

Transports, par fer ou « pas faire »

Les seuls transports dignes du service public sont sans conteste les transports amoureux.

Bernard Taponot

Il s'agit de transport, pas de voyage : Aborder le problème des services publics conduit inévitablement à parler des transports. Transports des personnes, quotidiens et proches ou longue distance et occasionnels, transports des marchandises, produits manufacturés, denrées alimentaires, matières premières pour l'industrie, produits servant à faire fonctionner les autres modes de transports, tous ces déplacements doivent-ils être pris en charge par la communauté ? Bien entendu, la réponse est non. Pourquoi prendrait-on en charge les déplacements d'un homme d'affaire ou le transport à « flux tendu » de Peugeot ou Toyota ? Non, sauf... et suit ce qui gêne chacun, les déplacements pour aller travailler de sa banlieue au centre ville pour le péri-urbain, l'acheminement des produits de première nécessité pour le préoccupé-social, les produits industriels nécessaires à l'emploi local, chacun peut compléter à sa guise mais en conclura que son problème spécifique doit trouver une solution, au besoin en mettant à contribution la collectivité.

Les sociétés modernes considèrent le transport, la mobilité comme une nécessité, comme un préalable définitivement solutionné ne devant pas constituer un obstacle à l'organisation capitaliste. On a donc pris l'habitude de les occulter, d'ignorer les coûts et les nuisances, de considérer que la mobilité ne souffrait aucune entrave. La circulation des biens et des personnes solvables est sans limites, pour les putois c'est un peu différent, c'est l'immobilité qui est sans limite. Chaque difficulté doit trouver une réponse technique, (un A380, un viaduc de Millau, une voiture électrique...). Cette manière de faire permet une croissance continue depuis deux siècles de la production des transports et des besoins, et l'accélération folle des trente dernières années.

Accélération, échelle une demi-vie

À l'âge de 10 ans, je n'étais sorti de mon village que pour me rendre chez ma grand-mère dans le village d'à côté, distant de 20 km, ou pour me rendre chez le dentiste dans le bourg le plus proche, bourg qui m'accueillit comme lycéen à l'adolescence. À 18 ans, ayant remarquablement échoué dans mes études, je pouvais partir conquérir le monde et sortir, enfin, de mon département. Jusque-là je n'avais consommé pratiquement que des produits locaux, de la ferme et mon principal moyen de locomotion était la traction humaine, enfin la bicyclette. Ce n'est en rien original, des milliards d'humains ont vécu et vivent toujours de cette manière, la bicyclette et la route asphaltée en moins. Pendant mon enfance, dans les années 60, mon père effectuait 5000 km par an en 2 CV, maintenant il en ferait 50 000 dans une voiture trois fois plus chère.

Parmi d'autres, un élément important de notre mode de vie a changé : notre « besoin » de nous déplacer sans cesse et de transporter toujours de plus en plus de choses de plus en plus loin. Nous en sommes même arrivés à trouver normal d'effectuer l'équivalent du tour de la terre chaque année dans une automobile ou de consommer à satiété des fruits poussés aux antipodes. Alors quand la mobilité, organisée en fonction de besoins créés, devient un problème, unanimement tous se tournent vers la collectivité pour le régler et prendre en charge son organisation.

Les solutions miracles fleurissent, de la suppression du droit de grève à la



SNCF (ces nantis toujours prêts à saboter la production) au ferroutage (transport des camions sur les trains) pour désembouteiller les vallées alpines, du retour au transport par fer dans des zones isolées aux routes trop encombrées.

Il est à noter que pour chaque impasse dans laquelle foncent les transports routiers, la solution préconisée est ferroviaire, donc, dans les esprits : collective. Le ferroutage comme absurdité, difficile de faire mieux : pour concilier lobby routiers, pétroliers, travaux publics, écologistes, et bien sûr riverains, on propose de construire une nouvelle voie pour faire rouler des trains sur lesquels on placera des semi-remorques dans lesquels il y aura... Dans le même temps, on organise le démantèlement des entreprises ferroviaires nationales, et publiques. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire est une réalité. C'est ainsi qu'en 2005 on



aura vu rouler le premier train privé sur le réseau exploité par la SNCF, train appartenant à la société CONNEX. Et les entreprises de ce type ont bien d'autres ambitions, la prochaine étape programmée étant la privatisation des TER (Transports Express Régionaux).

