

Transports de voyageurs et de marchandises aujourd'hui et demain... La question de sa soutenabilité se pose !

Les politiques au service du grand capital et des multinationales conduisent à déplacer le coût réel du transport sur les usagers, les collectivités et les contribuables, pas sur les entreprises. Elles produisent également une dégradation des conditions sociales vis-à-vis des salariés des transports, de la sécurité, de la qualité... Avec des impacts désastreux sur la santé publique et le climat.

La sous-rémunération des transports aboutit à une explosion des besoins de transports de marchandises. Le coût payé est si faible qu'il ne freine plus les délocalisations, permettant aux multinationales de produire dans les pays les moins disant socialement et environnementalement. Cette situation est destructrice pour l'environnement et le climat, dans une logique d'exploitation des ressources naturelles et de main-d'œuvre précarisée.

La métropolisation accentue les inégalités territoriales et amplifie les mobilités imposées, avec notamment des allongements des distances et temps de trajets. Les transports collectifs ne suivent pas le rythme : leur qualité se dégrade et la route demeure toujours dominante.

En France, cela se traduit par une multiplication des parcours parasites des marchandises, par un dumping au détriment du pavillon français du transport routier de marchandises, et surtout du fret ferroviaire, fluvial et maritime. Les coûts externes du transport routier de marchandises doivent être imputés aux entreprises donneuses d'ordres.

Les émissions de gaz à effet de serre dues aux trafics routiers progressent depuis trois ans, à contre-courant des objectifs affichés de reports modaux. Les réseaux sont de plus en plus saturés autour des grandes agglomérations et sur certains axes routiers et ferroviaires, en dégradant la qualité de vie et l'économie.

Le rapport Duron propose 3 scénarios de financement des infrastructures sur les vingt ans à venir. Cependant, comme le rapport Spinetta pour le ferroviaire, le projet de « Loi d'Orientation sur les Mobilités » consacre le tout-routier pour le transport des personnes et des marchandises, conduisant à l'explosion des trafics dans les vingt ans à venir.

Depuis plusieurs décennies, le secteur des transports est au cœur de la stratégie du capital à l'échelle mondiale. Une stratégie qui se retrouve dans les politiques menées au niveau européen et par les gouvernements français, ces dernières années, menant à une libéralisation de tout le secteur (y compris les infrastructures) et la généralisation du low cost au cœur d'un terrible dumping social.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- développer les complémentarités entre tous les modes de transports de personnes et de marchandises (en opposition à la concurrence) dans une logique multimodale ;
- des choix d'investissements publics, pour permettre un maillage multimodal désenclavant tous les territoires et pour déployer une politique de réindustrialisation répondant aux besoins ;
- stopper une « urbanisation anarchique », qui génère étalement urbain et construction d'immenses zones logistiques, déconnectées des modes alternatifs – ferroviaire, fluvial et maritime ;
- réformer le financement : baisser la TVA à 5,5 % sur les transports collectifs, créer une redevance poids lourds et stopper leurs exonérations fiscales, augmenter les investissements publics pour la mise à niveau des infrastructures ;
- replacer le service public au centre des enjeux transports et infrastructures, sous contrôle et maîtrise publics, accessible et au service de tous. C'est le sens du pôle public de transport des voyageurs et marchandises que porte la CGT.

Les besoins de transports sont en progression, tant au niveau des personnes que des marchandises.

Besoins de transports en évolution

Dans une période où des lignes ferroviaires sont fermées ou menacées de l'être, des transports interurbains sont mal adaptés ou inexistantes. Cela aboutit à une hausse des déplacements de personnes tout en amplifiant la désertification des territoires. Les réformes territoriales successives et la métropolisation mènent à l'étalement des périphéries, phénomène amplifié par l'explosion du coût du logement dans le cœur des métropoles, où les infrastructures et les transports collectifs sont souvent obsolètes ou absents.

La casse des services publics de proximité (hôpitaux, écoles, Poste, service de l'État...) a pour effet de créer de nouveaux besoins de transports.

