

Les transports au cœur de la crise écologique

vendredi 11 octobre 2013, par [NPA \(commission écologie\)](#) (Date de rédaction antérieure : 26 septembre 2013).

Sommaire

- [Taxe carbone, saison 2 !](#)
- [Mauvais et irréaliste](#)
- [Pour l'égalité sociale](#)
- [Qui va payer ?](#)
- [Taxe carbone, non ! Gratuité](#)
- [Financer la gratuité](#)
- [Quel transport de marchandises](#)
- [Les salariéEs premières \(...\)](#)
- [Incohérent et destructeur](#)
- [Défendre les travailleurs](#)
- [Les fausses « bonnes solutions](#)

Alors que le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) va rendre son cinquième rapport sur le climat, les réponses mises en avant par Europe Écologie les Verts ou par le gouvernement sont dramatiquement ridicules au regard des enjeux. Les transports sont les premiers contributeurs aux gaz à effet de serre. Avec 27 % des émissions de CO₂, ils participent à leur forte augmentation qui est la cause du réchauffement climatique. Il est donc indispensable de réduire drastiquement l'utilisation des déplacements motorisés de personnes et de marchandises.

Le NPA présente dans ce dossier une première réflexion collective sur cette question.

Taxe carbone, saison 2 !

Qu'avait donc annoncé Philippe Martin, le remplaçant de Delphine Batho au ministère de l'Écologie, pour être autant applaudi à l'université d'été d'EELV ? L'arrêt du nucléaire en 10 ans ? Les subventions de la PAC pour l'agriculture bio ? Le renoncement aux projets inutiles comme Notre-Dame-des-Landes ? Raté ! C'est l'annonce du retour d'une taxe carbone pour 2014 qui a mis les écologistes en joie.

Selon eux, ajoutée au prix de vente des produits et des services selon la quantité de gaz à effet de serre (GES) émis, cette taxe devrait freiner, empêcher, l'utilisation des énergies fossiles. Si on suit le raisonnement, les prix doivent donc intégrer le coût induit par la quantité de carbone nécessaire à leur production. Derrière cet apparent bon sens se cache une arme redoutable : faire payer aux consommateurs les conséquences d'un système de production et de transport fondé sur l'exploitation et le gaspillage des ressources naturelles. Il ne s'agit surtout pas de s'attaquer à la façon dont les productions sont organisées. Cette taxe carbone, injuste socialement, sera inefficace car elle ne s'attaque pas à l'organisation capitaliste de la production et de la société, cause principale du réchauffement climatique.

Mauvais et irréaliste

Aucune taxe carbone, aucun droit d'émission, n'apporteront de solution. Pour avoir une chance d'être efficace, taxes ou droits devraient aller jusqu'à 600 ou 700 dollars la tonne de CO₂. Le secteur du transport, mais aussi tous les secteurs clés de l'économie (automobile, aéronautique, construction navale, chimie et pétrochimie, production électrique, sidérurgie, cimenterie, agroalimentaire, etc.) seraient lourdement pénalisés.

Croire que les patrons de ces secteurs accepteront qu'on touche à leurs marges, croire que les États rivaux représentant ces patrons se mettront d'accord pour toucher aux marges de tous les patrons dans tous les pays, c'est croire au Père Noël. L'échec depuis vingt ans des sommets internationaux sur le climat en atteste. Et cela n'est pas près de changer dans le contexte de la guerre de concurrence qui fait rage depuis 2008 !

Pour l'égalité sociale

Pour rester dans le domaine des transports, est-ce que les salariéEs excluEs des décisions économiques ont vraiment le choix de leur mode de déplacements, que ce soit en milieu rural, en zone urbaine ou périurbaine alors que des lignes de chemins de fer sont fermées en régions, que les transports en bus ou en car sont notoirement insuffisants et inconfortables ? Bien plus efficace que la taxe carbone sur les transports, la gratuité des transports collectifs contribuerait à diminuer les GES puisqu'elle dissuade d'utiliser la voiture. Mais poser la question de la gratuité, c'est directement s'attaquer au capitalisme qui transforme tout en marchandises sources de profits, et cela, ni le PS ni EELV n'y sont prêts. C'est vrai qu'il est bien plus facile de faire passer les consommateurs pour les responsables directs de la crise climatique...

Une fiscalité écologiste n'a de sens que si elle garantit l'égalité sociale. Elle doit prendre place dans une politique globale de réduction des gaz à effet de serre, par la réduction drastique des consommations d'énergie, la sobriété énergétique et la création de services publics européens des énergies propres, ce qui nécessite des ruptures avec les modes actuels de production, de consommation et d'échange. Une taxe kilométrique appliquée aux produits qui font trois fois le tour de la Terre avant de se retrouver sur les étals des magasins pourrait avoir un sens, mais sûrement pas une taxe qui va amputer davantage les budgets des plus pauvres.

Qui va payer ?

Le montant de la future contribution climat-énergie annoncée par Hollande lors de la conférence environnementale pourrait être de 7 euros la tonne en 2014 (40 euros en moyenne par an pour un ménage) pour atteindre 20 euros en 2020. Certains comme Rocard parlent même de 32 euros la tonne. Une certitude, la taxe ira en augmentant.

