

Lettre ouverte aux camarades de la CGT des secteurs du transport et de la construction automobiles

La seule voiture propre ou populaire est la voiture de chemin de fer

L'entretien intitulé *Pour un avenir qui tient la route* (NVO de septembre 2016) se conclut ainsi : *La CGT revendique depuis des années que les constructeurs produisent des véhicules populaires sûrs et propres*. Je me réjouis que la CGT réfléchisse, au-delà des luttes immédiates, à un autre avenir pour l'industrie que celui que lui réserve le patronat mais pense que, dans le cas présent de la construction automobile, la réflexion syndicale pourrait nous conduire avantageusement à d'autres conclusions, surtout pour le long terme. La CGT revendique de façon constante, à très juste titre, *un report modal massif de la route vers le rail qui concerne aussi bien le transport de personnes que de marchandises*¹ : n'y a-t-il pas une légère contradiction entre cet objectif et celui de vouloir maintenir, y compris à terme, la voiture automobile individuelle comme un outil populaire, c'est-à-dire un objet d'une consommation de masse ?

Il me semble utile, pour aborder cette question, de commencer par un retour en arrière dans l'histoire, au moment où le transport ferroviaire jouait un rôle largement prédominant dans le transport terrestre motorisé mais où les classes dirigeantes décidèrent de lui préférer l'automobile, moment qui se situe entre les deux guerres mondiales. Ce choix stratégique ne provint ni d'une supposée supériorité technique de l'automobile sur le rail, ni d'une quelconque volonté populaire. Il s'agit d'une *politique de classe* destinée à amoindrir le pouvoir des travailleurs du rail, secteur hautement socialisé, syndiqué et combatif, au profit d'un mode de transport qui se prête *structurellement* bien davantage à la sous-traitance, à la division des salariés et au « dumping » social. La volonté de faire de l'automobile individuelle un objet de consommation de masse est due également, notamment aux Etats-Unis, précurseurs de cette *contre-révolution* des transports, à l'observation que l'organisation du territoire consubstantielle à celle de la généralisation de la voiture (habitat individuel et étalement urbain) nuisait à la conscience de classe des prolétaires et favorisait l'individualisme, à l'inverse de la concentration urbaine autour des gares qui prévalait jusqu'alors. En Europe, les pionniers de la généralisation de l'automobile furent l'Italie fasciste et l'Allemagne nazie, qui y réalisèrent les premiers programmes autoroutiers ; c'est également l'Allemagne nazie qui fonda *Volkswagen*, la *voiture du peuple*, à une époque où il était incongru que ladite voiture du peuple ne fût pas une voiture de chemin de fer. Ces sommaires rappels historiques montrent que, dès son origine, le choix stratégique de l'automobile résulta d'une volonté des capitalistes et qu'il s'effectua pour des raisons politiques, contre la classe ouvrière et ses organisations combattives, au premier rang desquelles la CGT, en France.

Plusieurs décennies plus tard, la situation a-t-elle changé ? Il y a hélas un changement spectaculaire et indéniable en la matière : les capitalistes sont pour l'essentiel parvenus à leurs fins, rendant le transport routier hégémonique dans le monde entier tant pour le transport terrestre de personnes que celui de marchandises et marginalisant le rail. Malgré parfois quelques inflexions à la marge, souvent éphémères, la politique

¹ Communiqué sur l'avenir de l'industrie ferroviaire française du 28 juin 2011, disponible sur http://www.transports.cgt.fr/IMG/pdf_280611_communique_commun UIT-Transports-Cheminots-Metiaux_industrie_ferroviaire.pdf

