis de restaurer des taux de profits rabotés durant la parenthèse Keynésienne, ce qui constituait le principal but recherché.

Dans cette optique, l'ouverture mondiale du marché est nécessaire. Elle place la main-d'œuvre des pays occidentaux en concurrence, sous la menace des « délocalisations », avec celle, censément moins exigeante, des pays dits « en développement ». Le Fonds monétaire international (FMI) se charge, à coups de « politiques d'ajustement structurel », selon le dogme du « consensus de Washington », d'imposer à ces pays, sous peine de tarissement des crédits bancaires, des politiques industrielles ou agricoles tournées vers les exportations ainsi que la casse des garanties sociales, afin de réduire les coûts salariaux.

Parallèlement, il faut pouvoir transporter au plus bas prix possible, vers les marchés de consommation, les produits fabriqués dans les pays qui pratiquent le *dumping* social, fiscal et environnemental, afin que la plus-value tirée des exploités de ces pays ne se perde pas – c'est le cas de le dire – en route. Le secteur des transports doit donc être « libéralisé » là où il est encore trop réglementé, c'est-à-dire surtout en Europe. Dans ce but intervient, entre autres,

cette efficace *Agence régionale de l'Organisation mondiale du commerce* (OMC) qu'est la Commission de l'Union européenne, sous la bannière étoilée du Traité de Rome modifié par l'Acte unique puis les traités de Maastricht, Amsterdam, Nice et bientôt le « Traité constitutionnel », tous fondés sur le dogme de l'extension de la concurrence et du « marché » comme *alpha* et *oméga* du bonheur des peuples européens.

La « libéralisation » des transports apparaît, en dernière analyse, comme l'une des modalités mises en œuvre par l'économie capitaliste pour *tenter de contrecarrer la baisse tendancielle de son taux de profit*. Le processus, toujours en cours, est intervenu successivement dans tous les modes de transport.

## 2. La politique de l'artichaut ou la « libéralisation » mode par mode

La déréglementation des transports a touché d'abord les transports routiers, qui s'y prêtaient vu l'atomisation du secteur, composé surtout d'entrepreneurs individuels et sans tradition de lutte sociale<sup>1</sup>. En France, elle a pris la forme de la suppression de la tarification routière obligatoire (TRO) en 1985, qui a ouvert la voie au *dumping* social et a transformé les chauffeurs en esclaves de la route, s'imposant du reste l'esclavage à eux-mêmes lorsqu'il sont artisans propriétaires d'un seul camion, acheté en crédit-bail. Contrairement au discours récurrent du lobby patronal routier, variation sur le thème ancien « Je roule pour vous ! », *c'est au profit quasi-exclusif des industries productrices, et non pas des consommateurs, qu'a eu lieu la baisse relative du prix des transports routiers*.

Cette baisse avait récemment atteint un palier, par l'application de cosmétiques sociaux comme le « contrat de progrès » ou le décret sur le temps de travail des routiers, qui en réalité entérinaient des dispositions dérogatoires au droit commun du travail. Cependant, le *dumping* social routier reprend de plus belle avec l'élargissement de l'Union européenne aux pays d'Europe centrale, alors que les instances bruxelloises, en dépit de « livres blancs » farcis de bonnes intentions, se refuse à mettre en place une législation sociale digne de ce nom.

Dans les transports maritimes règne le non-droit social intégral. Alors que, ces trente dernières années, ce secteur a enregistré une progression de son trafic de 430% (il transporte près de 90% des marchandises mondiales), ses coûts ont baissé de 30%, surtout sous l'effet du recours aux « navires poubelles » et de la baisse des revenus des marins.

Les transports sous pavillon national, dits de « premier registre », sont désormais minoritaires, chaque Etat ayant recours à un « pavillon bis », dit de « second registre ». Il s'agit d'un pavillon de complaisance légal, les navires ainsi immatriculés obéissant à des règles fiscales « souples » et n'étant pas tenus, en particulier, d'appliquer aux marins étrangers le salaire minimum en vigueur dans le premier registre. Le pavillon français de l'espèce est celui des îles Kerguelen, jugé encore trop coûteux puisque le gouvernement prévoit la création d'un nouveau registre d'immatriculation destiné à le remplacer, le « RIF » (Registre international français), dont la principale caractéristique serait d'être « plus compétitif »,... c'est-à-dire encore moins exigeant sur les plans fiscal et social.

La situation est encore pire dans les navires immatriculés sous les pavillons de complaisance reconnus comme tels, par des Etats ne respectant même pas les conventions internationales maritimes (Panama, Libéria, Malte,...), navires qui constituent environ *les deux tiers* de la flotte mondiale et sont responsables de *90%* des catastrophes maritimes.

---

<sup>1</sup> Plus de 80% des entreprises françaises de transport routier comportent moins de 10 salariés.

L'exemple récent des marées noires de l'*Erika* et du *Prestige* se passe de commentaires. Le « marchandage » (des négriers des temps modernes fournissent aux armateurs des équipages multinationaux qui ne disposent d'aucun moyen de se défendre contre l'arbitraire patronal et sont très peu payés, *quand ils le sont*) et la discrimination tendent à s'imposer partout.

La déréglementation aérienne, née aux Etats-Unis dans les années 1980, avec des conséquences graves dans les domaines social et de la sécurité, a été exportée en Europe par la Commission de Bruxelles au nom du dogme de l'ouverture des marchés. Elle a conduit à des faillites retentissantes et à des privatisations en série de compagnies nationales, ainsi qu'à l'émergence des compagnies dites « à bas coûts ». Cette appellation ne prend bien sûr pas en compte le coût social, à travers les conditions faites au personnel, ni le fait que collectivités locales et chambres de commerce *mettent largement la main à la poche* pour attirer ces compagnies sur les aéroports de province (réduction des taxes d'atterrissage, subventions par passager débarqué, voire participation directe à leurs charges d'exploitation)<sup>2</sup>. Ce secteur demeure pourtant très fragile car les profits qu'il dégage sont aussi fortement conditionnés par le maintien d'un bas prix du pétrole, combiné à la détaxation du kérosène.

L'ouverture forcée à la concurrence des réseaux ferroviaires<sup>3</sup> est survenue plus récemment à cause de la tradition de combativité sociale des cheminots qui remonte à la première moitié du 19<sup>ème</sup> siècle. La Commission européenne a donc dû se montrer particulièrement offensive en l'espèce, à grand renfort d'ukases législatives et réglementaires.

A partir de la fin du 20<sup>ème</sup> siècle, le sous-investissement chronique qui affectait les chemins de fer en Europe (exception faite pour le TGV), dû notamment aux politiques routières, a permis aux néo-libéraux de s'appuyer sur la critique par les usagers de la qualité des services ferroviaires pour leur « vendre » le dogme de la concurrence. Sa mise en application nécessite cependant de *séparer artificiellement* infrastructures et services de transport, au détriment de l'efficacité technique et économique du rail, mais aussi de la sécurité des circulations (Cf. le cas de la Grande-Bretagne). Il s'agit en fait d'aboutir progressivement, par le démantèlement puis la privatisation des anciens monopoles publics, à un nivellement par le bas des garanties sociales et à la prédation, au profit d'intérêts privés, des « segments de marché » les plus rémunérateurs du transport ferroviaire.

### **3. L'accompagnement du processus par tous les gouvernements et partis politiques**

La rhétorique néo-libérale dissocie soigneusement les entreprises publiques historiques des « missions de service public » qu'elles remplissaient tant bien que mal. Elle vise à répandre l'idée que lesdites missions peuvent (*doivent ?*) être assurées aussi bien (*mieux ?*) par le secteur privé, au moyen de contrats avec la puissance publique. Elle *évacue ainsi la question politique de la propriété du capital des entreprises assurant un service public* ; le *dumping* social peut alors devenir la règle, au nom de la défense des intérêts d'usagers transformés en « clients ». Par la décentralisation, les collectivités publiques deviennent aussi des « clients » du secteur privé, invités à « faire leur marché » en fonction du seul rapport qualité/prix, la définition du contenu du service public étant laissée à leur bonne volonté... et à leurs possibilités financières.

---

<sup>2</sup> Cf. le cas de Ryanair et le procès pour concurrence déloyale que lui intente Air France.

<sup>3</sup> Voir la note du Conseil scientifique d'Attac : *Sur la « libéralisation » du transport ferroviaire*, qui peut être obtenue auprès de son secrétariat à l'adresse de messagerie : [cs@attac.org](mailto:cs@attac.org)

Une tutelle étatique ne garantit pas l'appropriation sociale – nous y reviendrons – mais la propriété du capital est loin d'être neutre à l'égard de la consistance, du coût du service rendu<sup>4</sup> et des conditions sociales des personnels du secteur considéré. En particulier dans celui des transports, *ces conditions impriment fortement leur marque sur la sécurité du service*. Par exemple, à la SNCF, le statut public des cheminots permet à un conducteur, voire à un simple agent de manœuvre, de s'opposer au départ d'un train s'il a constaté, par exemple, une défaillance du dispositif de freinage risquant d'engager la sécurité du transport. La sécurité de l'emploi dont il dispose par son statut lui permet en effet de ne pas craindre d'imposer à sa hiérarchie le respect de prescriptions réglementaires qui, par ailleurs, fondent juridiquement *sa propre responsabilité* dans la chaîne de transport. Un chauffeur routier, dans une situation analogue, n'a pas besoin qu'on lui rappelle que s'il refuse de prendre le volant, des chômeurs qui attendent devant la porte sont prêts à le remplacer. La propriété publique et le statut associé des personnels constituent les piliers d'un rapport de force à même de s'opposer au *dumping* social et à ses conséquences en termes de sécurité.