Les réorganisations et délocalisations des entreprises conduisent de plus en plus à une mobilité imposée aux salariés, allongeant leurs trajets et les temps de parcours, dans des lieux où les transports collectifs sont peu ou pas existants (ex : le plateau de Saclay en Île-de-France).

La flexibilisation des horaires de travail mène à une multiplication des prises et fin de services – tôt le matin et extrêmement tard le soir – et à des heures où il n'y a plus (ou très peu) de transports collectifs, obligeant les salariés à utiliser leur voiture.

Dans le même mouvement, la multiplication des zones commerciales en périphérie des villes conduit à vider les centres-villes des commerces et génère une utilisation imposée de la voiture – ces zones n'étant que très peu desservies par les transports collectifs. À quoi il faut ajouter de nombreux poids lourds pour alimenter ces zones commerciales.

Le développement du e-commerce conduit à l'implantation d'immenses zones logistiques déconnectées, pour la plupart, des modes alternatifs que sont le rail et le fluvial. Ce mode de commerce conduit à un accroissement inédit de la circulation routière, particulièrement des véhicules utilitaires légers.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ l'élaboration par l'Autorité organisatrice des mobilités (AOM) de l'offre de transport en concertation avec les salariés, les usagers et les entreprises, en lien avec des plans de transports « plans de mobilité intermodaux d'entreprise » ;
- ➔ organiser la multimodalité et la complémentarité entre les différents modes de transports. Faire des gares des pôles transports multimodaux : ferroviaire, routier voyageurs, transports urbains et cycliste. La concurrence (aberrante et coûteuse) entre les modes, comme dans certains départements, doit cesser ! Il faut travailler la complémentarité horaire des cars et des TER pour améliorer la qualité des dessertes (particulièrement dans les zones rurales). Le numérique doit être au service des AOM et de la multimodalité ;
- ➔ rendre les transports collectifs attractifs et plus accessibles. Cela passe par des financements publics (investissements et exploitation) pour améliorer leur qualité et leur fréquence (également en week-end et soirée), avec la présence d'agents dans les gares et les rames ;
- ➔ rendre enfin accessible l'accès aux transports collectifs aux personnes à mobilité réduite (PMR), ce qui est loin d'être le cas malgré la loi de 2005 ;
- ➔ l'application de la prise en charge domicile/travail par toutes les entreprises. Le remboursement à 50 % minimum des titres de transport collectif est un dû depuis 2009.

Coûts externes des transports

Le gouvernement oppose les modes de transport en les mettant en concurrence et privilégie le mode routier. Il prévoit des péages pour les voitures sur tous types de routes pour financer l'entretien. Un Epic (Routes nationales de France) serait créé à la place des services de l'État (DIR) avec l'alibi d'une redevance Poids lourds prévue à 400 millions d'euros par an seulement.

CHIFFRES CLEFS DES COÛTS EXTERNES

Les transports sont les plus gros contributeurs aux émissions de **gaz à effet de serre** (31 % issus du mode routier en quasi-totalité).

La pollution de l'air représente, chaque année, un coût de 101,3 milliards d'euros, dont 3 milliards d'euros pour la Sécurité sociale selon l'OMS et l'OCDE.

Le coût des **accidents** corporels de la route est de 37 milliards d'euros par an.

Ceux de la **saturation** routière représentent 20 milliards d'euros (consommations de carburants et sur les temps perdus dans les embouteillages).

Usure des infrastructures : un camion de 30 tonnes use la chaussée 10 000 fois plus qu'une voiture particulière. Les ouvrages d'art (ponts et tunnels) sont très dégradés et appellent des investissements de régénération très élevés.

Il existe une forte distorsion du financement des différents modes de transport. par exemple, la SNCF doit financer sur fonds propres 40 % de son infrastructure lorsque 99 % du réseau routier est financé par la puissance publique.