consistant à donner à la route une nette priorité² a toujours été poursuivie ; en France, on assiste même à une *très inquiétante régression* depuis quelques années, avec la relance du programme autoroutier et le soutien aux voitures individuelles prétendument propres alors que la dégradation du transport ferroviaire, tant pour les passagers que les marchandises et tant en matière d'infrastructure réseau que d'offres de circulation ou tarifaire s'accélère dramatiquement. Les raisons de cette fuite en avant diffèrent-elles fondamentalement de celles qui convainquirent la grande bourgeoisie, il y a près d'un siècle, à développer massivement la voiture et le camion pour contrer la gênante influence des cheminots trop « rouges » ? Rien n'est moins sûr. Si le réseau ferroviaire français est peu performant, c'est parce qu'il est en grande partie abandonné, pas parce qu'il serait difficile techniquement ou financièrement (les milliards dépensés chaque année pour l'entretien et la construction de routes ne posent pas de problème à nos gouvernants qui étranglent par leurs politiques d'austérité voire de casse non seulement le rail, mais aussi d'autres secteurs très « secondaires » pour la société comme l'enseignement, la recherche, les hôpitaux...) d'en (re)faire la colonne vertébrale d'un transport massif, sûr et rapide, nos camarades cheminots le savent bien, et le savoir-faire technique remarquable de la France (menacé par la régression susmentionnée, mais encore présent malgré tout) en matière de grande vitesse et de sécurité ferroviaire l'illustre également. Non, bien que la majorité des fonds en matière de recherche dans le secteur des transports concerne l'automobile, comme au siècle dernier il n'existe aucune supériorité technique qui justifie la suprématie écrasante du transport routier. Les motifs de classe sont également demeurés intacts. La haine de classe des capitalistes contre les cheminots est régulièrement relayée avec zèle par les médias et contraste avec la complaisance incroyable qu'ils ont accordée il y a quelques années au mouvement contestataire *réactionnaire* des prétendus bonnets rouges, qu'on peut résumer par la revendication factieuse et violente du droit à polluer et défoncer les routes sans rien payer par le patronat du transport routier de marchandises. Si l'on revient sur les luttes de classes du printemps dernier, on constate une fois de plus l'intérêt évident pour les capitalistes et ses serviteurs gouvernementaux à l'hégémonie de la route : les luttes des travailleurs du transport routier de marchandises lui ont fait peur car il s'agit d'un secteur en général peu combatif, mais il est parvenu à les éteindre beaucoup plus facilement que celles des cheminots, dont le poids dans l'économie est pourtant bien moindre. Les camionneurs, beaucoup moins syndiqués, et surtout beaucoup moins syndiqués dans des organisations combattives, ont beaucoup plus de difficultés à établir un rapport de forces favorable dans leur secteur éparpillé et sous-traité que les cheminots qui, malgré les efforts du capital pour démembrer la SNCF, demeurent beaucoup plus organisés : les raisons de l'amour de la bourgeoisie pour le camionnage et la voiture demeurent toujours les mêmes. Imaginons un instant que plus de 80% des déplacements de personnes et de marchandises terrestres en France s'effectuent sur rail, et non sur route comme c'est le cas aujourd'hui : on conçoit aisément que les luttes de nos camarades cheminots auraient eu une efficacité contre la loi « travail » considérablement supérieure.

C'est à l'aune de cette réalité matérielle qu'il convient de juger les discours dont nous abreuve l'idéologie dominante sur la *voiture* (toujours sous-entendu : automobile individuelle) *propre* (électrique, hybride ou autre). En effet, malgré la propagande intensive menée depuis des décennies pour faire passer pour un progrès la consommation automobile de masse et faire même d'engins responsables dans le monde de millions de morts chacune année des objets de séduction, il est difficile de cacher complètement les

² Rappelons que même dans un pays passant, non sans raisons, comme le plus « pro-ferroviaire » d'Europe, voire du monde, comme la Suisse, beaucoup plus de déplacements de personnes s'effectuent en voiture qu'en train, et plus de marchandises sont convoyées en camion qu'en train.