Le discours sur l'indifférence de la propriété du capital dans l'accomplissement des missions de service public, émancipé de ses origines néo-libérales, est depuis environ 20 ans repris par tous les mouvements politiques qui se veulent « modernes », qu'ils soient « de gauche », « Verts » ou « de droite ». Les notables qui dirigent ces instances, dans l'éloignement des réalités sociales, justifient et accompagnent avec bonne conscience le démantèlement des entreprises publiques historiques.

Les écologistes, en particulier, condamnent souvent leurs propositions alternatives sur les transports en dissociant la protection de l'environnement des dimensions sociales *qui lui sont intimement liées*, car on ne peut s'opposer aux pollutions dues à la primauté du profit privé sans lutter contre l'ensemble du procès de production instauré par la domination du capital. Au Parlement européen, en effet, les « Verts » votent les propositions de la Commission qui imposent le démantèlement des entreprises publiques historiques et, par exemple, toujours plus de libéralisation du rail. Ils se montrent ainsi les dupes de la rhétorique bien huilée de la Commission et des parlementaires néo-libéraux, selon lesquels l'introduction de la concurrence permettrait de « revitaliser » le transport ferroviaire, et donc de mieux protéger l'environnement. Cette attitude s'explique par le fait que la dégradation des conditions sociales des personnels, *principal levier du profit pour les néo-libéraux et seul résultat tangible de leurs options*, est trop absente de la réflexion des « Verts » européens.

Ce piège fonctionne sur une dichotomie analogue à celle qu'entretient le système marchand entre le citoyen et le consommateur. Une majorité de Français approuve, par exemple, que la décision publique donne désormais priorité aux modes de transport les moins nuisants, mais à la question de savoir si, individuellement, ils seraient prêts à diminuer leurs propres déplacements en automobile ou en avion, la réponse est le plus souvent négative. Même s'il s'agit de la même personne, c'est le citoyen qui a répondu dans le premier cas et le consommateur dans le second, or *l'utopie capitaliste consiste à bâtir un monde qui ne serait peuplé que de consommateurs et surtout pas de citoyens*. La rhétorique de l'OMC et des promoteurs de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), ne s'adresse pas au citoyen mais au consommateur individuel, *qui est toujours le petit soldat du libéralisme*. Ce véritable clivage intra-individuel est le résultat le plus efficace de l'aliénation marchande.

Il est nécessaire de revendiquer une *définition politique des services publics* et non pas seulement une *définition juridique*, reposant sur le triptyque égalité/continuité/adaptabilité, ou

---

<sup>4</sup> Le cas de la distribution de l'eau en France en fournit depuis longtemps un exemple flagrant.

une *définition économique*, qui les cantonne à la seule prise en compte de phénomènes que le marché traite mal ou ignore. Cette dernière réduction sous-tend d'ailleurs le concept européen de « service universel » qui consiste en un « filet de sécurité » minimal : *ce « service universel » est au service public ce que la charité est à la solidarité*. La définition politique du service public relie par contre le social et l'économique, en incluant la dimension du « contrat social » ou du modèle de société, et fait des services publics une composante essentielle de la cohésion sociale, économique et territoriale. *Elle renvoie surtout à la question des droits humains*. Dans cette acception, est « service public » tout service, voire toute production matérielle, qu'il a été *démocratiquement décidé* de considérer comme tel.

Postuler, par exemple, que le transport des marchandises ne fait pas partie du service public revient à remettre des décisions politiques aux seules « forces du marché ». Or, les conséquences de la circulation des marchandises sur la qualité des vies des citoyens sont telles que cette position n'est pas tenable sauf à admettre, comme le revendique le patronat, que la puissance publique le laisse décider, sur la base de sa bonne volonté spontanée, de l'environnement dans lequel les populations ont le droit de (sur)vivre (Cf. les points 4 et 7 ci-après). Le *credo* néo-libéral n'empêche d'ailleurs pas ses clercs d'exiger l'intervention de l'Etat lorsqu'il s'agit d'imposer un « service minimum » dans les services publics, au nom de leur nécessaire continuité et non pas – cela va de soi – pour priver le personnel du dernier moyen qui lui reste pour se défendre et résister aux démantèlements en cours.

On l'a dit, la propriété publique ne constitue pas à elle seule une garantie de réponse aux besoins et à la satisfaction des droits des citoyens dans de bonnes conditions d'accessibilité, de coût et de qualité. *Toutes* les grandes entreprises publiques françaises, sous l'aiguillon de leurs tutelles gouvernementales *de « gauche » comme de « droite »*, calquent depuis longtemps leurs pratiques sur celles du secteur privé. Dans l'exemple du rail européen, la raison pour laquelle le fret ferroviaire n'a jamais fait l'objet d'investissements comparables à ceux qui se sont portés avec succès sur le TGV, est tout simplement, malgré les innombrables rapports qui s'accumulent à son sujet, *qu'il perd de l'argent* dans une configuration ultra-concurrentielle où le mode de transport le moins régulé, le routier, a pu fixer les prix du « marché » et s'y tailler la part du lion. En l'absence de volonté politique de régulation, les entreprises publiques ont arbitré comme l'auraient fait des entreprises privées.

Sans traiter ici du contrôle public des entreprises publiques, qui nécessiterait une étude particulière, soulignons que les notions de droit au transport (péréquation géographique, choix d'investissements publics,...) et d'aménagement du territoire renvoient à une question fondamentale qui est celle de la *mise en œuvre concrète de la démocratie* : Qui décide ? Comment les élus décident-ils ? La décentralisation/régionalisation correspond-elle vraiment à une avancée démocratique ? Quelles sont les possibilités d'évaluation des services par leurs utilisateurs ? Quel est le réel pouvoir de décision des populations et de leurs élus sur les flux internationaux de marchandises qui ont des conséquences considérables pour eux ? Etc.

Le fonctionnement, le financement et l'adaptation des services publics supposent *des institutions et une pratique réellement démocratiques*, obligeant à s'appuyer en permanence sur le débat public. Nous en sommes aujourd'hui très éloignés.

#### **4. Les transports en première ligne dans la destruction de l'environnement**

Les nuisances des transports sur l'environnement peuvent être classées ainsi :

- Les effets liés à la consommation d'énergie des transports<sup>5</sup> :
  - la pollution atmosphérique,
  - l'effet de serre,
  - les risques spécifiques liés à la production et au transport de l'électricité : champs électromagnétiques, risque nucléaire et déchets radioactifs ;
- Le bruit et les vibrations ;
- Les effets permanents des infrastructures de transport :
  - la consommation d'espace et l'« effet de coupure »,
  - les obstacles à l'écoulement des eaux,
  - les atteintes aux paysages,
  - les impacts sur la faune et la flore ;
- Les atteintes à la sécurité des personnes (accidents de transport) ;
- Les rejets d'effluents, qui relèvent de la pollution dite « industrielle » :
  - les déchets et les impacts du cycle de vie des infrastructures et des matériels,
  - la pollution des eaux et des sols.

Ne sont traitées ici que les nuisances les plus importantes et les mieux cernées en l'état actuel des connaissances, à savoir la pollution atmosphérique, l'effet de serre, le bruit, la consommation d'espace ainsi que l'effet de coupure et les effets sur la sécurité des personnes.

### ***La pollution atmosphérique par les transports et ses impacts sanitaires :***

Les tableaux suivants retracent, pour 2001 en France métropolitaine<sup>6</sup>, les contributions des différents secteurs aux émissions des sept gaz polluants les plus notables en importance (tableau 1) et la responsabilité de chaque mode de transport dans ces rejets (tableau 2).

**Tableau 1 : Pollution atmosphérique par secteur en France métropolitaine en 2001**

(Total général en masse et part de chaque secteur dans le total général)

<b>Gaz polluants</b>	<b>Total</b> (millions de tonnes)	<b>Transports</b> (%)	<b>Production d'énergie</b> (%)	<b>Industrie</b> (%)	<b>Résidentiel &amp; tertiaire</b> (%)	<b>Agriculture Sylviculture</b> (%)
Gaz carbonique (CO <sub>2</sub> ) (a)	490,0	28,0%	12,4%	22,0%	25,3%	10,6%
Monoxyde de carbone (CO)	6,37	39,1%	0,5%	22,5%	28,2%	9,7%
Méthane (CH <sub>4</sub> )	3,02	0,8%	6,0%	16,9%	4,7%	71,6%
C.O.V.N.M. (b)	1,67	28,8%	5,3%	29,3%	23,5%	13,1%
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )	1,41	54,3%	9,1%	13,5%	7,3%	15,8%
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	0,61	6,3%	43,4%	34,6%	13,9%	1,8%
Protoxyde d'azote (N <sub>2</sub> O)	0,26	4,9%	1,2%	16,7%	2,5%	74,7%

(a) Total émis, sans soustraire les « puits » de CO<sub>2</sub>, c'est-à-dire l'absorption par les forêts et les étendues d'eau.

(b) Composés organiques volatils non méthane.

<sup>5</sup> Les considérations sur la consommation d'énergie des transports elle-même font l'objet du point 5 suivant.

