

Camions de 25,25 m et 60 tonnes : NON !

L'Observatoire Energie, Environnement, Transports (OEET), vient de rendre un avis défavorable à l'autorisation des camions de 25,25 mètres de long (maxi actuel, 18,75m). La CGT s'en félicite et demande aux ministres et secrétaires d'Etat de respecter ce rapport et de surseoir, immédiatement, à toute expérimentation et perspective d'accroissement du gabarit et du tonnage des camions, la règle doit rester à 40 tonnes avec un maximum de 18,75 m. L'OEET étant issu d'une proposition du MEDEF au Grenelle de l'Environnement et composé des cinq collègues, cet avis important n'en est que plus savoureux.

Missionné par le ministre, l'OEET, vient de rendre sa copie avec une conclusion et un argumentaire sans ambiguïté. Dans son rapport, il ne manque pas de mettre le doigt là où ça fait mal, mettant en lumière que les véritables objectifs fixés par ceux qui plaident pour des camions plus grands et plus lourds sont « *d'améliorer la productivité et la compétitivité du transport routier de marchandises* ». Et cela au détriment des objectifs de report modal et de réorientation du système vers un transport plus vertueux, plus économe en énergie, écologiquement et socialement responsable.

Quatre arguments implacables (extrait de l'avis de l'OEET) :

« 1/ Ce n'est pas moins de moins de camions.....l'affichage est trompeur : il y aurait moins de camions classiques (40t) du fait de chargement plus volumineux (de 100m3 à 150m3) et plus lourd (jusqu'à 60 t) sur ces ensembles routiers, mais la productivité attendue de 20% sur le coût du transport serait un appel d'air pour accroître le trafic routier en réponse à la demande supplémentaire d'un transport routier moins coûteux (effet induit de trafic nouveau), déjà notoirement sous tarifé et renforçant ainsi son avantage économique concurrentiel par rapport au rail et au fluvial.

2/ Ce ne sont pas plus de wagons et plus de navires fluviaux pour gagner des parts de marché de fret alternatif au routier pour atteindre 25% de part modale en 2022.....mais le contraire puisque la réduction du coût du transport c'est une logique de report modal du fer et du fluvial vers la route par l'introduction et la généralisation des ces ensembles routiers.(perte de 2 à 3% du marché des transports alternatifs à la route).

3/ Ce n'est qu'un gain très modeste d'émission de gaz à effet de serre,.....car les effets de réduction des émissions de CO2, du fait de la substitution de ces ensembles routiers aux PL classiques, sont contrebalancés par les augmentations des émissions liées trafics nouveaux (induits) et à ceux du report du fret ferroviaire et fluvial à la route ; si 10% de trafic est capté par ces PL géants, il suffit de 10,3% de report du fret ferroviaire, et fluvial, vers la route pour annuler le gains environnemental !

4/ Ce n'est pas non plus une revalorisation tarifaire et sociale du routier... puisque c'est l'abaissement du coût du transport qui est recherché pour renforcer l'avantage compétitif du transport routier ! »

La CGT réaffirme son opposition à l'autorisation à la circulation des camions de 25,25 m, de la même manière qu'elle se prononce contre la généralisation du 44 tonnes qui doit être rigoureusement limité aux conteneurs et caisses mobiles à destination ou en provenance de plates formes multimodales pour pré et post acheminements en faveur du rail, du fleuve ou d'une autoroute maritime. Qu'on ne vienne pas maintenant nous présenter le 44T en moindre mal !

Ce rapport est un point d'appui pour poursuivre l'action. POURQUOI ?

- La pertinence environnementale n'est nullement avérée, c'est même l'inverse. Ceux qui s'évertuaient à vouloir faire croire qu'avec des camions plus gros et plus lourds on diminuerait le nombre de camions et les nuisances en sont pour leur frais ;
- La contraction apparente des volumes de trafic due à l'accroissement du gabarit et du tonnage serait une grave tromperie sur la marchandise : les impacts économiques et sociaux seraient lourds pour la société et les salariés.
- La mesure entraînerait une augmentation du trafic routier de marchandises, ce serait contraire aux engagements du Grenelle de l'environnement.
- La mesure entraînerait une détérioration considérable des infrastructures routières, elle ne serait pas sans incidence, non plus, sur la sécurité ;

Pour la CGT, ce qui est visé par le patronat routier, qui depuis des années porte cette idée de camions plus gros, **c'est d'abaisser encore le prix du transport routier, déjà extrêmement sous tarifé**, de faire encore plus du niveau social des salariés concernés la variable d'ajustement, augmenter leur productivité. **Il n'y a aucun avenir économique dans cette voie et ce serait se tirer une balle dans le pied** du point de vue environnemental et social. La question de l'acceptabilité sociale et sociétale est posée.

Le gouvernement doit maintenant prendre ses responsabilités :

Il doit cesser de faire allégeance à ce patronat routier qui n'a cure ni du social, ni de l'écologie et qui engrange, sans vergogne, un niveau d'aides publiques inacceptable sans la moindre transparence.

La profession du transport routier ne doit plus s'exonérer de ses responsabilités envers un transport économiquement, socialement et écologiquement durable. La rentabilité financière artificielle du mode routier qui orchestre le dumping social et fiscal sur le dos de la collectivité et de tous les salariés du secteur des transports doit cesser.

Le Conseil des ministres des transports de l'Europe vient de trouver, dans le cadre de la révision de la directive Euro-vignette, un accord politique sur la prise en compte **des coûts d'usage des infrastructures et des coûts externes du transport routier** supportés par la collectivité. **La France doit mettre en place** l'« éco taxe » poids lourds sur ses routes nationales et départementales, sans dérogation et rapidement. Elle doit aussi remettre en place une tarification obligatoire afin que ce transport soit rémunéré à son juste coût et prendre les dispositions pour que cesse la recherche à tirer les prix vers le bas par tous les moyens.

Si à l'inverse, la France vient à passer en force outre les arguments négatifs de l'Observatoire Energie, Environnement, Transports qu'elle avait missionné sur les enjeux du passage des poids lourds à 25,25 m (au lieu de 16,50 m et un maximum à 18,75m pour des trains routiers actuels), ainsi que sur les impacts énergétiques et environnementaux, alors il faudra en tirer conclusion que « l'écologie, ça commence à bien faire » est la nouvelle orientation gouvernementale. Pour le social on savait déjà !

Alors que le plan fret du Gouvernement et de la direction de la SNCF conduit à la concentration du ferroviaire sur des activités de massification et à la contraction des activités de desserte fine du territoire par l'abandon de la technique du « wagon isolé », faciliter encore la concurrence frontale et faussée du mode routier est intolérable.

Il faut sortir de la concurrence entre les modes de transport, néfaste à la société et aux salariés du secteur soumis au moins disant social et à la pression de la sous-traitance. Cela passe, entre autres, par l'abandon de toute intention d'accroître le gabarit et le tonnage des camions. La CGT qui a pris toute sa place dans l'OEET, ne baissera pas la garde.

Montreuil le 28 décembre 2010