conséquences effroyables du choix de l'hégémonie automobile en matière de transports : insécurité de masse, gaspillage rapide de ressources pétrolières, contribution considérable à l'effet de serre, pollutions diverses par des substances toxiques, artificialisation rapide de terres agricoles ou naturelles, étalement urbain démesuré, mort du petit commerce au profit d'hypermarchés installés en périphérie des villes, pour le plus grand profit des multinationales, pertes de temps effroyables dans les encombrements liés à l'anarchie des déplacements (le dogme de refuser le rôle de transport structurant et massif au mode de locomotion le plus socialisé et planifié, le ferroviaire, est à ce prix ; la relance de la construction d'infrastructures routières, palliative, n'y changera fondamentalement rien)... Il est à noter que ces maux possèdent aussi leurs conséquences *économiques* fâcheuses massives (ce qui balaie une nouvelle fois l'argument fallacieux de la supériorité technique du mode routier, soi-disant plus pratique ou moins cher, qui justifierait sa domination) : mais toutes ces pertes sont nationalisées, tandis que le patronat engrange les profits. Face aux luttes et pressions diverses contre lesdits maux, parmi lesquelles le mouvement syndical s'honorerait à être plus présent, les classes dominantes ont trouvé un leurre : c'est la manipulation de la *voiture verte*. Bien sûr, la voiture écologique existe, et est au point techniquement depuis des décennies, y compris en traction électrique : c'est la voiture de chemin de fer. Mais il ne s'agit pas de cela : la *voiture (automobile) « verte »* de l'idéologie dominante constitue une diversion pour justifier de continuer plus que jamais à promouvoir le système destructeur et absurde (sauf pour les profits des capitalistes) du tout-automobile. On donne de l'argent à l'automobiliste pour qu'il remplace un véhicule très polluant par un autre véhicule automobile peut-être un peu moins polluant, mais jamais pour qu'il utilise les transports collectifs, marche davantage, fasse plus de vélo – sans parler des travailleurs qui ne sont pas automobilistes (qui semblent ne jamais exister aux yeux des médias... sauf quand il s'agit de déverser leur haine de classe contre les grévistes des transports collectifs) et n'ont droit eux qu'aux hausses continues des tarifs des transports ferroviaires et urbains, à la dégradation de la qualité de leurs services, en plus de payer via leurs impôts pour les infrastructures routières innombrables dont ils ne subissent que les nuisances. Pourtant, même à supposer que la voiture individuelle électrique sache résoudre les redoutables problèmes techniques (et écologiques) que posent leurs batteries et remplace les véhicules thermiques, les problèmes d'insécurité, d'encombrements, d'artificialisation de terres, d'étalement urbain, de marginalisation de l'usage du vélo et de la marche à pieds que l'adaptation des villes à l'automobile a engendrée (avec des conséquences dramatiques en termes de santé publique, pour laquelle la sédentarité constitue un fléau)... resteraient les mêmes ; sont-ils négligeables ? De plus, l'avantage au grand capital dans la lutte de classes dans le secteur du transport resterait le même ! Quant à l'aspect écologique (avec toutes ses implications sociales), cessons de penser que la voiture électrique ne pose problème qu'en raison des batteries (ce qui n'est déjà pas un détail) : il faut bien produire l'électricité pour les recharger, et c'est *structurellement* que le transport individuel motorisé consomme bien davantage d'énergie (qu'elle soit électrique ou autre) que le transport collectif, surtout ferroviaire. Alors que la grande majorité de l'électricité produite dans le monde provient de la combustion d'hydrocarbures³, cela n'a aucun sens de préconiser la généralisation de l'automobile électrique comme un progrès pour en diminuer la consommation, ce qui constitue pourtant un impératif urgent pour éviter la catastrophe climatique. Quelles que

³ Situation dramatique en termes écologiques dont il faudrait sortir au plus vite, mais cela ne se fera pas du jour au lendemain, et le remplacement des centrales thermiques par des énergies entièrement renouvelables n'est réaliste qu'avec une baisse de la consommation électrique, incompatible avec la forte hausse qu'engendrerait à lui seul le basculement massif de l'automobile (sans réduction drastique de la circulation) en mode électrique.

soient les améliorations techniques des automobiles que nous font miroiter les industriels et les promoteurs du tout-routier, ils « oublient » de nous préciser que le transport ferroviaire progresse aussi régulièrement (malgré le sous-investissement en matière de recherche dans le secteur) et peut encore progresser en termes d'efficacité : les trains actuels consomment moins de courant que leurs prédécesseurs tout en possédant des capacités d'accélération et freinage meilleures et davantage de confort. Il serait mille fois préférable d'investir résolument pour continuer à améliorer les performances des différents types de train que de promouvoir la « voiture propre », dont le caractère « populaire » constituerait de toute façon une aberration sous tous points de vue après un report modal massif vers le rail comme nous l'appelons de nos vœux à la CGT : si l'on se sert beaucoup moins de voitures, il est stupide que les foyers en possèdent massivement, mieux vaut privilégier l'auto-partage ou la location de véhicules que le maintien d'un parc automobile pléthorique qui ne serve que très rarement.

J'ajouterai une raison de taille pour laquelle une organisation syndicale comme la nôtre, éprise de paix et d'égalité entre les peuples, ne devrait en rien céder aux sirènes vantant les mérites d'une supposée « voiture populaire » : si cette notion a hélas acquis une certaine réalité dans les pays capitalistes les plus riches, il n'en est pas de même dans l'ensemble du monde *et il ne peut pas en être de même* avec une population de plus de 7 milliards d'individus : un taux de motorisation planétaire égal à celui de la France d'aujourd'hui engendrerait à très court terme des catastrophes effroyables de par la quantité de matières premières nécessaires pour construire et faire rouler quotidiennement une automobile, et l'humanité serait de plus immédiatement confrontée à des dégâts écologiques et sanitaires encore bien plus monstrueux qu'aujourd'hui. La Chine, par exemple, étouffe déjà malgré un taux de motorisation considérablement inférieur à celui de la France : faut-il souhaiter que la norme d'au moins une voiture par foyer gagne l'ensemble du globe ? L'hypertrophie automobile des pays impérialistes repose sur une surconsommation de matières premières et une irresponsabilité écologique (les pays pauvres sont touchés bien plus que nous par le changement climatique) néocoloniales. L'internationalisme impose donc aussi de dénoncer les dangereux mirages de l'automobile « populaire ».