<sup>6</sup> Source : Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA) ; série CORALIE, format SECTEN ; mise à jour février 2003. Le CITEPA est chargé de fournir chaque année au gouvernement et aux instances internationales les données officielles qui recensent les contributions de chaque secteur économique français aux diverses pollutions atmosphériques, notamment celles qui contribuent à accroître l'effet de serre, dans le cadre du « Plan national de lutte contre le changement climatique » (PNLCC).

**Tableau 2 : Pollution atmosphérique par mode de transport en France métropolitaine en 2001**  
(Total des transports en masse et part de chaque mode dans le total général)

Principaux gaz polluants	Transports (millions de tonnes)	Route (%)	Rail (%)	Fluvial (%)	Maritime (c) (%)	Aérien (d) (%)
Gaz carbonique (CO <sub>2</sub> )	137,3	26,3%	0,1%	0,4%	0,3%	0,9%
Monoxyde de carbone (CO)	2,49	36,9%	< 0,05%	2,1%	< 0,05%	0,1%
Méthane (CH <sub>4</sub> )	0,03	0,8%	0%	0%	0%	0%
C.O.V.N.M. (b)	0,48	25,4%	0,1%	2,4%	0,8%	0,1%
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )	0,77	49,3%	0,6%	1,5%	2,2%	0,7%
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	0,04	3,8%	< 0,05%	0,7%	1,6%	0,2%
Protoxyde d'azote (N <sub>2</sub> O)	0,01	4,9%	0%	0%	0%	0%

(b) Composés organiques volatils non méthane.

(c) Hors émissions maritimes internationales.

(d) Hors émissions du trafic aérien international.

Pour fournir une approche globale, la responsabilité de chaque mode est, dans le tableau 2, rapportée au total général et non à celui du secteur des transports. En effet, la pollution routière rapportée au seul secteur des transports est dans tous les cas (à l'exception du SO<sub>2</sub>, polluant industriel) comprise entre 88% et 100%. Eu égard aux principaux polluants émis en quantité, *la pollution atmosphérique en France est désormais davantage une question de transports que d'industrie, contrairement à un sentiment répandu.*

Le rapprochement des émissions polluantes avec les trafics de chaque mode (repris dans le tableau 5 ci-après) montre qu'un déplacement donné de voyageurs ou de marchandises provoque *de 5 à 10 fois moins de pollution atmosphérique* s'il est effectué par train, bateau ou péniche que par un véhicule routier ou aérien. D'où l'enjeu du report du trafic routier ou aérien vers des modes moins nuisants.

La pollution atmosphérique des transports a des impacts sanitaires désormais avérés. Selon une étude récente de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), publiée en septembre 2000 par la revue scientifique médicale britannique *The Lancet*, la pollution atmosphérique due aux transports serait, en France, directement responsable chaque année de 17 600 décès prématurés (*soit bien davantage que l'insécurité routière*), de 20 400 nouveaux cas de bronchite chronique, de 456 000 crises d'asthme et de 13,7 millions de journées d'incapacité de travail, pour un « coût économique » équivalant à 1,7% du PIB.

Une étude publiée en mars 2004 par l'AFSSSE<sup>7</sup> a évalué l'impact sur la santé des particules fines rejetées dans l'atmosphère, essentiellement par les véhicules fonctionnant au Diesel. Selon cette étude, entre 6 453 et 9 513 personnes âgées de plus de 30 ans sont mortes en 2002, victimes de ces rejets. En particulier, le nombre de décès par cancer du poumon attribuable à la pollution due aux particules est estimé entre 670 et 1 117 personnes, la classe la plus touchée correspondant aux sujets âgés de 60-69 ans, qui totalisent jusqu'à 11% des décès survenant dans cette catégorie d'âge.

### ***Le rôle premier des transports dans l'accroissement de l'effet de serre :***

Il est maintenant établi que la contrainte environnementale majeure pour le futur planétaire est l'accroissement d'origine humaine de l'effet de serre, causé pour environ 70% par les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>). La responsabilité des transports à cet égard rend hasardeux le respect de l'engagement de la France de maintenir ses émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon 2008-2012, au niveau de 1990. En effet, alors que les émissions

<sup>7</sup> Agence française de sécurité sanitaire environnementale.

nationales totales se sont à peu près stabilisées entre 1990 et 2001, le tableau 3 montre que, du fait de la croissance des déplacements routiers, *le secteur des transports est à la fois le plus grand émetteur de gaz à effet de serre et celui où les émissions croissent le plus vite.*

**Tableau 3 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre en France en 2001<sup>8</sup>**

Secteurs d'activité	Emissions en 2001 (en millions de tonnes d'équivalent CO <sub>2</sub> ) <sup>9</sup>	Répartition en 2001	Evolution depuis 1990
<i>Transports</i>	147,0	26,2%	+ 21%
Résidentiel & tertiaire	104,3	18,6%	+ 17%
Industrie manufacturière	119,4	21,3%	- 14%
Production d'énergie	67,2	12,0%	- 17%
Agriculture & sylviculture	108,6	19,4%	- 6%
Traitement des déchets	14,2	2,5%	- 4%

Dans la mesure où l'accroissement de l'effet de serre se manifeste d'ores et déjà par l'occurrence rapprochée de phénomènes climatiques extrêmes y compris dans les régions traditionnellement tempérées (inondations en hiver, orages et tempêtes très violents, canicules en été,...), il renforce la pollution atmosphérique régionale. La canicule anormalement longue de l'été 2003 a provoqué en Europe une violente et nocive pollution par l'ozone, due à l'effet photochimique (formation d'ozone à basse altitude à partir des oxydes d'azote sous l'effet du rayonnement solaire). Les nombreux décès de personnes âgées survenus (environ 15 000 en France) ne sont vraisemblablement pas tous dus à l'hyperthermie mais aussi à la pollution, sans qu'il soit possible d'en faire la part en l'absence d'étude précise.

### ***La consommation d'espace et l'« effet de coupure » des infrastructures de transport :***

Selon l'Institut français de l'environnement (IFEN), entre 1992 et 2000, les espaces bâtis ont progressés de 12%, les routes et parkings de 10% et les « sols artificiels non bâtis » – jardins, carrières ou décharges – de 17%. L'IFEN constate ainsi une « artificialisation du territoire » à raison de 620 km<sup>2</sup> supplémentaires par an, phénomène accéléré au cours de la dernière décennie. En 2001, le réseau routier permanent représentait à lui seul une superficie de 10 700 km<sup>2</sup>, soit plus de 2% du territoire français. Pour le mode aérien, par exemple, l'aéroport de Roissy occupe une superficie de 33 km<sup>2</sup>, soit le tiers de la surface de Paris. De 1970 à 2001, la longueur du réseau autoroutier français (autoroutes concédées et gratuites, autoroutes urbaines, liaisons aux normes autoroutières) est passée de moins de 1 500 à environ 11 000 kilomètres. Dans l'Europe des 15, de 1980 à 2001, la longueur du réseau autoroutier a augmenté de plus de 70% alors que celle des lignes de chemin de fer et des voies d'eau intérieures a reculé d'environ 9%.

Une autre forme de consommation d'espace existe, celle qui résulte de l'« effet de coupure ». Aménagées en « site propre » *aussi étanche que possible* sur des dizaines, voire des centaines de kilomètres, voies rapides, autoroutes, voies navigables et voies ferrées obligent à une multitude de contournements, d'autant plus contraignants que le site est plus urbanisé. Qu'il s'agisse du terrain occupé par les ouvrages de franchissement ou de celui

<sup>8</sup> Source : CITEPA (Cf. note 10 *supra*) ; format PNLCC ; mise à jour 12/2002.

<sup>9</sup> Du fait de la responsabilité majoritaire du gaz carbonique dans ce phénomène, les émissions des autres gaz impliqués (méthane, protoxyde d'azote, hydrofluorocarbures, perfluorocarbures, hexafluorure de soufre) sont exprimées en tonnes d'équivalent gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) en utilisant des coefficients de conversion tenant compte de leur contribution respective à l'effet de serre.



utilisé pour atténuer, sans jamais parvenir à les effacer, les conséquences de ce cloisonnement, l'impact des infrastructures de transport est très élevé : à la valeur quantitative de l'espace consommé – les mètres carrés perdus – s'ajoutent sa valeur foncière et sa valeur humaine. Ceux qui se souviennent du temps, pas si éloigné, où la Seine était un fleuve au cœur de la « Ville-lumière » *et non pas un couloir à voitures*, savent que cette valeur humaine est considérable.

La technique ferroviaire diminue certes l'emprise au sol par la circulation en convoi et la gestion centralisée du trafic<sup>10</sup>, mais l'intérêt de cette comparaison est relatif car le chemin de fer, comme l'autoroute, nécessite des réseaux routiers d'approche pour fonctionner<sup>11</sup>. La comparaison est plus pertinente en agglomération où le report des déplacements automobiles vers le tramway, le métro ou le train, permet réellement de sauvegarder l'espace urbain.

### ***Les nuisances sonores des transports :***

En ce qui concerne le bruit provoqué par les véhicules de transport, qu'il s'agisse des véhicules routiers, des trains ou des avions, une enquête de l'INSEE publiée en octobre 2002 sur la qualité de vie dans les grandes agglomérations a montré que, pour 54% des citoyens, il s'agit de *la première des nuisances qu'ils subissent à leur domicile*.

