

Le prix de l'essence, un cache-misère social

L'augmentation du prix de l'essence à la pompe provoque des réactions compréhensibles de la part de ceux qui voient leurs dépenses de carburant augmenter.

Cependant, la démarche qui consiste à tenter d'obtenir par tous les moyens des réductions de ce prix à la pompe, si elle est justifiée pour certains, est une démarche purement consumériste et de court terme.

Par ailleurs, pourquoi s'attaquer à un pétrolier plutôt qu'à un autre ? Depuis la privatisation des compagnies pétrolières, elles sont toutes devenues des entreprises transnationales pour lesquelles les profits n'ont pas de patrie, quoiqu'en espère Monsieur Breton.

Nous devons nous poser deux types de questions :

1. Quelles sont les raisons qui aboutissent à des temps de déplacement pour les travailleurs et de transports pour les marchandises toujours plus longs ?
2. Quels modes de transports sont les plus appropriés et avec quels carburants doit-on répondre à la part irréductible de ceux-ci ?

Nous sommes dans un système économique qui pousse à la concentration, au gigantisme. Nous assistons à une urbanisation galopante, sans aucun contrôle sur le foncier. Cela aboutit à une crise du logement, qui éloigne de plus en plus des centres-villes et des zones d'activités les travailleurs paupérisés par la concurrence sociale, elle-même provoquée par l'ouverture tous azimuts des marchés. Les travailleurs se trouvent ainsi confrontés à des durées et à des dépenses de transport de plus en plus importantes et on peut comprendre leur réaction devant l'augmentation du prix de l'essence. Ce sont d'ailleurs souvent les mêmes qui sont victimes de l'augmentation du prix du fuel et du gaz.

Mais, plutôt que de récupérer quelques euros sur le transport, ils préféreraient certainement pouvoir accéder à des logements décentes à un prix raisonnable, plus près des centres-villes.

Ils préféreraient certainement disposer de transports collectifs suffisants en confort et en périodicité pour ne pas avoir à utiliser leurs véhicules personnels. Et l'utilisation progressive de carburants propres serait certainement plus facile à mettre en place pour ces transports collectifs que pour les transports individuels.

De plus, une plus large utilisation des carburants propres au lieu du pétrole contribuerait largement à l'amélioration de notre balance commerciale et à notre souveraineté énergétique.

Parmi ceux qui réagissent, il y a les transporteurs. On peut aussi comprendre leurs réactions ; ils exercent leur profession dans les conditions créées par notre économie

libérale ; ils sont eux aussi victimes de la concurrence sauvage d'un marché sans contrainte. Or, cette concurrence, non seulement, crée des conditions de travail pénibles pour les transporteurs, mais elle crée également des mouvements de marchandises qui ne sont justifiés que par des écarts artificiels de prix dus aux inégalités sociales. Le retour à une économie de proximité chaque fois que cela est possible réduirait considérablement le coût réel pour la collectivité. Ne serait-ce que par le meilleur respect de l'environnement que cela entraînerait. Et on oublie souvent en cette matière d'évoquer la pollution de l'espace que génère une logique d'aménagement du territoire réservant davantage de place aux véhicules qu'aux piétons et au jeu des enfants.

La concentration de la distribution contribue, elle aussi, largement à l'augmentation des transports. Elle contribue également à l'étalement des horaires de travail qui génère à son tour des besoins de transports supplémentaires.

Les solutions à court terme sur les taxes ou la bêtise des horaires d'hiver et d'été ne sont que la partie immergée d'un problème appelant au contraire des solutions économiques et structurelles qui relèvent de la responsabilité des pouvoirs publics, et donc des politiques.

Le seul ferroutage est aussi une solution insuffisante ; s'il rétablit à court terme un certain équilibre entre le rail et la route, il sera incapable de faire face à plus long terme à l'augmentation exponentielle des besoins de transports que génère un système basé sur un élargissement toujours plus grand du marché.

Ces questions sont celles qui se poseront lors des prochaines échéances électorales : allons-nous enfin retrouver notre souveraineté économique ?

Mais en attendant, il est vrai qu'il faut aider ceux qui en ont le plus besoin. On pourrait, par exemple, réduire le prix des transports collectifs, en étendre le réseau et augmenter la fréquence. On pourrait aussi augmenter la prime de transport et l'étendre à toutes les régions.

Maurice Frankel
Action Consommation

16 septembre 2005