Il y a une balkanisation du secteur des transports, dominé par les modes routiers générant des coûts externes. Des profits sont réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les entreprises donneuses d'ordre du trafic des marchandises et de transport routier ne payent pas le coût réel. Les collectivités locales et l'État manquent de crédits pour assurer l'entretien et la sécurité des routes.

On observe également une appropriation par le capital de la maîtrise et de l'organisation du transport de voyageurs et de marchandises sur une logique de concurrence entre les modes ou au

sein d'un même mode, sans se préoccuper des coûts externes et des conditions sociales des personnels (le secteur routier en est une illustration, avec une croissance forte du pavillon étranger au détriment du pavillon français). L'e-commerce et la logistique – y compris urbaine – amplifient la saturation des villes et des réseaux. « L'ubérisation » des services de transports accentue la précarité des salariés, etc.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises au service de l'intérêt général ;
- ➔ la mise en réseau d'un ensemble d'entreprises de transport et de gestion des réseaux et d'infrastructures, sous contrôle public et social ;
- ➔ l'évaluation des politiques publiques en matière de transport et le contrôle de l'utilisation des fonds publics, la renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), le refus de la privatisation des routes nationales ;
- ➔ la structuration de l'ensemble des transports en veillant à la complémentarité des modes ;
- ➔ la contribution à l'aménagement du territoire, en relevant les défis environnementaux, dans le respect des conditions sociales des personnels ;
- ➔ l'utilisation des sciences et des techniques – notamment du numérique – pour l'amélioration des services et conditions de travail, dans le respect du développement humain durable ;
- ➔ la création d'une redevance poids lourd à hauteur des coûts externes et l'opposition à des péages « à la carte », urbains et non urbains, sur les voitures particulières.

Concurrence et dumping social

Selon le Conseil économique et social (2006), le « dumping social » est une pratique consistant à enfreindre, à contourner ou à restreindre des droits sociaux légaux et à utiliser ces écarts afin d'en tirer un avantage. Il s'agit de tirer vers le bas un ensemble de garanties collectives pour réduire les obstacles à la croissance financière du capital. Petit à petit, il est devenu le corollaire de la concurrence qui est aussi celle des travailleurs entre eux.

LE TRANSPORT EST TOUCHÉ DE PLEIN FOUET PAR LE DUMPING SOCIAL :

- les pavillons de complaisance dans le secteur maritime marchand ;
- l'apparition des compagnies « low cost » dans le transport aérien ;
- la libéralisation du transport routier de marchandises à l'échelle européenne, qui facilite l'emploi de chauffeurs des pays de l'Est dans des conditions sociales indignes du point de vue de la rémunération, des conditions de travail et de la protection sociale. Le patronat du transport en Europe de l'Ouest n'hésite pas à créer des firmes « *boîtes aux lettres* » en Europe de l'Est dans ce but¹. De plus, le transport routier a été écarté de la directive « travailleurs détachés » aux ambitions sociales pourtant bien limitées. C'est en grande partie pour cette raison que le pavillon français du transport routier de marchandises continue de s'affaiblir alors même qu'il s'agit d'un secteur à forte croissance d'activité : 287 milliards de tonnes kilomètres ont été transportées par le mode routier en France en 2016 contre 238 en 1996. Le pavillon français est lui passé de 182 milliards de tonnes kilomètres en 1996 à 174 en 2016 !

Les appels d'offres pour les délégations de service public dans les transports publics incitent au moins-disant social concernant l'emploi, les rémunérations, la durée et les conditions de travail. C'est ainsi que – pour s'affranchir des garanties statutaires de leurs personnels – les grands opérateurs de transport publics (SNCF, RATP) se positionnent sur les marchés par l'intermédiaire de leurs filiales (Keolis, RATP Dev). Cela va jusqu'à la création de filiales pour concurrencer « la maison mère », à l'instar de Transkeo – filiale de Keolis, donc du groupe SNCF – qui exploite une ligne de tram-train en région parisienne en lieu et place de la SNCF sur le réseau ferré national.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ l'alignement des garanties collectives sur le plus haut niveau, en France comme à l'échelle internationale – notamment en Europe ;
- ➔ l'extension des conventions collectives à l'ensemble des entreprises (et non l'inversion de la hiérarchie des normes) ;
- ➔ l'application des règles sociales pour tous les salariés du pays où l'activité est exercée ;
- ➔ l'harmonisation de la fiscalité des entreprises et la lutte contre l'évasion fiscale, pour contribuer à ce que ce type de concurrence déloyale ne paie plus.