Comme ce qui est « juteux » sera traité par des grands groupes industriels, il faudrait créer en quelque sorte un « service public » pour approvisionner les confettis de tissu industriels ou « missions impossibles » dont personne ne veut se charger. La société prendrait à sa charge les produits dangereux, radioactifs, les zones très encombrées par les touristes, les petites usines trop isolées.... Pour des raisons différentes, riverains, élus locaux, écologistes et surtout syndicalistes, tous s'accommoderaient d'une prise en charge des nuisances par la collectivité.

Transports, par fer ou « pas faire »

Comment en est-on arrivé à réclamer tout et son contraire

Les syndicats défendent le service public en pensant conditions de travail, avantages acquis et statuts, les habitants des vallées des Alpes refusent le transport de masse mais vivent du « tout tourisme », les élus refusent les poids lourds sur le territoire de leur commune au nom de l'écologie et pour défendre leurs entreprises demandent à la SNCF de travailler à perte et d'approvisionner leurs usines en produits toxiques, et donc que le fret soit pris en charge par la collectivité. Ce sont par ailleurs les mêmes personnes, des libéraux purs et durs, qui glorifient la libre concurrence. Au niveau national, Jacques Chirac inaugure le ferroutage dans les Alpes en grande pompe, avec discours verdoyant de rigueur, sans effleurer la seule question qui aurait un sens, à savoir si les millions de tonnes de marchandises qui traversent les Alpes nuisent aux autochtones, c'est-à-dire à quoi servent ces transports et à qui ils profitent.

À quoi et à qui servent les transports ?

Puisqu'on a vécu sans transports de masse et que les pauvres sont toujours aussi pauvres, est-ce la bonne solution que de socialiser les nuisances sous prétexte de justice sociale ?

La question de la fonction du transport n'est jamais posée : Les délocalisations actuelles, si dramatiques pour la popularité des dirigeants (à l'approche des élections) ne sont que l'aboutissement au niveau mondial de l'exode

rural et de la disparition des industries locales commencés il y a un siècle. Le résultat du transport de masse, du fait de ce qu'il permet : faire produire par les plus pauvres, se trouve être le chômage, la misère, la malnutrition, et ce n'est pas un effet pervers puisqu'il est créé pour ça.

Les réseaux ferrés, condition du capitalisme

Le début de l'ère industrielle coïncide avec l'essor du transport de masse ; qu'il s'agisse des hommes ou des marchandises, ces évolutions sont synergétiques. La production à grande échelle dans des sites fortement industrialisés et spécialisés est liée à la possibilité de transports massifs et bon marché. Sans transports, pas de concentrations industrielles, d'exode rural et maintenant de délocalisations massives. La recherche du profit maximal ne doit pas être entravée par des questions de distance, de nuisances. Il est décidé une fois pour toutes que les problèmes d'intendance n'existent pas, que tout est possible. La réalité géographique ne doit pas constituer une entrave au profit.

Du début des chemins de fer à la moitié du XX^e siècle, le transport de marchandises par voie terrestre est quasiment synonyme de train. La question du coût pour la société ne se pose pas, les choses sont ainsi. Les difficultés financières des réseaux privés conduisirent à cette société nationale, en 1937.