Les circulaires et instructions officielles françaises, fondées sur la loi « Bruit » du 31 décembre 1992, définissent comme « points noirs » devant être « traités » vis-à-vis du bruit des infrastructures de transport, les zones où les niveaux continus équivalents de bruit excèdent 70 décibels le jour et/ou 60 décibels la nuit, en façade des habitations. Ces seuils légaux correspondent à *un niveau à la limite du supportable*, qui oblige à vivre en permanence toutes fenêtres fermées. En s'en tenant cette définition beaucoup plus protectrice pour le développement des transports et de l'économie que pour les êtres humains, ce sont plus de 200 000 logements que le dernier recensement des « points noirs », en 1998, considérait comme « gênés » par le bruit des seuls transports routiers et ferroviaires.

### ***Les atteintes à la sécurité des personnes par les accidents de transport :***

En dépit des progrès enregistrés par l'Observatoire national de la sécurité routière en France (16 617 tués à six jours en 1972, année « record » ; 5 732 tués à six jours en 2003, soit environ 6 060 tués à 30 jours), il n'en demeure pas moins que *la route tue environ 20 fois plus que l'avion ou le train* (rapport des tués au trafic assuré par chaque mode de transport).

Par ailleurs, avec 101,3 tués sur la route par million d'habitants en 2003, la France demeure avec le Portugal (161,1), la Belgique (142,9), l'Espagne (129,5) et l'Italie (117,8) au dessus de la moyenne européenne et loin derrière l'Allemagne (79,9), les Pays-Bas (64,3) et la Grande-Bretagne (60,5). Les 15 à 24 ans payent le plus lourd tribut à l'insécurité routière : ils représentent 13% de la population française mais 26% des tués sur la route. Les camions de plus de 3,5 tonnes de charge utile (6,3% du trafic intérieur français en véhicules.kilomètres) sont moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels (5,3% des cas) mais plus gravement, puisqu'ils sont mis en cause dans 13% des accidents mortels.

---

<sup>10</sup> Selon la SNCF, une ligne ferroviaire à double voie, TGV ou de banlieue, permet d'acheminer en pointe trois fois plus de voyageurs qu'une autoroute à deux fois deux voies, pour une largeur sensiblement inférieure ; un calcul identique appliqué au transport de marchandises donne aussi l'avantage à la voie ferrée.

<sup>11</sup> D'après la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), 10% seulement de la population française résident actuellement à moins d'un kilomètre d'une gare.

Outre les tués, les accidents de la route ont aussi causé en France, en 2003, 111 135 blessés dont 19 207 gravement, une grande partie de ces derniers restant handicapés à vie. Toujours selon l'Observatoire de la sécurité routière, le coût total de l'insécurité routière en France en 2001 a pu être estimé à 27,8 milliards d'euros, parmi lesquels 12,5 milliards représentent les dépenses matérielles chiffrées par les assureurs, et 15,3 milliards représentent le « coût » des tués et des blessés. Il faut ajouter que ce chiffrage, qui attribue de manière fruste et arbitraire un « prix » à la vie et à l'intégrité corporelle humaine, *est hautement discutable*. Cette critique est abordée au point 7 ci-après.

A l'échelle mondiale, un rapport d'avril 2004 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de la Banque mondiale estime à 1,2 millions le nombre annuel de tués par accident de la route ces dernières années (soit 3 240 par jour, beaucoup plus que les guerres et conflits, qui causent pourtant près de 1 000 tués par jour) et à 50 millions le nombre annuel de blessés ou handicapés, l'ensemble représentant un coût économique évalué à 518 milliards de dollars par an. Les accidents routiers coûtent chaque année aux pays à revenus intermédiaire ou faible entre 1 et 1,5 points de PIB et environ 2 points de PIB aux pays riches ce qui à l'évidence, comme l'écrivent les rapporteurs de l'OMS, « *grève lourdement les budgets de la santé* ». Dans les pays du tiers monde, le rapport estime le coût des accidents routiers à 65 milliards de dollars, soit plus que le total annuel de l'aide publique au développement.

## 5. L'enjeu énergétique des transports

*La politique des transports est liée aux conflits géopolitiques en cours pour le contrôle des ressources d'énergie fossile.* Les transports sont en effet extrêmement dépendants du pétrole, au point que la poursuite des tendances en cours conduira inéluctablement ce secteur à l'impasse, sachant qu'au rythme actuel d'extraction, l'épuisement des gisements connus est prévue d'ici 40 à 50 ans. Le pétrole brut consommé en France doit être importé en *quasi* totalité (99%), d'où le montant élevé de la facture des importations françaises de combustibles fossiles, près de 31 milliards d'euros en 2001 (coût + assurance + fret). Les transports sont de loin le secteur le plus gourmand en énergie de ce type, comme le montre le tableau 4.

**Tableau 4 : Consommation finale d'énergie des secteurs d'activité en France en 2001<sup>12</sup>**

Secteurs d'activité	Consommation toutes énergies		Dont produits pétroliers	
	Millions de tep <sup>13</sup>	Répartition	Millions de tep	Répartition
Sidérurgie	5,5	3,5%	0,1	0,1%
Industrie	32,8	20,7%	7,1	9,4%
Résidentiel/tertiaire	66,8	42,1%	16,8	22,2%
Agriculture	3,0	1,9%	2,4	3,2%
Transports	50,4	31,8%	49,2	65,1%
<b>Total</b>	158,5	100%	75,6	100%

<sup>12</sup> Source : Observatoire de l'énergie du ministère chargé de l'Industrie.

<sup>13</sup> Tep = tonne d'équivalent pétrole. Les coefficients d'équivalence permettant d'exprimer les différentes consommations d'énergie dans cette unité commune sont ceux qu'utilisent les organisations internationales, Agence internationale de l'énergie et Eurostat (Office des statistiques de l'Union européenne), c'est à dire : 1 000 kilowatts-heures = 0,086 tep ; une tonne de gazole ou de fioul = 1 tep ; une tonne d'essence ou de carburacteur = 1,048 tep ; une tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

La primauté conférée aux transports routiers explique cette dépendance croissante vis-à-vis des énergies fossiles. Le tableau 5 détaille les parts modales de transports en France, sur le territoire métropolitain.

**Tableau 5 : Répartition des trafics par mode de transport en France en 2001<sup>14</sup>**

Voyageurs		Marchandises	
Voitures particulières :	83,8%	Route :	77,5%
Rail SNCF :	8,3%	Rail SNCF :	14,3%
Transports en commun hors RATP :	4,7%	Oléoducs à plus de 50 km :	6,3%
Transports aériens :	1,7%	Voies navigables :	1,9%
Métro + RER + bus RATP :	1,5%		
100% = 867,8 milliards de voyageurs-km		100% = 353,1 milliards de tonnes-km	

Les modes de transport présentent des caractéristiques de rendement énergétique très différenciées. Un déplacement donné de voyageurs par les transports en commun terrestres demande entre *six et huit fois moins d'énergie* que par les transports routiers individuels en ville, entre *trois et quatre fois moins* en parcours interurbain. De même, un transport donné de marchandises demande entre *trois et cinq fois moins d'énergie* s'il est effectué par les voies maritime ou ferroviaire plutôt que par la route. Le recours au transport aérien pour de courts trajets intérieurs apparaît comme un gaspillage d'énergie, pour les voyageurs comme pour le fret, alors qu'il tend à se développer pour ce dernier usage.

Le tableau 6<sup>15</sup> fournit la comparaison détaillée des performances énergétiques des différents modes de transport en France, en tenant compte des taux de remplissage réels observés dans chacun d'eux, pour les voyageurs et pour les marchandises.

**Tableau 6 : Efficacités énergétiques des modes de transports en France en 2000**

Transports de voyageurs, en voyageurs-km/kep <sup>16</sup>			
INTERURBAINS		URBAINS	
TGV SNCF :	172,2	Tramway :	193,3
Trains classiques SNCF :	107,5	Métro parisien RATP :	139,8
Autocars :	91,2	Trains de banlieue SNCF :	91,0
Trains régionaux SNCF (TER) :	54,8	Métro de province :	64,4
Voitures particulières :	38,8	Autobus Île-de-France :	47,1
Deux-roues :	26,9	Deux-roues :	31,4
Avions trafic intérieur :	18,2	Voiture particulière :	18,0

<sup>14</sup> Source : Service d'économie et de statistiques (SES) du ministère chargé des Transports.

<sup>15</sup> Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ; *Vade-mecum de l'évaluation des efficacités énergétiques et environnementales du secteur des transports en 2000* ; décembre 2002.

<sup>16</sup> L'efficacité énergétique, mesurée en voyageurs-kilomètres par kilogramme d'équivalent pétrole (kep), peut se lire comme le nombre de kilomètres que peut parcourir un voyageur, se déplaçant dans un mode de transport donné, avec l'énergie représentée par un kep.