1. Voir *La route slovaque*, livre noir du syndicat belge UBT sur le dumping social en Europe.

Concurrence et argent public

AUCUN MODE DE TRANSPORT NE FONCTIONNE SANS CONCOURS FINANCIER PUBLIC

Le transport nécessite des investissements importants pour l'infrastructure (routes, voies ferrées, aéroports, ports maritimes et fluviaux...) qui sont en grande majorité financés par la collectivité et ses ressources fiscales. Le fonctionnement des transports bénéficie aussi de subventions importantes, directes ou indirectes, quel que soit le mode utilisé. Le niveau des investissements ne permet pas de les faire financer intégralement par les recettes du trafic. C'est l'intérêt général qui conduit la collectivité à investir dans les transports.

Si le mode ferroviaire bénéficie de 10,5 milliards d'euros de concours publics par an, le mode routier reçoit 16 milliards d'euros de la part de l'État et des collectivités territoriales au titre des investissements et du fonctionnement. La route représente 50 % des investissements publics en faveur des infrastructures de transport, les transports urbains 22 %, le ferroviaire 21 % et les ports maritimes 8 %. Depuis 1970, 54 milliards d'euros ont été investis dans le mode ferroviaire, 59,3 milliards dans l'aérien et 88,2 milliards dans le mode routier. Le transport, dans aucun pays, ne peut se passer de concours publics importants.

LES PRIVATISATIONS « DÉTOURNENT » L'ARGENT PUBLIC VERS LA SPHÈRE PRIVÉE

Les financements publics interviennent alors même que la concurrence existe déjà entre les différents modes, à défaut d'une politique multimodale visant leur complémentarité. Le capital a besoin d'une grande mobilité des personnes et des biens pour optimiser ses profits. C'est pourquoi le transport est globalement sous-tarifé (ce qui favorise les modes les moins vertueux) et la plupart de ses coûts sont externalisés.

L'initiative privée est inopérante concernant le financement des infrastructures. Pire : l'exemple des partenariats public-privé révèle que les logiques de profits engendrent des gâchis et un coût plus élevé pour la collectivité.

Parmi les arguments favorables à la concurrence, celui de la réduction de la dépense publique qu'elle est censée engendrer est souvent utilisé. Or non seulement il s'agit d'un mythe, mais il convient aussi de rétablir les concours publics pour ce qu'ils sont : des investissements.

L'ouverture au marché des services publics de transport en Europe ne fait en aucun cas la démonstration d'une baisse des concours publics – bien au contraire. Ainsi, les subventions servies par l'État britannique aux 25 opérateurs ferroviaires présents en Grande-Bretagne sont 3 fois supérieures à celles qui étaient versées à British Rail avant l'ouverture à la concurrence. Le budget des Landers allemands pour le transport ferroviaire régional est plus du double de celui des régions françaises.

L'exemple de la compagnie aérienne low cost Ryanair, installée à Beauvais, qui a touché 78 millions d'euros d'argent public entre 2008 et 2014, montre la manière du privé de s'approprier l'argent public pour réaliser des marges toujours plus importantes.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ les concours publics sont des investissements au nom de l'intérêt général et non des dépenses inutiles à réduire coûte que coûte ;
- ➔ la concurrence ne permet aucune économie. Pire, elle génère des gâchis et détourne l'argent public vers la sphère privée ;
- ➔ il faut substituer une logique de complémentarité entre les modes de transport à celle de la compétition et de la concurrence.