Traditionnellement, les marchandises sont la « vache à lait » des chemins de fer puis de la SNCF. Ces transports compensent les pertes dans le secteur des voyageurs. Le fret ne deviendra minoritaire par rapport aux voyageurs que dans les années 80, et cette situation ne cessera de se dégrader en parts de marché et en équilibre financier. Il est évident qu'avec un passé si florissant,

une situation de quasi-monopole sur les transports terrestres, la question de savoir s'il s'agissait d'une pure action commerciale ne s'est pas posée, il n'y avait pas de concurrence. Le transport des marchandises fonctionnait comme la poste, le client demandait un wagon vide, il lui était fourni et le prix du transport correspondait à une taxe en fonction de la distance parcourue.

Actuellement

Le fret ferroviaire représente moins de 20% de la totalité du fret transporté. Il se compose pour une grosse majorité de transports d'un grand centre industriel à un autre (aciéries, chimie, ports...). Le reste est réparti en deux catégories, les transports dangereux et spéciaux, et les transports « captifs » ou « sensibles ». Par transports dangereux, il faut entendre des produits non autorisés à circuler sur route (toxiques, radioactifs, transports exceptionnels, armée...). Les transports « captifs » ou politiquement « sensibles » concernent des entreprises rescapées des grandes mutations économiques et isolées au milieu de friches industrielles, dont la survie dépend d'un faible coût de transport de ses produits. Le plus caractéristique, les carrières : le prix du produit transporté est inférieur au prix du transport. Le transporteur se trouve donc en position de « faire fermer un site » en refusant de travailler à perte. Il faut préciser que la fermeture de ces sites, vétustes et polluants, est bien souvent souhaitée par les voisins immédiats.



Désir de conserver un passé révolu

De cette situation monopolistique des transports, nous n'avons conservé que les avatars, des syndicats de roulants ultracorporatistes, des bureaucrates qui partent en retraite cinq ans avant tout le monde, des industriels disséminés vivant de chantage et de subsides soutenus par des pouvoirs locaux gestionnaires de ronds-points et ne voyant pas plus loin que la prochaine élection, et des représentants de l'État le regard rivé sur la ligne bleue de l'emploi.

Heureusement que la notion de « service public » existe : sinon, que devrait-on inventer pour tenter de conserver des coutumes de travail, si particulières qu'il faut bien se résoudre à les nommer « des avantages » ? Depuis quelque temps déjà, les escarbilles ne troublent plus la vue des conducteurs de train et pourtant ils continuent de terminer leur carrière à 50 ans. Non que je défende le salariat et ce qui va avec, mais s'afficher « progressiste » et s'accrocher au passé me semble contradictoire. En s'arc-boutant sur des conditions de vie n'ayant plus cours, un travail physiquement éreintant, les syndicats au mieux se ridiculisent, au pire s'exposent tels qu'ils sont, un lobby de pseudonantis.

Penser un avenir viable

Tout doucement on admet que le pic de production de pétrole est pour bientôt (avant 2010), certains le prévoient pour 2006, les compagnies pétrolières pour l'an 3000... Concrètement, une voiture neuve achetée aujourd'hui verra le prix du carburant au moins doubler avant sa fin de vie. Autrement dit, dans les dix ans à venir le transport routier devrait disparaître sous sa forme actuelle,