Transports de marchandises, en tonnes-km/kep <sup>17</sup>			
INTERURBAINS		URBAINS	
Maritime courte distance :	249,0	Poids lourd de CU 13 t. et plus :	12,9
Trains entiers SNCF :	213,5	Poids lourd de CU 6,6 à 12,9 t. :	9,5
Wagons isolés SNCF :	114,8	Poids lourd de CU 3 à 6,5 t. :	7,5
Voie d'eau :	83,6	Véhicule utilitaire légers :	6,7
Poids lourd maxicode de CU > 25 t. :	53,9		
Poids lourd maxicode de CU 13 à 25 t. :	48,2		
Poids lourd de CU 6,6 à 12,9 t. :	19,3		
Véhicules utilitaires légers :	8,3		
Avions cargos trafic intérieur :	2,5		

La baisse de la consommation kilométrique des automobiles, obtenue après la « crise pétrolière » de 1973 grâce à la politique d'économie d'énergie mise en place consécutivement, est interrompue depuis une quinzaine d'années du fait de la généralisation de la climatisation. Un véhicule vendu sur quatre était climatisé en 1995 et trois sur quatre le sont aujourd'hui, alors que le fonctionnement d'un climatiseur entraîne, compte tenu de sa durée moyenne de fonctionnement, *une surconsommation et donc une surémission de gaz carbonique de plus de 5%*, annulant les progrès réalisés sur les moteurs. En outre, les fuites inévitables des circuits de climatisation, lors de l'utilisation, de l'entretien ou de la maintenance, et la non récupération du fluide en fin de vie, provoquent des émissions de gaz frigorigènes, les HFC (hydrofluorocarbures), dont un gramme rejeté dans l'atmosphère équivaut, en termes d'effet de serre, à 1,3 kilogrammes de gaz carbonique<sup>18</sup>.

En liaison avec la pollution atmosphérique par les divers modes de transport, précisons que 100% du trafic de voyageurs en tramway ou en métropolitain, et environ 90% du trafic ferroviaire SNCF de voyageurs et de marchandises, sont effectués en traction électrique, quasiment exempte de pollution atmosphérique locale. Ce n'est pas le cas des autres modes de transport, qui utilisent presque exclusivement des combustibles d'origine fossile.

Certains militants intransigeants font aux transports en communs électriques le procès d'être des « suppôts objectifs » de la politique de « tout-nucléaire » menée en France par les gouvernements et EdF depuis 25 ans. *Cette « pureté » ombrageuse ne résiste pas à l'analyse.* Par exemple, la totalité de la consommation d'électricité de traction de la SNCF représente à peine la production annuelle d'un seul réacteur nucléaire d'EdF, 58 étant actuellement en service. A titre de comparaison, les exportations françaises d'électricité représentent chaque année la production de 6 à 8 réacteurs et la consommation des seuls appareils électroménagers représente environ la production de 5 réacteurs. Ce n'est donc pas la consommation des transports en commun électriques qui justifie les options énergétiques prises depuis plus de 25 ans par la techno-science nationale, *extrêmement discutables par ailleurs.*

Le plus grand gisement d'énergies renouvelables dans les pays développés réside en définitive *dans les économies d'énergie possibles et dans un changement profond des modes de vie, de production et de consommation.* Le secteur des transport est au cœur de la mise en œuvre de toute politique de développement soutenable digne de ce nom.

<sup>17</sup> L'efficacité énergétique, mesurée en tonnes-kilomètres par kilogramme d'équivalent pétrole (kep), peut se lire comme le nombre de kilomètres que peut parcourir une tonne de marchandise, acheminée par un mode de transport donné, avec l'énergie représentée par un kep.

<sup>18</sup> Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ; communiqué du 24/6/2003.

## 6. Les transports façonnent les territoires, l'urbanisme et les modes de vie : l'art de multiplier les déplacements de personnes

*« L'urbanisme est l'accomplissement moderne de la tâche ininterrompue qui sauvegarde le pouvoir de classe : la maintien de l'atomisation des travailleurs que les conditions urbaines de production avaient dangereusement rassemblés. (...) La dictature de l'automobile, produit-pilote de la première phase de l'abondance marchande, s'est inscrite dans le terrain avec la domination de l'autoroute, qui disloque les centres anciens et commande une dispersion toujours plus poussée. »*

Guy Debord (*La société du spectacle* ; Buchet-Chastel ; 1967)

L'inanité de toute approche sectorielle des transports découle de l'évidence, encore peu perçue par nombre de « décideurs » politiques et d'« experts » qui les conseillent, *que le transport structure l'urbanisme et que l'urbanisme structure le transport.*

Après la seconde guerre mondiale, de nombreuses mesures ont contribué à une forte ségrégation spatiale et consécutivement à une non moins forte ségrégation sociale :

- Par l'application d'un urbanisme « fonctionnaliste », de grands ensembles résidentiels ont été construits loin des centres-villes, au milieu d'espaces vastes et peu occupés consacrés essentiellement à la circulation automobile ;
- La desserte de ces quartiers par les transports publics, ainsi que les équipements nécessaires à la vie quotidienne (commerces, écoles, établissements publics ...), ont été négligés ;
- Les établissements industriels ont été éloignés dans des zones où ils ne gêneraient personne (mouvement déjà amorcé au 19<sup>ème</sup> siècle, quand toute l'industrie était polluante) et où le foncier était moins coûteux, permettant au passage spéculations et plus-values immobilières ; l'exemple d'AZF à Toulouse montre que l'extension de l'urbanisation finit par rattraper cet éloignement, surtout lorsqu'il s'agit de loger des familles à revenus modestes qui n'ont guère le choix...

Le schéma fonctionnaliste qui persiste encore aujourd'hui, *a une portée idéologique et pratique qui dépasse de loin la planification urbaine dont il se réclamait comme une justification théorique.* En effet, il en est résulté ce que l'on nomme le « zonage » : les logements en périphérie, les emplois au centre (tertiaire) ou en banlieue éloignée (industrie), le commerce (grande distribution) dans d'autres banlieues. Ces orientations ont obligé les citadins à augmenter leurs distances de parcours et ont contribué à l'accroissement des déplacements quotidiens, notamment domicile-travail<sup>19</sup>.

La colonisation des centres-villes par les bureaux y a fait croître le coût des logements, avec pour conséquence de réserver ceux-ci aux ménages aisés, de renforcer la ségrégation sociale et d'encourager partout l'étalement urbain, sous forme d'une péri-urbanisation « à la Californienne ». Alors que l'habitat dispersé se prête mal aux dessertes par les transports en commun, la motorisation de masse est une réponse obligée à ce type d'urbanisation. *Tout a donc été fait pour imposer l'usage de l'automobile en zone urbanisée.*

Par la suite, bien au delà du milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, les politiques d'aménagement du territoire ont été conduites selon les mêmes principes fonctionnalistes, divisant le territoire en

---

<sup>19</sup> Cf. Dominique Dron et Michel Cohen de Lara ; Rapport au ministre de l'Environnement : *Pour une politique soutenable des transports* ; La documentation française ; septembre 1995.

zones de développement agricole, industriel, commercial, touristique... qui sous-estimaient tant la cohésion territoriale que le poids de la géographie et les nuisances des transports. Le corollaire de cette *séparation artificielle* des fonctions a été une vigoureuse politique de communications et de transports, surtout autoroutiers, censée « favoriser le développement local » et « désenclaver les territoires ». Un des principes essentiels guidant l'aménagement du territoire est en effet que l'irrigation d'un territoire par de grandes infrastructures de transports est garante de son développement et que, *a contrario*, leur absence ou leur insuffisance le condamne. Ce n'est en rien prouvé et de nombreux contre-exemples peuvent même être cités, qui montrent qu'une grande infrastructure a souvent un *effet de pompe*, par le vidage d'une zone à faible densité par une autoroute améliorant la liaison entre celle-ci et un grand centre. L'accroissement des facilités d'accès à coût relativement bas a en effet tendance à accroître la fréquentation des villes de grande taille au détriment de leurs voisines plus petites pour les achats, les professions et les loisirs, ce qui aboutit à une polarisation des territoires en pleine contradiction avec les motivations affichées de « rééquilibrage » qui accompagnent tous les projets d'infrastructures.

En tout état de cause, *le développement socio-économique par les infrastructures de transport relève beaucoup plus du slogan que de la réalité*. Il n'en est évidemment pas de même en ce qui concerne les affaires et les profits des secteurs des travaux publics et de la construction automobile.

En définitive, la politique des transports ainsi mise en oeuvre, implicitement car elle n'a jamais fait l'objet d'un débat public, fait partie du vaste processus d'unification et de rationalisation de l'espace conduit par la production capitaliste pour ses intérêts : *« Cette unification est en même temps un processus extensif et intensif de banalisation : l'accumulation des marchandises produites en série pour l'espace abstrait du "marché" a aussi dissout l'autonomie et la qualité des lieux. Sous-produit de la circulation des marchandises, la circulation humaine considérée comme une consommation, le tourisme, se ramène fondamentalement au loisir d'aller voir ce qui est devenu banal. »*<sup>20</sup>

Le zonage appliqué à l'industrie touristique se traduit, par exemple, dans la « muséification » de certains centres-villes historiques, pour cela en partie préservés de la circulation automobile et où fleurissent les commerces de luxe et les boutiques de souvenirs fabriqués à la chaîne à Taïwan. Cet aménagement *pour l'économie* réalise la mise en scène d'un passé idéalisé à l'usage du tourisme de masse, alors que les anciens habitants, surtout les plus modestes, qui portaient l'histoire et faisaient la vie réelle de la cité, ont depuis longtemps été chassés vers la périphérie. On retrouve ce phénomène dans les parcs régionaux, où l'urbanisation et l'industrialisation classique se voient imposer quelques limites, d'ailleurs fragiles, afin que le touriste puisse venir contempler *en voiture* une nature souvent réorganisée, plutôt que préservée, à son usage, au son des tambourins de « groupes folkloriques » constitués de citoyens déguisés en paysans d'opérette.