Et « le Président des patrons » de s'empresse d'ajouter que cette taxe « donnera à nos entreprises un avantage compétitif en permettant de moins taxer le travail ». Pour elles, ce ne serait que la transformation d'une partie du montant des taxes sur les produits énergétiques recalculée en fonction de leur teneur en CO₂. Toujours la même obsession : ne rien faire payer aux entreprises, ne pas toucher aux profits. Dans ces conditions les objectifs, plus que limités, ne seront même pas atteints.

Enfin, même si les montants de la taxe sont intégralement reversés aux ménages qui vont être les

principaux contributeurs, ce ne sont pas les petits revenus, les locataires, les mal logés ou les pas logés du tout qui investiront dans l'amélioration de l'habitat !

Taxe carbone, non ! Gratuité des transports, oui !

Les transports gratuits sont une réponse concrète à un besoin social et une exigence écologique. Mais ils relèvent aussi d'un choix de société, fondé sur le concept de gratuité. L'opposition des classes dominantes aux transports gratuits n'est pas une question uniquement économique, mais avant tout idéologique : la conviction que tout doit devenir marchandise, tout doit être vendu, et rien ne saurait être gratuit.

Nous sommes convaincus que les services publics — éducation, santé, transports — doivent être gratuits. C'est à la fois une question de justice sociale et le choix d'une forme de vie en rupture avec le tout marchand du capitalisme.

Les études sont formelles : pour inciter les usagers à prendre au quotidien les transports en commun, et donc diminuer l'impact de la voiture individuelle, la gratuité est nécessaire. Cette mesure sociale, écologique, politique et de santé publique est tout à fait réalisable même dans le cadre budgétaire actuel des collectivités locales qui mobilisent, pour la voiture, 80 à 90 % des budgets consacrés aux déplacements, contre 10 % pour les transports collectifs. Les recettes tirées de la vente de titres de transport représentent en moyenne moins de 20 % du budget des transports en commun. Une réorientation des crédits alloués aux transports individuels financerait facilement la gratuité des transports publics. L'argent existe, il s'agit de l'utiliser autrement, l'obstacle n'est donc pas financier.

Aussi bien à droite qu'au PCF et à EELV, et malgré des exceptions locales comme Châteauroux ou Aubagne, certains opposants à la gratuité des transports préfèrent appliquer une tarification « attractive » en prétextant que les services gratuits ne sont pas considérés à leur juste valeur. Quelle hypocrisie pour tenter de cacher la peur qu'inspire la notion de gratuité !

Financer la gratuité

Le NPA propose :

- d'augmenter le versement transport payé par les entreprises de plus de 9 salariéEs,
- de transférer les sommes investies pour la voiture (routes, autoroutes, parkings) et celui de ses coûts externes considérables (traitement du bruit, de la pollution, des accidents, de la congestion) sur les transports collectifs,
- de stopper les dépenses pour les grands projets inutiles et nuisibles comme les LGV, aéroports... et de réaffecter ces sommes.

En attendant la nécessaire réorganisation globale de l'espace (localiser les productions, les services, repenser l'urbanisation...), il faut aussi fortement augmenter l'offre de transports (nouvelles lignes, plus de bus...) pour diminuer le temps d'attente, éviter les engorgements, les rendre plus efficaces que la voiture.

Aujourd'hui, le rallongement des trajets domicile-travail et domicile-services (écoles, poste, commerces...) dope l'utilisation de la voiture : il faut donc développer les transports collectifs

gratuits en zone périurbaine, en zone rurale et réintroduire les ramassages collectifs pour aller au travail.

L'organisation de ces transports collectifs gratuits doit se faire dans le cadre d'une régie publique, avec création de comités d'usagers auxquels est reconnu le droit de décider. Dans les transports des personnes comme ailleurs, seul un service public autogéré permettrait de répondre à la demande sociale.

Quel transport de marchandises ?

Alors que l'activité de transport de marchandises intervient entre la production et la consommation, depuis le traité de Rome en 1957, les dirigeants européens ont érigé la libre circulation des marchandises en principe fondateur. Depuis, toute la création du droit européen va tendre à supprimer les obstacles à cette libre circulation au service du profit de quelques-uns contre l'intérêt de tous les autres.

Cela passe d'abord par la diminution des coûts : c'est la pratique du zéro stock, du flux tendu, du juste-à-temps. Aucun frais de stockage, pas de perte de temps, les marchandises en perpétuel mouvement servent de variable d'ajustement du profit et sont vendues au moment où elles rapportent le plus. Les coûts d'entretien et de sécurité des infrastructures, les investissements notamment pour les grands projets inutiles, comme la LGV Lyon-Turin ou l'aéroport de NDDL, sont pris en charge par les finances publiques.

Les salariéEs premières victimes

Réduire les charges c'est aussi baisser au maximum le coût du travail. Les salariés des transports routier et maritime sont les esclaves des temps modernes, ainsi que certains artisans chauffeurs. 66 % des chauffeurs routiers dépassent les limitations de vitesse pour livrer dans les temps impartis, 50 % mangent et dorment dans leur camion, 80 % font des heures supplémentaires non payées. Des plages horaires de travail vont jusqu'à plus de 70h par semaine au mépris de toute sûreté et sécurité.