Concurrence ferroviaire en Europe ?

Les comparaisons entre pays d'Europe sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ne sont pas raison. Chaque pays a ses propres caractéristiques géographiques, historiques, organisationnelles. Leurs tailles, leurs populations, leurs densités et leurs répartitions sont différentes. Enfin, les réalités économiques – industrielles notamment – sont très variées. Les réseaux de transports reflètent ces différences et en possèdent d'autres qui leur sont propres.

CONCURRENCE = PERFORMANCE ?

L'étude récente du Boston Consulting Group comparant les performances des réseaux ferrés en Europe met en exergue leur corrélation directe avec les dépenses publiques consenties. Ainsi, le réseau suisse exploité en situation de monopole par une compagnie 100 % d'État (les CFF) qui gère aussi l'infrastructure est le plus performant selon 3 critères retenus (sécurité, qualité de service, intensité d'usage). La SNCF est en 7^e position en Europe (sur 25), devant l'Allemagne, la Suède ou le Royaume-Uni en qualité de service et sécurité. La part modale du ferroviaire/voyageur était, en 2014, de 9,2 % en France, contre 8,9 % en Suède et au Royaume-Uni et 8,3 % en Allemagne. La croissance des passagers a été plus forte en France qu'en Allemagne (de 71 milliards de voyageurs par kilomètre en 1995 en Allemagne à 91,3 milliards en 2015, et de 54,2 milliards à 89,1 milliards en France sur la même période). En revanche, le fret ferroviaire français, ouvert à la concurrence en 2006, a vu sa part modale s'effondrer de 17 % en 2000 à moins de 10 %.

CONCURRENCE = TRANSPORTS MOINS CHERS ?

L'ouverture à la concurrence qui ferait baisser les prix est une idée reçue. En Europe, les transports conventionnés français sont parmi les moins chers – du fait d'un recouvrement des coûts par la puissance publique plus important qu'ailleurs. À Paris, le Pass Navigo mensuel est à 75,20 € (avril 2018). Il vous en coûtera 131 € pour la même chose à Madrid, 191 € à Berlin et même 421 € à Londres. Le prix du billet de train est en moyenne plus élevé en Allemagne qu'en France, y compris pour les services non conventionnés. Un billet TGV coûte entre 0,13 € et 0,21 € du km en France contre 0,26 € en Allemagne. Au Royaume-Uni, c'est encore plus frappant : de 1995 à 2015 les billets ont augmenté de 117 % en moyenne et les abonnements de 27 % entre 2010 et 2014. Ils sont les plus chers d'Europe.

CONCURRENCE = MOINS D'ARGENT PUBLIC DÉPENSÉ ?

Si les contributions publiques au réseau ferré sont aujourd'hui moins importantes en Allemagne qu'en France (6 milliards contre

10,5), c'est essentiellement du fait d'un réseau en meilleur état car ayant fait l'objet d'investissements publics (dix-sept ans de moyenne d'âge contre trente en France) et au désendettement de la DB en 1994 (35 milliards d'euros). Au Royaume-Uni, les contributions publiques ont été multipliées par 3 depuis la privatisation, et l'endettement du gestionnaire d'infrastructure Network Rail est supérieur à celui de SNCF Réseau avec 51,8 milliards d'euros, en 2017, pour 17 000 km de voies ferrées contre 29 000 en France. En revanche, les autorités organisatrices du transport régional en Allemagne (les Länders) leur consacrent 8,2 milliards d'euros par an contre 4,3 milliards d'euros pour les régions françaises.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ la concurrence est un dogme idéologique qui n'a pour effet que de détourner l'argent public au profit d'actionnaires ;
- ➔ il est établi qu'elle n'apporte pas de réponses à la nécessaire amélioration du service public qui nécessite des moyens et de l'investissement public. C'est le niveau de ces investissements qui fait réellement la différence pour les usagers, la population et les territoires ;
- ➔ il importe de sortir de l'impasse dans laquelle conduit la libéralisation des secteurs publics, en exigeant de la France l'utilisation des exceptions existantes dans le droit européen dans un premier temps pour faire évoluer ensuite le cadre européen dans un sens plus favorable au service public.