La « rationalisation économique de l'espace » est un phénomène planétaire, comme l'a illustré l'accident d'avion de Charm-El-Cheikh en janvier 2004. A cette occasion, on s'est interrogé à juste titre sur les garanties de sécurité fournies par les compagnies aériennes de « charters », sans voir que de telles conditions de transport résultaient directement de l'industrialisation du tourisme<sup>21</sup>. L'économie prétend désormais vendre « à prix modique » la

---

<sup>20</sup> Guy Debord ; *op. cit.* ; souligné par nous.

<sup>21</sup> Cf. Georges Cazes : « *L'implacable logique de l'enclave touristique* » ; article ; revue *Transports* n°424 de mars-avril 2004.

possibilité de prolonger dans l'année, pour les clientèles du « Nord », le soleil, la mer, le littoral et ses pratiques balnéaires, éventuellement sous leurs formes les plus artificielles (Cf. les « bulles tropicales » des *Center-Parcs*, dont les français seraient paraît-il si friands). Cela se traduit par la multiplication, sur les « façades » méditerranéennes, médio-orientales, caraïbes ou polynésiennes, de « stations touristiques » stéréotypées dans leur conception originelle, « stations » qui ont souvent été promues au départ par la Banque mondiale et qui s'inscrivent complètement dans un processus faisant fleurir sur les marges, en tournant le dos à l'intérieur du pays, paradis fiscaux, places financières *off-shore* et autres zones franches.

Charm-El-Cheikh est un symbole de ces créations artificielles du tourisme organisé, en concurrence âpre les unes avec les autres. L'arrière-pays est délaissé, les « fournitures » proviennent toutes de l'étranger développé et les revenus sur place correspondent aux salaires des hommes de peine et des femmes de chambre. L'aéroport international est la seule porte de sortie de l'enclave ludique et fonctionne comme un cordon ombilical qui la relie, par dessus la région, aux villes du « Nord » émettrices de touristes et de devises. Il est « logique » que le voyageur engagé dans cette compétition cherche à *comprimer tous les postes de dépenses, y compris celui de l'acheminement aérien...*

## **7. La socio-économie des transports dans le cas des marchandises : un transfert de coûts privés vers la collectivité**

*« C'est seulement à cause d'une habitude très longue que la conscience "normale" ne s'aperçoit plus que c'est une pure folie si, par exemple, la pollution atmosphérique "vaut moins" que les pertes qu'une limitation de la circulation infligerait à l'industrie automobile. Bien avant tout jugement moral, la folie réside ici déjà dans le simple fait de mesurer deux choses complètement différentes – la santé des individus et les intérêts de l'industrie – avec le même paramètre quantitatif, et en plus, abstrait, c'est-à-dire l'argent. »*

Anselm Jappe (*Les aventures de la marchandise* ; Denoël ; 2003)

Comme on l'a vu, les conséquences sociales et environnementales des transports sont considérables. Pour se dispenser de toute démonstration, le discours économique dominant pose comme axiome que l'augmentation des échanges, et donc des déplacements de biens et de personnes, est indispensable à la croissance économique quantitative, qui elle-même n'est d'ailleurs jamais mise en question par ce discours en tant que condition nécessaire à l'accroissement du bien-être. En réalité, l'accroissement des déplacements doit s'analyser non comme un fait inéluctable, mais comme une *caractéristique du développement actuel du capitalisme*. Si nombre de déplacements de personnes sont contraints par l'économie, comme on vient de le voir, la croissance du transport des marchandises est elle aussi l'un des piliers sur lesquels reposent les gains de productivité observés ces dernières décennies dans l'industrie et dans des services tels que la grande distribution.

D'une part, les méthodes modernes de gestion, dénommées « zéro stock », « flux tendu » ou « juste à temps », conduisent à multiplier les transports pour suivre au plus près l'utilisation des marchandises, qu'il s'agisse de production ou de commercialisation, plutôt qu'à massifier le transport en constituant des stocks. Ainsi, la charge de gestion des stocks est transférée à d'autres intervenants de la chaîne de production. La multiplication des transports permet de dissocier géographiquement lieux de stockage et lieux d'utilisation ou de consommation et d'« optimiser » les coûts afférents. La logistique, longtemps partie

intégrante de la production des entreprises, est désormais sous-traitée par chaque unité de production, ce qui produit de nouveaux flux de transports entre unités. De fait, les économies de gestion des stocks (coûts de personnel, charges foncières de hangars,...) découlent de la circulation d'un flux ininterrompu de véritables « stocks roulants ».

D'autre part, cette possibilité de multiplier sans limite les flux finit par conférer une importance secondaire à la localisation des lieux de production. La facilité des transports permet en effet de scinder la chaîne de production en autant de maillons qu'il est nécessaire pour les localiser, au cas par cas, en des lieux judicieusement choisis afin de minimiser les charges sociales, fiscales ou environnementales liées à la production. C'est ainsi qu'en 1993, un rapport de l'Institut allemand de Wuppertal a montré que les différents ingrédients nécessaires à la fabrication d'un simple pot de yaourt aux fraises parcouraient un cumul de 3 500 kilomètres avant d'être réunis. On connaît aussi l'histoire de cet industriel allemand qui envoie ses pommes de terre se faire laver et découper en Italie pour les rapatrier ensuite et les revendre en Allemagne, ou encore l'incroyable périple des crevettes danoises, acheminées à travers les Pyrénées jusqu'au Maroc où elles seront décortiquées à bas prix, puis renvoyées au Danemark d'où elles repartiront vers leurs lieux de commercialisation.

Cette « optimisation économique » n'est rendue possible que parce que *le transport est relativement sous-tarifé* du fait d'un excédent global de l'offre. Les transports peuvent ainsi jouer le rôle peu enviable de *variable d'ajustement* de quantité de décisions économiques prises au niveau de la production et de la commercialisation, en assumant les tensions et les contradictions de celles-ci. L'offre surabondante de transport repose elle-même, comme on l'a montré, d'une part sur la *généralisation de la dérégulation et du dumping social* dans ce secteur, d'autre part sur le fait de *compter pour presque rien* les impacts considérables des transports sur l'environnement et la qualité de vie des populations. Alors que le développement des flux de marchandises est présenté aux consommateurs comme nécessaire pour leur permettre de disposer d'une vaste palette de produits à prix abordables et en toutes saisons, ils les paient en réalité très cher, tant sous forme de nuisances environnementales et de dégradation de leur vie quotidienne que sous forme d'insécurité sociale pour les salariés du transport *et pour les consommateurs eux-mêmes*, qui sont aussi des producteurs placés sous l'épée de Damoclès des « délocalisations ».

*Le fait que les transports soient désormais le moyen privilégié de transférer des coûts de production vers l'ensemble de la collectivité découle de cet autre fait que, parmi les diverses activités encouragées par la primauté de l'économie dans le capitalisme, l'activité de transport est la seule à se déployer en totalité dans l'espace public.* D'une certaine façon, la plus-value n'est pas seulement extorquée dans le procès de production de la marchandise mais aussi, une deuxième fois, durant son procès de circulation, par l'atteinte aux conditions de vie des citoyens, réduits à des consommateurs censés trouver précisément dans la consommation une compensation suffisante à la dégradation parfois irréversible de leur environnement.

La théorie économique dominante admet certes que les transports et l'industrie provoquent des dégâts sur l'homme et l'environnement, auxquels elle donne le nom d'« effets externes négatifs ». Partant du principe qu'il est légitime de conférer une valeur monétaire à tout ce qui existe, les économistes libéraux estiment qu'il suffit de « monétariser » convenablement lesdits « effets externes ». Ainsi, ils peuvent introduire les nuisances environnementales dans la « moulinette » standard de leurs calculs habituels de rentabilité – ce qu'ils appellent « internaliser les effets externes » – et prouver, autant que de besoin, que l'activité polluante est plus profitable globalement à la collectivité que l'activité, ou la qualité de vie, de ceux qui subissent les nuisances.



L'idée de conférer par convention, sinon « scientifiquement », un « prix » au monde vivant et aux nuisances environnementales, revient à nier, comme la théorie économique classique le fait depuis qu'elle existe, *les rapports de forces* qui pèsent pour l'essentiel, ici comme ailleurs, dans la détermination de ces chiffres. En réalité, les impacts des transports sur l'homme et l'environnement ont un coût social et politique, *éventuellement infini*, bien plus qu'un « coût » économique. Il est temps d'abandonner l'illusion selon laquelle les problèmes posés par la dictature mondialisée des marchés instaurée par l'économie capitaliste pourraient encore trouver des solutions sur le terrain de cette économie elle-même.

Comme l'a développé entre autres René Passet<sup>22</sup>, la plupart des techniques néolibérales d'internalisation se trompent de problème : elles ne s'attachent pas à la reproduction de la biosphère mais *au calcul du coût économique, dans la sphère économique*, des dégâts causés dans la sphère naturelle,... comme si d'un quelconque « vrai coût » pouvait découler automatiquement le respect des cycles naturels dont le fonctionnement *n'a rigoureusement rien à voir avec la « régulation marchande »*. Pour répondre au problème, il est nécessaire de fixer une norme à respecter *de l'extérieur de la sphère économique*, en renonçant à l'illusion selon laquelle la « logique de l'optimisation » serait capable de sécréter cette norme.

