

<https://fakirpresse.info/le-fret-en-folie>



Le fret en folie

- Le Journal - Dossiers -



Publication date: vendredi 9 mars 2018

Copyright © Journal Fakir - Tous droits réservés

C'est dans l'ADN de l'Union européenne : toujours plus de transports ! Mais dites-moi, euh, ça produit pas du CO2 ?

« *Un. Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société.* »

Voici l'alinéa 1 du Livre blanc de la Commission européenne, paru en 2011, intitulé « *Feuille de route pour un espace économique unique des transports* ».

D'emblée, le dogme est asséné, enfoncé :

« *La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois.* »

C'est dans le code génétique de l'Union européenne depuis sa naissance, et même avant, depuis sa fécondation.

Quel but se fixe, déjà, en 1951, la Communauté européenne du charbon et de l'acier ? « *Promouvoir le développement des échanges internationaux* ». Le traité de Rome, six ans plus tard, juxtapose la « *libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux* », programme « *l'interdiction, entre les États membres, des droits de douanes à l'importation et à l'exportation* », avec un but mondialement libre-échangiste : « *Contribuer au développement du commerce international et à la réduction des entraves aux échanges.* »

Les marchandises doivent circuler.

Vite et pas cher.

Il leur faut des autoroutes.

Pas de taxes aux frontières.

De l'Acte unique en traités de Maastricht, d'Amsterdam, de Lisbonne, etc., les mêmes expressions reviennent, la même volonté se dessine. Jusque, donc, maintenant, ce *Livre blanc*.

Inébranlable

Ce document, je vous propose qu'on le parcoure ensemble, un peu en détail, car la prose bruxelloise en est comique, à force de dogmatisme, habité du même ridicule que la Pravda d'antan : ce sont les faits qui mentent.

Plutôt nier le réel que réviser ses croyances.

Ainsi, la Commission relève bien un souci : « *La nécessité de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C... Il est impératif de parvenir à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions...* »

Or, on en est très loin : entre 1990 et 2007, les émissions de CO2 liées aux transports n'ont pas baissé, mais augmenté, et de 35 % !

« *C'est maintenant qu'il convient d'agir* », s'alarment les technocrates.

Soit, agir, mais comment ?

Qu'on se rassure : le dogme tient bon.

Inébranlable.

Sobrement ré-affirmé : « *Freiner la mobilité n'est pas une option.* »

C'est l'alinéa 18.

Que je viens de copier en entier : « *Freiner la mobilité n'est pas une option.* »

Sept mots.

Trente-cinq caractères.

Une demi-ligne.

La littérature de la Commission est souvent absconse, tortueuse, techniciste, juridicisante. Soudain, pourtant, la voici claire, concise, tranchante : « *Freiner la mobilité n'est pas une option.* »

C'est l'axiome.

Le théorème de base.

Qu'on le bouscule, et tout le projet européen s'écroule : « *La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir.* »

Le « défi »

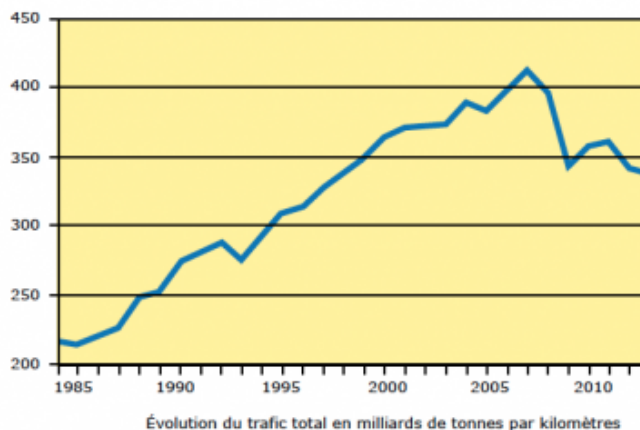
Dès lors, les raisonnements se font plus complexes, voire sinueux :

« *Le défi consiste à rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité.* » Un sacré

« *défi* », oui ! On peut même appeler ça une contradiction : il faut que les marchandises circulent toujours plus, mais en polluant moins...

Les phrases deviennent moins claires, moins concises, moins tranchantes :

« La politique européenne des transports a pour objectif premier de favoriser la mise en place d'un système permettant de soutenir le progrès économique européen, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser l'énergie de manière plus limitée et plus propre, mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes. »



Plus de marché !

Mais comment résoudre cette quadrature du cercle ?

Comment dépasser la contradiction ?

D'abord, par la technique : « améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport ; développer et déployer des options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion ».

Ensuite, par le rail : « optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources, dès lors que d'autres innovations technologiques s'avèrent insuffisantes (pour le transport de marchandises à longue distance, par exemple). »

Surtout, par le marché : « En appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, la suppression des restrictions au cabotage, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc. »

C'est là que les idéologues de Bruxelles se révèlent vraiment dans leur fanatisme : à quoi conduit le libre marché, depuis quarante ans ? À des marchandises qui se baladent toujours plus à travers le continent, à une pollution manifeste. Quelle est donc la solution, selon eux ? Plus de marché !

Incompréhension

On s'amuse comme on peut.

Sur le site de la Commission, le chargé de com' à la direction transports avait une gueule parfaite de premier de la classe, raie sur le côté et tout, le CV pro-business en ordre, Chambre de commerce du Royaume-Uni.

Je l'ai appelé :

« Excusez-moi, je suis journaliste, là, je découvre le sujet, mais je me demande : le simple, pour réduire les émissions de CO2, ça serait pas de réduire les transports ?

â€” »

Y a eu un silence, là, je sais pas combien de lignes avec des points de suspension il faudrait pour le transcrire.

« »

Un curé qui montrerait son derrière en chaire, pendant le sermon, ne susciterait pas il me semble plus de stupéfaction.

« Ah..... »

Ou un papy qui offrirait un godemiché, au pied du sapin de Noël, à sa petite fille de trois ans.

« OK..... »

Ou, dans un registre plus scientifique, les grandes découvertes de Kepler, Copernic, Galilée, Darwin, la Terre qui n'est pas plate, l'univers pas créé en sept jours, l'homme qui descend du singe, se sont sans doute heurtés à la même incompréhension.

« J'ai un texte par écrit qui répond à ça. Je vais vous l'envoyer.

â€” Ah super, merci ! Je vais le lire, et je vous recontacte après. »

J'étais sacrément enthousiaste. Mon interlocuteur moins, bizarrement, malgré sa courtoisie : « Oui... Si vous voulez... »

Son texte ne répondait pas, malheureusement, à ma légitime interrogation. Il m'assurait, en anglais cette fois, que « considerable CO2 savings could be made by removing barriers for less greenhouse gas intensive modes of transport, such as rail ».

Un peu déçu, je l'ai rappelé :

« Je suis désolé, mais ça ne répond pas à mes interrogations. Est-ce qu'on ne devrait pas réduire les transports ? Et aussi : en France, on parle beaucoup de "relocaliser", mais comment la Commission envisage ça ? Il faudrait

restaurer des taxes sur,les transports ? »

Elles étaient inédites, pour lui, ces questions.

Fallait qu'il recherche.

On ne se confrontait même pas : on ne se comprenait pas.