Concurrence et prix, transport collectif de voyageurs

L'ouverture au marché du gaz et de l'électricité en 2000 (pour les entreprises) et en 2008 (pour les particuliers) n'a pas permis la baisse des tarifs. Au contraire, ils ont connu des hausses spectaculaires. Les tarifs du gaz ont ainsi progressé de 80 % entre 2005 et 2012 avant d'amorcer une légère baisse en 2015 (baisse du cours du pétrole) et de remonter à nouveau en 2016. L'électricité connaît des augmentations comprises entre 2 et 5 % par an depuis 2012.

Le monopole public de France Télécom (devenu Orange) a laissé la place à un oligopole privé à partir de 1998 qui a pu profiter des investissements antérieurs (réseau ADSL notamment). Actuellement, le déploiement chaotique du réseau de fibre optique montre les limites du modèle privé. L'offre télécoms est devenue multimédia, ce qui rend les comparaisons tarifaires risquées tout en soulignant son poids de plus en plus significatif dans le budget des ménages.

DANS LES TRANSPORTS

Dans les transports non conventionnés, l'apparition du low cost (aérien, ferré, routier) a eu un effet sur les tarifs, mais au prix d'une offre dégradée, d'un dumping social pour les personnels, de conditions fiscales avantageuses et de subventions publiques. En revanche, les marchés de transport intérieur ouverts à la concurrence ne montrent pas d'avantage significatif en termes de prix, bien au contraire.

Dans les transports conventionnés, la formation des tarifs n'a que peu à voir avec la configuration de l'activité (ouverte ou pas à la concurrence) ni la nature privée ou publique de l'opérateur. Elle dépend avant tout des choix politiques des autorités organisatrices de transport sous contrôle des collectivités.

Les transports urbains sont exploités très majoritairement par des entreprises de droit privé (appels d'offres). Les 3 plus importantes sont des filiales de droit privé de grandes entreprises publiques, Kéolis (SNCF), RATP Dev (RATP) et Transdev (Caisse des dépôts et consignation). En Île-de-France, deux entreprises publiques (SNCF et RATP) et un réseau d'opérateurs privés (Optile) sont présents. Enfin, la SNCF opère la totalité des trains TER et Intercités. Dans tous les cas, les recettes couvrent entre 25 et 30 % du coût

du transport, hors investissement (hormis les Intercités couverts à 70 %). Les autres ressources sont les contributions des collectivités et le versement transport des entreprises. L'ouverture à la concurrence ne change pas la donne, sinon qu'un opérateur privé cherchera à accroître ses marges financières pour les actionnaires.

Dans le cadre des discussions en amont de la future Loi d'orientation des mobilités domine une volonté affichée d'accroître les contributions des usagers, exprimée par l'Association des régions de France (ARF), objectif repris dans les rapports Spinetta et Duron (part de 50 % pour les usagers).

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ le droit au transport passe par l'égalité d'accès des citoyens aux transports publics ;
- ➔ un droit aux transports pour tous nécessite des tarifs modérés et donc un financement de l'exploitation par la puissance publique (versement transport, fiscalité...);
- ➔ les tarifs sociaux – pouvant aller jusqu'à la gratuité – doivent être maintenus et développés ;
- ➔ de nouvelles pistes de financement : paiement du versement transport (VT) dès le 1^{er} salarié au bénéfice des régions, augmentation du VT, taux réduit de TVA à 5,5 % pour les transports collectifs de voyageurs, affectation de la TICPE aux infrastructures, hausse de la taxe sur les bureaux et centres commerciaux...