D'ailleurs, la question du « prix » de l'homme et de la nature, et plus généralement celle de la pertinence d'un équivalent général monétaire, ont trouvé il y a déjà longtemps un pertinent éclairage philosophique : « *Dans le règne des fins, tout a un prix ou bien une dignité. Ce qui a un prix peut être aussi bien remplacé par quelque chose d'autre, à titre d'équivalent ; au contraire, ce qui est supérieur à tout prix, et par suite n'admet pas d'équivalent, c'est ce qui a une dignité.* » (Emmanuel Kant ; *Fondements de la métaphysique des mœurs* ; 1785).

## **8. Pour une autre politique des transports**

Les solutions aux problèmes fondamentaux abordés dans ce texte ne peuvent être trouvées qu'en se plaçant délibérément dans une perspective de dépassement du système économique qui les a engendrés, qui en vit et qui en renforce sans cesse le caractère crucial pour l'humanité. Pour autant, l'étendue et la profondeur de ces problèmes, et conséquemment le fait que la recherche et la mise en œuvre de leurs solutions ne sauraient aboutir du jour au lendemain, imposent de dépasser l'ancienne controverse entre « réforme » et « révolution ». Si le caractère insoutenable à terme du développement incarné par l'actuelle politique des transports, « *négarion de la vie qui est devenue visible* », nous convie à remettre profondément en cause nos modes de vie, les changements nécessaires ne pourront être que graduels.

### ***Débattre publiquement de la politique des transports :***

La priorité consiste à faire connaître le plus possible les enjeux sociaux et environnementaux des transports afin, à partir de ce partage de connaissance, d'exiger enfin un véritable débat public sur la politique des transports. Car ce débat est cantonné dans les cénacles techniciens, à l'expertise intéressée et souvent auto-proclamée, ou dans les assemblées parlementaires où il se mue en litanies de revendications électoralistes pour obtenir de nouvelles infrastructures.

---

<sup>22</sup> Cf. notamment son ouvrage : *L'économie et le vivant* ; Payot ; Paris ; 1979.

Il faut corrélativement remettre radicalement en cause la confiscation de la politique des transports par le tout-puissant « Corps des Ponts et Chaussées ». Cette véritable technocratie féodale, d'ailleurs créée sous l'ancien régime dont elle constitue l'une des survivances nationales, n'a rien appris depuis les décennies de la reconstruction postérieure à la seconde guerre mondiale. Elle s'obstine, dans ses « expertises », à conférer une priorité écrasante aux infrastructures routières, en retenant la plupart des projets de la puissante Direction des routes du ministère chargé des Transports, notamment les projets autoroutiers, et en considérant les autres modes comme secondaires. Les conséquences des transports sur l'environnement, la santé humaine, le risque énergétique,... développées ci-avant, sont systématiquement sous-estimées, quand elle ne sont pas simplement oubliées par ces « rois du bitume et du béton » qui pratiquent toujours *la fuite en avant dans les infrastructures*. Sans analyser les besoins de mobilité, leurs « rapports d'experts » extrapolent avec constance les tendances passées comme si elles étaient des données de nature, alors qu'elles sont très largement conditionnées, comme on l'a vu, par la sous-tarification routière et par une offre sans cesse renouvelée d'infrastructures.

Or, contrairement à un discours récurrent, les investissements en infrastructures de transport de l'Etat et des collectivités publiques ne sont pas trop modestes : entre 1980 et 2001 inclus, elles se sont élevées à environ *270 milliards d'euros constants (valeur 2001)*<sup>23</sup>. Sur cette période les dépenses d'infrastructures routières ont représenté *les deux tiers de l'ensemble*, tous modes de transport confondus. Il ne s'agit donc pas de dépenser davantage, car la poursuite du développement des transports ne constitue certainement pas la première urgence sociale, mais de dépenser tout autrement.

Une proposition concrète consiste à revendiquer un moratoire, au moins sur la construction de nouvelles autoroutes et de voies rapides afin, sans accroître les dépenses d'ensemble voire en les réduisant, de les *réorienter radicalement* vers les modes de transport collectifs les moins nuisants et les moins voraces en énergie, c'est-à-dire *au minimum en inversant le rapport actuel de 70% pour la route et 30% pour tout le reste*. L'amélioration de l'offre de transports en commun et de sa qualité est seule à même de permettre à terme un véritable choix à la population, souvent condamnée à l'automobile, et de rendre possible la mise en œuvre du droit au transport.

Par ailleurs, ce droit ne pourra être concrétisé qu'en envisageant, au moins dans certains cas, la gratuité des transports collectifs.

### ***Renchérir sélectivement le prix des transports pour faire décroître les déplacements inutiles :***

Les ressources nécessaires à l'exercice d'un réel droit au transport proviendraient d'une taxation croissante des carburants, selon un plan pluriannuel autorisant l'adaptation du système productif et de transport, et dans la remise en place d'une « vignette » automobile, mais cette fois liée à l'utilisation et proportionnelle à la consommation d'énergie et aux émissions polluantes des véhicules.

Ces propositions de financement permettraient en outre de mettre progressivement un terme à la sous-tarification routière et inciteraient à la production de véhicules plus économes en énergie et moins polluants, ainsi qu'à la restriction et à plus long terme à la suppression du « marché » des voitures de grosse cylindrée, capables de dépasser les 160 kilomètres/heure

---

<sup>23</sup> Source : INSEE ; Rapports annuels de la Commission des comptes des transports de la Nation.

alors que la vitesse est limitée à 130. Il est en effet important de savoir que la consommation d'une automobile et par conséquent ses émissions polluantes, même à faible vitesse, sont directement proportionnelles à la vitesse maximale qu'elle est susceptible d'atteindre.

Au delà, il est indispensable de remettre radicalement en cause l'équation « bien-être + modernité = nombreux déplacements ». La tâche est ardue car elle revient à battre en brèche plus d'un demi-siècle de conditionnement mental, à l'origine de représentations sociales désormais profondément ancrées. Il s'agit, à proprement parler, de *changer de culture*. Ce n'est évidemment pas dans le cadre limité de ce texte que peut être présenté un programme « clé en main » d'éducation populaire sur les transports. On peut cependant noter qu'en une dizaine d'années, il a été possible d'inculquer aux fumeurs les plus « accros » qu'ils n'étaient pas les bienvenus dans les lieux publics fermés et, sans parvenir à stopper totalement l'agression tabagique, de la diminuer sensiblement. Pourquoi ne serait-il pas possible de faire de même quant à l'agression, en réalité bien pire, que constitue la circulation automobile ? Des résultats concrets sont accessibles dans la mesure où les enquêtes sur les transports indiquent qu'en ville, environ la moitié des déplacements en voiture ont lieu à *moins de trois kilomètres*. Il n'est donc pas irréaliste d'envisager, au moins dans ce cas, la possibilité de déconnecter l'idée de bien-être de celle de la consommation automobile.

L'idée que les déplacements en général devront diminuer et pour cela, entre autres, être progressivement rendus plus chers qu'aujourd'hui dans certains cas, sera certes difficile à faire passer. *Les conséquences sur les porte-monnaie seront inévitables*, même si des dispositions fiscales pourront les atténuer pour les plus modestes, mais cette mesure est, dans le contexte actuel, la plus efficace au regard des enjeux. Il n'est pas hors de portée de faire appréhender aux citoyens le prix réel pour eux d'une augmentation de la mobilité imposée par une mauvaise répartition des activités sur le territoire, elle-même permise par une sous-tarifification des transports. Sans aller jusqu'à prôner l'autarcie régionale absolue, on doit reconnaître qu'il y a peu, nos parents ne se sentaient pas si malheureux, par exemple, de ne pouvoir manger des fraises ou des primeurs en toutes saisons, au prix de la circulation d'une incessante *noria* de poids lourds réfrigérés sur les routes. La nécessité d'une régulation forte des transports, notamment dans les zones sensibles et urbanisées, est désormais admise par l'opinion publique, alors que nombre d'axes routiers et autoroutiers, en particulier ceux qui empruntent les vallées de montagnes, sont devenus de véritables « couloirs à camions »<sup>24</sup>.

### ***Soutenir les luttes sociales des travailleurs des transports :***

L'augmentation des prix des transports devra concerner bien entendu surtout ceux qui pratiquent le *dumping* social, fiscal et environnemental. C'est pourquoi il convient de soutenir les luttes sociales dans les transports qui visent à obtenir les meilleures conditions sociales possibles en termes de salaires et de durée du travail, surtout en ce qui concerne les chauffeurs routiers et les marins qui connaissent les pires situations. Ce soutien doit s'exprimer au plan international, en vue d'une harmonisation par le haut de ces conditions, en première étape au sein de l'Union européenne. D'une façon générale, le renchérissement des transports et le respect de conditions sociales correctes paraît la solution la plus efficace, dans un cadre initial où règne le « marché », pour mettre fin au rôle de variable d'ajustement en aval que l'organisation économique néo-libérale fait jouer aux transports.

---

<sup>24</sup> En 2003, environ 11 000 camions par jour en moyenne ont traversé les Alpes et 17 000 les Pyrénées.

