

Sécurité

A Lutte ouvrière, nous sommes évidemment solidaires des luttes menées pour diminuer le nombre de victimes de la route. Une politique de sécurité routière digne de ce nom, menée par les pouvoirs publics, exigerait bien sûr des moyens humains et financiers pour développer des infrastructures plus sûres (j'anticipe ici sur le dernier point). Elle mettrait aussi tout en œuvre pour éduquer et sensibiliser les conducteurs, ce que le gouvernement se refuse à faire pour les mêmes raisons d'économie qui l'amène à négliger bien des questions de santé publique.

Il est évident que la lutte pour faire reculer la mortalité sur les routes se heurte à des intérêts privés puissants – au premier rang desquels les lobbies hostiles à la limitation de la publicité pour les boissons alcoolisées, et les constructeurs automobiles. Ces intérêts trouvent des complices au sommet de l'État, ce que mes camarades et moi-même ne nous laissons pas de dénoncer.

Je pense qu'il est juste de limiter la vitesse, tout spécialement dans les villes et sur les routes départementales, de lutter contre les franchissements de carrefours au feu rouge, ainsi que contre l'alcoolisme. Pour la somnolence au volant, outre le respect des pauses, des moyens techniques d'avertissement devraient systématiquement être mis au point sur les voitures. Sur ce dernier point, je sais qu'une forte proportion des accidents mortels produits par la somnolence se produit sur le trajet domicile-travail. Le lien avec l'intensification de l'exploitation des salariés et la multiplication des horaires atypiques n'est plus à démontrer : baisse du temps de travail et amélioration des conditions de travail sont deux conditions trop souvent oubliées de l'amélioration de la sécurité routière.

Environnement

Les récents « Dieselgate », celui de Volkswagen et bien sûr celui de Renault, en disent long sur le peu de cas que les constructeurs font de la santé de la population. Je défends la levée du secret industriel et commercial, qui permettrait à tout salarié au courant de telles manigances de les révéler au grand public sans risquer de perdre son emploi ou d'aller en prison.

Sans doute, pour aller vers un environnement moins pollué, il faudra aller vers une société où les transports en commun seront privilégiés par rapport à la voiture individuelle. Mais dans l'immédiat, je me refuse à appuyer ces mesures qui, au nom de l'écologie, frappent les plus modestes au portefeuille. Une taxe à l'entrée des grandes villes pour réduire la circulation, c'est en fait l'autoriser aux riches et l'interdire aux pauvres. Les amendes contre les véhicules polluants, de même, ne risquent pas de tomber sur le PDG qui peut se payer plusieurs voitures neuves par an, mais sur son salarié smicard qui n'a pas les moyens de remplacer son vieux véhicule diesel.

Si le parc automobile doit être renouvelé, que la facture soit présentée aux constructeurs, dont les profits se portent bien (voir PSA et Renault en France), pas aux travailleurs, qui seraient nombreux à préférer aller au travail en transports en commun plutôt qu'en voiture si le réseau était plus et mieux développé. Et pas question non plus que ce soient les finances publiques qui payent l'addition : ce ne serait qu'une façon détournée de faire payer la classe ouvrière.

Economie

Je défends la prise en charge par l'Etat, pour les jeunes et en particulier les plus défavorisés, du coût du permis de conduire. Il pourrait être passé dans le cadre scolaire, tant l'obtention du permis est indispensable pour l'entrée dans la vie active.

Les amendes qui sanctionnent le stationnement font payer à des millions de personnes l'absence d'une véritable politique de l'État pour résoudre le problème du stationnement dans les grandes villes. Je le répète, il est de la responsabilité de l'État de développer un réseau de transport en commun permettant d'éviter aux salariés qui le souhaiteraient de prendre leur voiture pour aller travailler.

Sur ce thème de l'économie, j'ajoute qu'il faut instaurer un contrôle de la population sur les finances des grandes entreprises automobiles et de leurs sous-traitants (fabricants de pièces détachées par exemple) et diminuer les coûts excessifs des réparations, qui grèvent de façon insupportable les budgets des familles populaires.

Infrastructures

Il n'est pas normal que l'Etat, qui perçoit de lourdes taxes sur les carburants, ne prenne pas en charge l'entretien des routes. Les collectivités locales n'ont pas les moyens de le faire correctement, ce qui est une catastrophe pour les routes départementales. Quant aux sociétés d'autoroutes, elles gagnent suffisamment d'argent pour assurer elles-mêmes le financement de nouveaux tronçons.