L'affirmation selon laquelle la concurrence des services publics ferait baisser les prix n'est pas étayée dans les faits. Ainsi, la gestion de l'eau, historiquement en délégation de service public (Suez, Veolia...), fait l'objet de débats et de décisions de certaines communes ou EPCI pour un retour en régie publique (Eau de Paris par exemple), ce qui permet souvent de baisser le prix facturé à l'abonné.

Infrastructures de transport

CHIFFRES CLEFS

Le réseau routier de la France comporte 1,1 million de km dont :

- réseau routier national : 21 600 km (dont 9 000 km aux SCA) ;
- réseau départemental : 381 300 km ;
- réseau communal : 700 850 km.

Réseau ferré : 29 000 km de voies dont 2 600 km de lignes à grande vitesse et 12 500 km de « petites lignes » (lignes UIC 7 à 9).

Réseau fluvial : 18 500 km dont seuls 5 000 km sont des voies navigables utilisées.

Ports maritimes : des dizaines de ports sur les 4 façades maritimes (hors Outre-mer) dont 8 grands ports maritimes.

Depuis plusieurs décennies, sur fond de libéralisation des transports, de baisse des dépenses publiques et de transferts de compétences sans financement aux collectivités territoriales, les infrastructures de transport souffrent d'un sous-investissement chronique conduisant à des situations alarmantes pour la sécurité des usagers et la cohésion d'un réseau national répondant aux besoins sociaux, économiques et environnementaux des citoyens et de la nation.

Tournant le dos aux engagements de rééquilibrage modal de la COP21, basés sur la nécessité d'opérer une véritable transition énergétique et environnementale, l'État, lancé dans une politique libérale de régression de l'action publique, laisse se développer le « tout routier »... Le réseau classique souffre d'un manque de moyens selon un schéma qui ressemble beaucoup à celui des infrastructures ferroviaires où les investissements sur les lignes nouvelles ont accaparé la majeure partie des financements. Les voies navigables et les ports maritimes sont encore moins bien lotis.

Aujourd'hui, le rapport Duron confirme le désengagement financier et stratégique de l'État et préconise une concentration des moyens sur les infrastructures les plus utilisées au détriment de la déserte de pans entiers du territoire. C'est évidemment une vision de l'intérêt général à laquelle la CGT ne peut souscrire. Le gouvernement devra choisir entre 3 scénarios de dépenses publiques pour les vingt ans à venir : 48 milliards, 60 milliards, 80 milliards. La remise à niveau et le développement des infrastructures de transport nécessitent des investissements conséquents estimés par la commission mobilité 21 à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans...

Depuis désormais plusieurs décennies, la libéralisation des transports conduit à un sous-investissement chronique source de situations alarmantes pour la sécurité des usagers et la cohésion d'un réseau national répondant aux besoins sociaux, économiques et environnementaux des citoyens et de la nation.

Ces investissements, indispensables pour répondre aux enjeux du XXI^e siècle, imposent de changer les orientations gouvernementales et de mettre en place des financements pérennes.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ l'affectation des 25 milliards d'euros annuels de la taxe sur les carburants (TICPE, taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le financement des infrastructures ;
- ➔ la reprise de la dette de la SNCF par l'État avec la création d'une caisse d'amortissement ;
- ➔ la création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds ;
- ➔ la renationalisation des sociétés d'autoroutes ;
- ➔ des investissements nécessaires sur les ports et leurs accès multimodaux (rail, route, fer, fleuve) ;
- ➔ un interlocuteur dédié aux activités des ports et du maritime.

Financement des transports

Selon un rapport de 2016 du ministère de l'Environnement portant sur la demande de transport sur le long terme, le volume des marchandises transportées passerait au total de 303,8 milliards de tonnes par kilomètre en 2012 à 441,6 milliards en 2030, et à 575,9 milliards en 2050. Les parts modales entre la route (89 %), le fer et le fluvial (11 %) seraient identiques à aujourd'hui. Pour les voyageurs, les « cars Macron » se développeraient encore avec la suppression « au fil de l'eau » de 9 000 km de lignes ferroviaires.