Victimes du dumping social, de la mise en concurrence des travailleurs entre eux (les routiers polonais ou roumains employés par des entreprises françaises sont payés 2, 5 fois moins que leurs collègues français), ils représentent le projet patronal d'exploitation pour l'ensemble du salariat des transports. Ce qui explique que l'Union européenne et les États fidèles aux intérêts capitalistes, accentuent les libéralisations des services publics de transports.

Incohérent et destructeur

Puisque les transports ne leur coûtent rien, les industriels segmentent la fabrication des produits pour faire jouer le moins-disant social, fiscal, environnemental. Les exemples sont légion. Ainsi chez Renault, après avoir cassé l'entreprise et la résistance ouvrière, la production des pièces a été éclatée : les arbres à came sont fondus au Brésil, laminés au Portugal, figiolés à Annecy pour un montage à Douai ! Dans un autre secteur, les crevettes pêchées en mer du Nord sont transportées en camions frigorifiques au Maroc, où des ouvrières surexploitées vont les décortiquer, puis retournées au Danemark où elles seront vendues...

Les destructions environnementales résultant du transport incessant de marchandises sont énormes, difficilement évaluables et pour certaines sans doute irréversibles : destruction du foncier, des forêts, des zones agricoles, des écosystèmes. La Politique agricole commune européenne, qui favorise les cultures intensives destinées à l'exportation, contribue largement à ce désastre écologique mondial.

Défendre les travailleurs, respecter la planète

Il y a urgence à défendre un autre système respectueux de l'environnement et des besoins humains. Nous soutenons les revendications des salariéEs portées par leurs syndicats : la baisse massive du temps de travail, l'amélioration des salaires et des conditions de travail et de vie pour tous les routiers au niveau européen et un statut international pour les marins ; les luttes des cheminots et des salariéEs de l'aviation et des ports contre toutes les attaques de leurs statuts et du service public. Nous exigeons la fin des pavillons de complaisance, l'arrêt des grands travaux inutiles et la réorientation des investissements, l'interdiction de transporter les fruits et légumes qui pourraient être produits localement, l'interdiction de transporter des produits non réparables.

Notre conviction est que les besoins du plus grand nombre peuvent être satisfaits dans le respect impératif de la planète et des travailleurs et travailleuses. À condition que la production soit réorientée vers tous les secteurs utiles : création de logements et de villes à taille humaine, transports en commun, zones de productions agricoles de proximité... Cela suppose aussi que ce soit les producteurs et les « consommateurs » qui décident. Cela ne pourra se réaliser que par des affrontements contre le capital.

C'est à ce prix que nous gagnerons l'écosocialisme que nous voulons !

Les fausses « bonnes solutions » du rail

Pour une grande partie de la gauche, des écologistes et des travailleurs du rail, le transfert du fret de la route vers le rail représente à juste titre une urgence. Cela conduit malheureusement nombre d'entre eux à soutenir les projets de la SNCF, des entreprises privées de fret, du gouvernement et les préconisations européennes de libéralisation du rail, pourtant bien éloignés des bonnes résolutions de départ. Trois exemples :

Les autoroutes ferroviaires. De grands trajets en train plutôt qu'en camion, voilà un beau schéma... qui n'a pourtant qu'un seul objectif : accroître le volume de transport de marchandises et donc favoriser l'externalisation des entreprises, le transport de marchandises inutiles (cerises en hiver...) et la politique du stock-zéro dans l'industrie.

Les TGV-fret. L'utilisation de quelques TGV-fret roulant la nuit sur les LGV existantes peut favoriser un transfert modal de l'avion sur le rail. Mais cela ne peut être que limité, du fait du nécessaire entretien des lignes la nuit. La création d'un réseau LGV-fret poserait par contre de graves problèmes écologiques (l'énergie consommée par un train croît au carré de sa vitesse et toute nouvelle ligne détruit l'environnement) et favoriserait l'implantation des entreprises privées de fret ferroviaire (trains complets, marchés plus faciles à acquérir, entretien à la charge de la collectivité, etc.)

Les grands projets actuels de ferroutage consistent à charger des camions complets, tracteur + remorque + chauffeur, sur un train, pour contourner les nœuds de blocage (montagne, mer ou Paris et Lyon). Cela revient donc à augmenter le nombre de camions, et nullement à réduire. C'est contre

cela que se font les mobilisations contre les tunnels ferroviaires alpins (TGV-fret Lyon-Turin, TAV en italien) et pyrénéens (tunnel TGV-fret entre Perpignan et Figueras et projet de traversée centrale des Pyrénées).

Les objectifs affichés sont, on le voit, en réalité très éloignés des préoccupations écologiques et sociales, et nous éloignent des réflexions et préconisations nécessaires au développement du rail face à la route.

Dossier réalisé par la commission nationale écologie

P.-S.

* Publié dans : Hebdo L'Anticapitaliste - 210 (26/09/2013). <http://npa2009.org/>