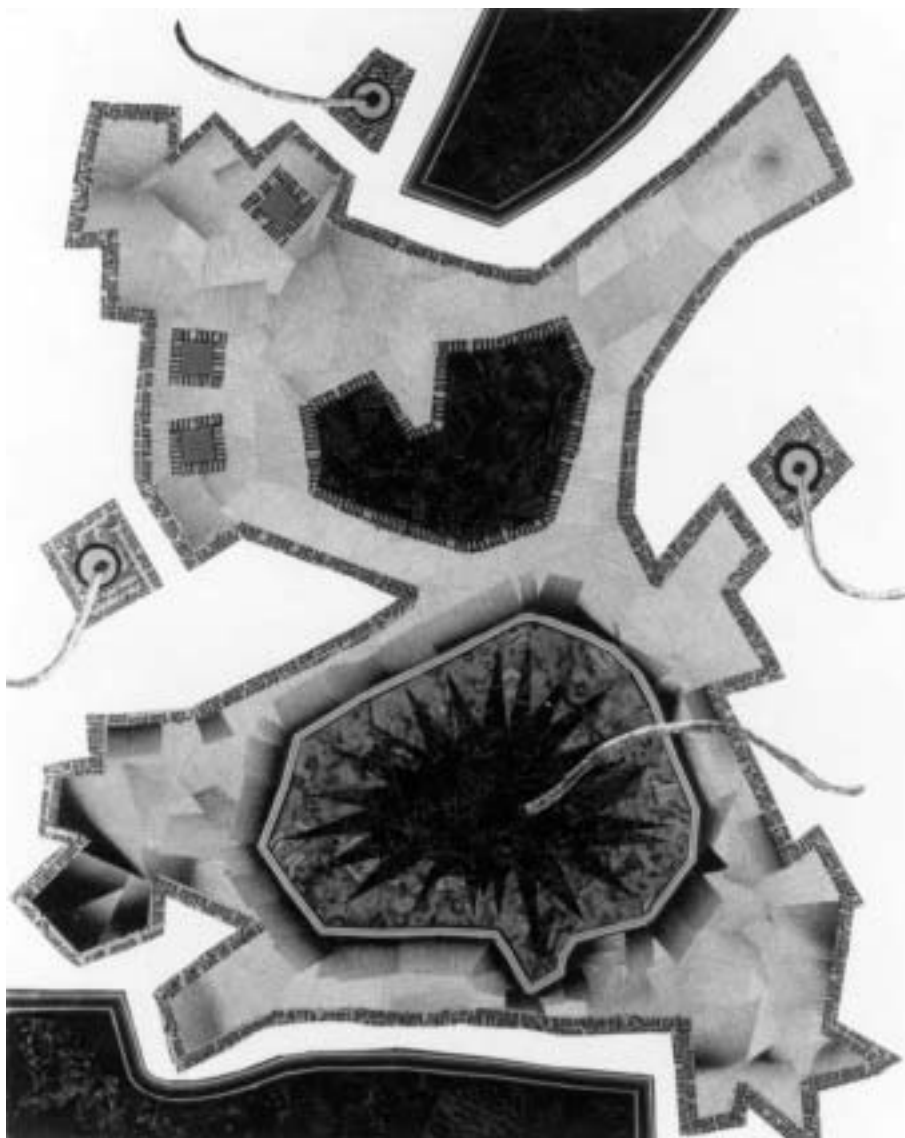
accessible à tous et pour tout ; idem pour le transport aérien. Il ne s'agira pas d'un transfert vers d'autres modes de transports, mais d'un arrêt de déplacement. L'essentiel des marchandises transportées par fer n'existeront plus, vu qu'elles ne servent qu'à faire tourner la « machine transport ». Qu'il s'agisse des carburants, de l'acier, des remblais d'autoroute, leur transport ne sert qu'à faire fonctionner le « tout routier » ; il en va de même pour les céréales, les engrais qui servent le « tout industriel » ou l'artificialisation de la nature.

Penser un service public de transports ne peut se concevoir que dans une perspective de décroissance, de désindustrialisation radicale. Il faudra continuer à déplacer des choses, mais moins loin, moins vite, moins bruyamment, en polluant moins et beaucoup plus grave, sans générer de plus-value. Les thuriféraires du toujours plus vite, plus loin et plus fort devront se mettre à la poésie...

Loin de moi l'idée de redéfinir à quoi ressembleraient des transports organisés dans l'intérêt de tous. Mais, de la même façon que l'énergie la plus facile à produire est celle qu'on ne consomme pas, les déjà fameux « négawatts », pourquoi ne pas imaginer de transporter des « négatonnes ». Ce serait la masse des produits que l'on peut se procurer sur place et donc que l'on n'aurait pas à transporter.

Et pourquoi pas des « négakilomètres », les distances non parcourues pour ne pas aller au boulot.

Bernard Taponot



André Bernard, *Collage garanti « pur sans oiseaux »*, 1990.