Dès lors, à quel type de revendications syndicales devrait-on travailler pour les secteurs de la construction automobile et du transport routier ? Je pense que nous devrions nous inspirer du travail accompli par les camarades de la CGT de l'industrie de l'armement qui, soucieux de défendre tant les buts fondamentaux de paix et de fraternité de la CGT que leur outil industriel et leurs intérêts de classe face à leur patron, proposent un programme de reconversion à terme de leur secteur en tirant parti de son savoir-faire technique indéniable et précieux. Cela ne signifie nullement qu'il ne faille pas *aussi* préconiser que l'industrie automobile travaille à produire des voitures et camions plus sûrs, moins énergivores et moins polluants, car ces véhicules n'ont pas vocation à disparaître *totalement*, et surtout, pour le court et moyen terme, parce que la transition – du moins la transition progressiste planifiée à laquelle il convient de travailler (une catastrophe écologique ou une explosion inattendue du prix du pétrole pourrait imposer une transition brutale et chaotique) – vers une organisation des transports et du territoire autour du transport ferroviaire (en pleine complémentarité, en ville, avec les modes de déplacement non motorisés et les autobus urbains) mettra forcément du temps à parvenir à son terme (sans parler du fait qu'elle n'est pas amorcée, bien au contraire, malheureusement). Toutefois, je me permets d'esquisser quelques pistes revendicatives qui me semblent beaucoup plus prioritaires, au vu des réflexions ci-avant, pour un travail syndical entre les camarades de différents secteurs professionnels :

- en ce qui concerne le transport routier de marchandises, la diminution du temps de travail, l'augmentation des temps de pause, le strict respect du code de la route à encourager plutôt que les pressions sur les camionneurs pour arriver rapidement à tout prix devraient permettre une transition garantissant à la fois une très forte diminution à long terme du nombre de camions en circulation, l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers et l'absence de licenciements ;
- pour l'industrie automobile, la piste la plus prometteuse me semble la mutualisation des savoir-faire et, autant que possible, des processus de production entre la construction automobile, appelée à décroître fortement à long terme dans le cadre d'une politique progressiste des transports, et la construction ferroviaire (et même de bicyclettes, qui devrait exploser en parallèle de la libération des villes de l'asphyxie automobile et pour décupler l'efficacité du transport ferroviaire par l'intermodalité) ;
- la relocalisation de l'économie : les véhicules utilisés en France doivent être fabriqués en France, cela contribuerait également à permettre une transition progressive et indolore pour les salariés vers la décroissance radicale de la place de l'automobile ;
- les mesures précédentes, pour être réalistes et pleinement opérationnelles, mettent en débat la question de la nationalisation démocratique, sous contrôle des travailleurs, des industries du transport (comment peut-on faire confiance un seul instant au patronat, dont les mensonges éhontés sur la pollution des moteurs diesel illustrent mieux les pratiques que tous les bobards sur la « voiture verte », pour appliquer sans les saboter de telles mesures qui vont objectivement contre ses intérêts ?) ;
- même si cela peut ne pas sembler une revendication syndicale au sens étroit du terme, nous gagnerions à dénoncer vigoureusement le plan de relance autoroutier et les autres mesures destinées à accroître la place de l'automobile dans les transports, sans quoi nous aurons beaucoup de mal à défendre de façon conséquente le report modale massif vers le ferroviaire. Là encore, il ne s'agit pas de s'opposer aux travailleurs des secteurs de la construction d'infrastructure routière : la remise en état et la modernisation d'urgence du réseau ferroviaire, de vraies politiques d'aménagement urbain destinées à rendre les villes aux piétons, cyclistes et transports collectifs créeraient beaucoup d'emplois et pour longtemps, vu l'ampleur de la tâche, tout en allant dans le sens d'une politique de transports collectifs. Cela permettrait également de sauvegarder ou retrouver de des emplois dans les commerces de proximité ou l'agriculture, en évitant des destructions de terres arables. L'UD CGT 44 s'est pertinemment prononcée contre le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes, notant que les créations d'emplois promises cachaient la destruction de nombreux autres emplois, et surtout que lesdits emplois, pour ceux qui ne seraient pas temporaires, s'inscriraient dans la précarité et la dérégulation (modèle « low cost ») au détriment d'emplois stables. Cette mise en garde s'applique pour l'essentiel aussi à tous les projets, fussent-ils présentés comme des projets de « développement » et peints en vert, favorisant l'automobile comme transport de masse.

Aurélien Djament,
chercheur au CNRS,
militant du SNTRS-CGT,
Nantes, septembre 2016.