Concernant le mode ferroviaire<sup>25</sup>, c'est au nom de l'efficacité et de la sécurité du service public qu'il doit assurer, *pour les marchandises comme pour les voyageurs*, qu'il faut lutter contre le démantèlement progressif des entreprises publiques. Il s'agit de combattre, au plan international, les ukases de la Commission de Bruxelles qui imposent la mise en concurrence et la séparation des fonctions. On constate que ces méthodes n'ont rien apporté aux citoyens européens en termes de coût, de qualité et de développement des services rendus, bien au contraire. Il est donc temps d'imposer à l'« Eurocratie » une évaluation transparente et démocratique des politiques qu'elle promeut dans les transports depuis une quinzaine d'années, sans jamais avoir fourni *le moindre début de preuve* de leurs effets positifs sur les conditions de vie des citoyens européens.

Ne perdons pas de vue que l'Europe a servi et sert toujours de prétexte commode aux politiques d'inspiration néo-libérale menées *volontairement* par les gouvernements, quels que soient leurs affichages politiques. Ainsi, les gouvernements français depuis 1997 ont mis en danger la capacité du système ferroviaire national à répondre aux besoins sociaux du fait de la *séparation institutionnelle* qu'ils ont instaurée entre, d'une part, l'infrastructure ferroviaire, propriété du nouvel établissement public Réseau ferré de France (RFF) et, d'autre part, les services ferroviaires, restés sous la responsabilité de gestion de la SNCF. Cette dernière est désormais aussi le sous-traitant, *sous la pression continue à l'économie* du « gestionnaire d'infrastructure » qu'est RFF, de l'entretien du réseau ferré national et de la circulation des trains. La création de RFF vise à permettre la mise en concurrence de la SNCF dans la fourniture des services, grâce à l'autonomisation du processus d'ouverture et de marchandisation des capacités du réseau à des intérêts privés, *hors de la sanction directe des usagers du train* mais aussi hors du contrôle des cheminots. A l'expérience de 7 années, RFF ne présente guère d'autre « utilité » et apparaît même, à l'égard de toutes les questions de gestion quotidienne, de modernisation et de développement du réseau, comme *un coûteux parasite du système ferroviaire*.

Nombre de pays européens (Allemagne, Belgique, Italie, Autriche, Irlande, Luxembourg,...) ont maintenu l'intégration de leur système ferroviaire, dans la mesure où les directives européennes n'imposent que la présentation de bilans comptables séparés pour les activités de services ferroviaires et de gestion de l'infrastructure. Il convient par conséquent, tout en continuant à lutter en général contre les dispositifs européens de démantèlement des services publics, d'exiger en France l'abrogation de la loi de 1997 et le retour à une entreprise ferroviaire intégrée unique, dont la gestion et le contrôle public devront bien sûr être profondément réformés. Il s'agit de se limiter au respect *a minima* des directives ferroviaires européennes en vigueur, dans la perspective de leur remplacement par des dispositifs de coopération internationale beaucoup plus féconds.

Les luttes des personnels à statut méritent aussi un soutien sans ambiguïté. Elles manifestent certes parfois un repli corporatif sur la défense d'un métier, mais le métier s'oppose à l'uniformisation et à la standardisation qui caractérisent le capitalisme. En même temps, ces mouvements permettent aux défenseurs de différents métiers de se rencontrer et de faire converger leurs luttes en désignant leur adversaire commun (paysans de la Confédération paysanne, cheminots, enseignants, électriciens, gaziers, etc.) y compris au plan international. Ils ont été au départ de la contestation du néo-libéralisme née après 1995<sup>26</sup>. Médiatiquement méprisés pour leur « corporatisme », opposés artificiellement aux usagers, abreuvés d'insultes du genre « nantis », « privilégiés » ou « archaïques » par des présentateurs de télévision et des éditorialistes *qui gagnent 20 fois leurs salaires*, les personnels à statut

---

<sup>25</sup> Cf. note 3 *supra*.

<sup>26</sup> Cf. Jacques Capdevielle ; *Modernité du corporatisme* ; Presses de Sciences Po ; Paris ; 2001.

sont, dans les conditions sociales actuelles, parmi les derniers acteurs susceptibles d'établir un rapport de force qui pourrait s'étendre à partir de cette base, pour l'instant encore assez large en France,... *mais plus pour très longtemps.*

### ***Sensibiliser les élus locaux et « démocratiser radicalement la démocratie » :***

Les lois successives de décentralisation, en dépit des discours « vendeurs » qui les accompagnent, ne correspondent à rien d'autre qu'au désengagement d'un Etat paupérisé qui veut « boucler ses fins de mois » en « faisant les poches » des collectivités locales. Le risque associé, important, est celui d'un émiettement progressif des politiques suivies en matière de service public de transport, avec pour première conséquence l'affaiblissement des dispositifs de péréquation géographique, sociale et tarifaire. Cependant, les élus locaux sont effectivement conduits à prendre plus d'initiatives et de responsabilités en matière de politique des transports. Qu'il s'agisse de la mise en place des « Plans de déplacements urbains », de la désignation des régions comme « Autorités organisatrices de transport » ou de la possibilité d'une première étape, par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000, de mise en cohérence des politiques sectorielles relatives à l'habitat, à la ville, aux déplacements et aux équipements sur les aires urbaines, de nouvelles opportunités d'influer sur les contenus et la cohérence des politiques de transport se présentent aux citoyens, qui s'en saisissent. Leur sensibilité croissante aux besoins de transports collectifs de qualité et aux impacts des transports sur leur qualité de vie, provoquent en retour une prise de conscience des élus locaux, qui n'oublient pas qu'ils sont davantage soumis à la sanction électorale que les élus nationaux.

C'est pourquoi il convient de faire particulièrement porter les efforts de sensibilisation en direction des élus locaux, grâce aux comités locaux d'Attac qui, pour certains, s'y impliquent déjà, au besoin par l'organisation de manifestations ou de journées d'études spécifiques consacrées aux politiques de transport locales et nationales.

Bien entendu, la sensibilisation n'est rien si elle ne peut se traduire en actes. L'action globale à mener afin de faire en sorte que les citoyens et leurs élus puissent *réellement peser sur les choix* est fondamentale en ce qui concerne les transports, y compris de marchandises. Il ne faut guère se dissimuler que ceci revient à lutter pour des progrès démocratiques considérables en France où le débat public, le contrôle des élus par les citoyens et le contrôle de l'exécutif par le législatif ou le judiciaire sont considérés comme *totalelement hérétiques* sous la V<sup>ème</sup> République, aux tendances monarchiques évidentes. Elle a en effet instauré la primauté absolue de l'exécutif, tant au niveau national qu'à celui des Régions et des Communes. Consécutivement, elle laisse à l'administration de l'Etat et à ses grandes féodalités censées être porteuses de l'intérêt général (Corps des Mines ou des Ponts et Chaussées, Inspection des Finances, Cour des Comptes, Conseil d'Etat,...) un pouvoir *quasi discrétionnaire et totalelement irresponsable*, puisqu'il opère surtout dans les cabinets ministériels où il peut cultiver discrètement d'étroites accointances avec le MEDEF, garanties de juteux « pantouflages » ultérieurs.

Au-delà de la soi-disant « démocratie de proximité » actuelle, il est nécessaire d'avancer sur le chemin de la démocratie participative ou délibérative<sup>27</sup>. Il n'entre pas dans le cadre de ce texte de traiter ce vaste sujet, mais simplement de mentionner qu'en dépit des embûches, dont la difficulté de faire évoluer les individus depuis la défense de leurs intérêts particuliers jusqu'à celle de l'intérêt général n'est pas la moindre, il ne paraît pas sérieux

---

<sup>27</sup> Cf. Marion Gret et Yves Sintomer ; *Porto Alegre : l'espoir d'une autre démocratie* ; La Découverte ; Paris ; 2002.

d'envisager de rendre soutenables les transports sans la participation réelle de leurs utilisateurs et des habitants des territoires qu'ils traversent.

Les régulations générales et les thèmes de lutte proposés ici sont certes en deçà des enjeux soulevés par ce texte et demeureront fragiles tant que règnera *la dictature de la marchandise*. Il ne faut cependant pas les mépriser au nom d'une posture « révolutionnaire de salon » qui serait aussi désarmante que désarmée. Tout en contribuant aux luttes en cours pour obtenir leur mise en œuvre, il conviendra d'améliorer et de prolonger sans cesse ces mesures, ce qui revient à se placer d'emblée dans *une perspective de dépassement de la « raison marchande »*, c'est-à-dire du capitalisme<sup>28</sup>.

Les luttes des routiers, des chauffeurs de cars, des cheminots ; celles des riverains de grandes infrastructures de transport – aéroports, lignes ferroviaires, voies routières, notamment dans les vallées pyrénéennes et alpines – ; celles des associations d'usagers des transports collectifs (parfois dévoyées et récupérées par les néo-libéraux pressés d'en finir avec les services publics et les statuts sociaux) ; celles enfin de tous les laissés-pour-compte, de plus en plus nombreux, du développement d'une économie devenue autiste, et qui réclament le droit au transport en tant que droit humain fondamental ; tous ces mouvements éparpillés et parfois antagonistes sont à considérer comme les îlots émergés d'un même immense iceberg, caché pour la plupart car *délibérément placé hors de la sphère visible du débat public* : la politique des transports.

\*            \*  
                 \*  
                 \*

---

<sup>28</sup> Cf. Jean-Marie Harribey ; *La démence sénile du capital* ; Editions du Passant, Bègles, 2002.