

- A) L'actualité du débat : plusieurs éléments nous ont conduit à organiser ce forum.
- a) L'augmentation de 30% du transit des poids-lourds dans notre région depuis l'instauration du LKW-Maut (30 Euros) sur les autoroutes allemandes. Aujourd'hui 28 000 PL/jour empruntent les grands axes alsaciens.
 - b) Manifestations et débats autour de l'aménagement du Contournement Sud et du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Pour le GCO, le projet et de faire transiter 35000 VL et 5000 PL par cette voie dont la gestion sera mise en concession pour 50 ans à une entreprise privée. Péage envisagé de 1 euro. Opposition des Verts et du PS et de quelques élus locaux du secteur
 - c) Hausse de 8% du transport voyageur (septembre 2005 / septembre 2004) sur les TER. 15 % sur la ligne Strasbourg-Mulhouse. 30 % d'augmentation de la fréquentation des TER depuis la régionalisation et une meilleure offre de fréquence, d'horaire et de confort... !
 - d) Privatisation en cours des autoroutes.
 - e) Augmentation des mouvements sociaux dans les transports : SNCM, Transports marseillais, SNCF (à partir du 21.11) avec une revendication transversale : l'opposition aux privatisations.
 - f) Distorsion de plus en plus importante entre les bonnes intentions affichées par les politiques, les études d'experts et les décisions réellement prises à tous les niveaux. Plusieurs exemples :
 - Les investissements dans les infrastructures de transport sont passés pour l'UE à 15 de 1980 de 1,5% du PIB à 1% aujourd'hui.
 - Le désengagement de l'Etat dans sa participation dans les projets de transports collectifs se poursuit. Pour l'Alsace, le projet de Tram-train du Piémont-Bruche est quasiment abandonné. La participation de l'Etat au financement des extensions du Tram de Strasbourg ne correspond qu'à 50% de la somme demandée. Le bouclage financier de la construction de la ligne du TGV Rhin-Rhône n'est toujours pas assuré. Idem pour le franchissement du Rhin à Strasbourg pour réaliser l'interconnexion avec ICE allemand.(avenir d'un nœud de communication à Strasbourg !). Tout se passe comme si le gouvernement voulait forcer les régions à payer plus ou à choisir « des opérateurs privés chargés de missions de service public ».
 - Vote au Parlement de la Loi « sécurité et développement des transports » qui applique une directive européenne sur l'ouverture du fret marchandise à la concurrence.

Cette simple énumération montre bien que dans le domaine des transports comme dans tous les autres il ne s'agit pas de bonne ou de mauvaise gestion de telle ou telle entreprise ou collectivité territoriale mais de choix politiques généraux qui s'inscrivent dans la réalité quotidienne des habitants de notre région.

L'objet de ce forum s'inscrit dans la volonté de construire les orientations d'une autre politique des transports en prenant acte du rejet majoritaire le 29 mai 2005 du projet de Constitution Européenne qui se proposait d'imposer les principes de la libre concurrence et de la soumission au marché de l'ensemble des activités et en particulier de celle des services publics.

B) Le contexte de la mondialisation capitaliste :

1) Il entraîne une internationalisation de plus en plus grande de la production et des échanges. La circulation des matières premières, des biens intermédiaires et des produits finis augmente sans cesse (on estime que le transport des marchandises entre Etats membres de l'UE devrait doubler d'ici 2020 !). La circulation des personnes (cadres, main-d'œuvre qualifiée) s'accroît. Le tourisme s'affirme comme un besoin nouveau...

2) Le néo-libéralisme s'étend, le marché gagne tout, la rentabilité financière devient la loi d'airain. Ce mode de gestion a des conséquences directes et indirectes sur les transports.

- Les entreprises travaillent à « flux tendus » : les stocks de pièces sont sur camions, barges ou bateaux. (ex : Peugeot Mulhouse). Les entreprises externalisent la fonction transport.
- Les politiques agricoles tendent à spécialiser les régions dans des monocultures intensives. (ex : flux de tomates du Sud vers le Nord de l'Europe).
- L'aménagement du territoire a cédé la place à la polarisation des territoires (villes , zones d'activité industrielle et de services...) Les flux entre ces multiples pôles ont tendance à grossir. Les délocalisations accentuent ce phénomène. La politique des transports a tendance à se réduire à la gestion des flux de main-d'œuvre et de marchandise. La gestion à court terme se substitue à la prospective.
- Les politiques publiques mises en œuvre par les collectivités territoriales sont souvent incohérentes ou manquent de moyens.
- Les services publics sont démantelés et s'ouvrent au privé : Poste, SNCF, Aéroports, Ports, Gares...
- Le prix du foncier et de l'immobilier favorise l'étalement urbain périphérique. Cela multiplie et allonge les migrations pendulaires de travail, de formation et de loisirs...
- Les différences de coûts salariaux et de protection sociale entre les pays favorisent le dumping social dans le transport routier.

B) La politique des transports : un choix de société.

1) Des transports mal organisés représentent :

- un coût économique : la « congestion » est un gaspillage. Dans l'UE on estime ce dernier à 130 milliards d'Euros soit 1,1% du PIB européen !
- un coût social : en Europe la mobilité quotidienne moyenne des personnes est passée de 17 km en 1970 à 35 km en 2000. (temps perdu, fatigues, accidents, dépenses...)
- un coût environnemental : consommation d'espace, consommation d'énergie fossile (les transports dépendent à 98% du pétrole, or on assiste à la fin du pétrole pas cher et à une augmentation de la production de gaz à effet de serre...)

2) Une politique alternative des transports doit relever le triple défi de l'efficacité économique, de la rentabilité sociale, et de la qualité environnementale.

Elle ne s'improvise pas. Elle exige des orientations fortes, et des décisions rapides car l'horizon 2025 se pense aujourd'hui !(à cette date, en Europe le transport marchandise aura augmenté de 40% et celui des voyageurs de 60 %).

Elle nécessite des moyens énormes. 600 milliards d'Euros sont nécessaires d'ici 2020 pour achever le réseau transeuropéen de transport souhaité par la commission européenne. Où trouver l'argent ?

C) Construire une politique des transports alternative aux politiques néolibérales actuelles suppose :

- de réorienter les politiques industrielles et agricoles (responsabilité sociale et territoriale de l'entreprise.)
- de repenser la politique d'aménagement du territoire (habitat / travail / études / loisirs).
- de définir des axes de circulation et de favoriser des réseaux (intermodalités)
- de choisir entre l'encouragement du transport individuel ou celui du transport collectif.
- de choisir les modes de transport à privilégier. Le ferroviaire et le fluvial doivent passer avant le routier !(Le tout routier bénéficie d'une formidable distorsion de concurrence : infrastructures routières financées et entretenues par les collectivités et exploitation des salariés).
- de favoriser les services publics ayant une véritable maîtrise publique.
- de soutenir une industrie des transports réalisant des produits de qualité (recherche, innovation, etc...). ex : TGV, Trans-Lohr, etc...
- de repenser les politiques tarifaires (gratuités, carte orange...)
- de donner une large place à la démocratie. (place des usagers et des salariés dans les CA et dans les consultations organisées par les collectivités territoriales.