À partir de l'état des infrastructures de transport actuelles et celles nécessaires pour assumer la hausse des trafics et répondre à l'intérêt général, qui les financera et les entretiendra ?

La future LOM prévoit de faire payer prioritairement l'usager, exonérant ainsi la part que devraient réellement financer les entreprises. Il serait permis pour l'État, les métropoles ou les collectivités d'appliquer des péages sur les voitures en milieu urbain et extra-urbain. L'infrastructure est financée par la puissance publique à 99 % pour la route contre 40 % pour le ferroviaire.

Le financement des infrastructures en partenariat public-privé (PPP) génère une rente pour les investisseurs privés. La Cour des comptes européenne a publié un rapport le 20 mars dernier mettant en garde les États contre le recours à ces partenariats. Il souligne que ces PPP génèrent de multiples insuffisances et peu d'avantages. L'État s'est aussi privé de ressources de financement en concédant les autoroutes aux mastodontes du BTP à la tête de rentes pour les actionnaires (en 2016, 4,7 milliards d'euros de dividendes).

Très clairement, le patronat routier ne finance pas le coût complet de l'infrastructure, ni son entretien.

En 2016, selon les comptes transport de la nation, 19 milliards d'euros ont été consacrés aux investissements des infrastructures de transport dont 9,2 milliards d'euros pour le réseau routier, 4 milliards pour le réseau ferré principal, 4,2 milliards pour les transports collectifs urbains et 1,5 milliard pour les ports maritimes, l'aérien et le fluvial.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ la création d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises qui mettrait en cohérence les besoins de déplacement

Le capital n'a jamais eu autant besoin du transport pour les échanges des biens et des personnes. La recherche systématique de rentabilité financière et de baisse du coût global de la production demeure sa priorité.

et l'organisation du système de transport. Cela implique une maîtrise publique par des outils de régulation et de contrôle et l'élaboration démocratique des choix afin d'appropriier l'ensemble des transports dans l'intérêt général. Un fonds public de développement des infrastructures de transports pourrait y être créé ;

- ➔ la création d'un pôle financier public pour donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement, et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux. Il reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général ;
- ➔ le fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, ferroviaire, voies navigables, port, aéroport...) et la création d'une écotaxe poids lourd ;
- ➔ le paiement du versement transport dès le 1^{er} salarié et la création d'un versement transport additionnel pour les régions, permettant de doter celles-ci d'une ressource provenant du secteur économique, principal bénéficiaire du système des transports régionaux ;
- ➔ l'arrêt des partenariats public-privé et la renationalisation des autoroutes ;
- ➔ l'instauration d'une tarification sociale obligatoire pour les entreprises qui tirent les gros bénéfices d'un transport (grande distribution, chargeurs, grosses industries, etc.) ;
- ➔ le retour à une TVA réduite à 5,5 % applicable aux transports.

Les transports, l'environnement et la santé publique

Organisation mondiale de la santé a classé la pollution et les particules de l'air extérieur comme cancérigènes. Elles représentent un enjeu sanitaire majeur. Les particules PM10 sont à l'origine de 6 % des décès prématurés en France en moyenne, dont la moitié est attribuée aux émissions

du trafic routier. Les dernières données scientifiques renforcent le lien entre la pollution de l'air extérieur et des pathologies respiratoires et cardiovasculaires, mettant en évidence des effets neurologiques et sur la reproduction ou le développement fœtal. En France, la pollution coûte chaque année entre 20 et 30 milliards d'euros (décès prématurés, bronchites chroniques...).

La France est en déficit écologique. En théorie, elle dépense 3 fois plus qu'il ne faudrait pour respecter la régénération de la planète. L'impact des transports tels qu'ils sont organisés n'est bon ni pour l'environnement, ni pour la santé publique. La hausse alarmante des émissions de CO₂ n'est pas en phase avec les accords de Paris. Les choix politiques des gouvernements ne régleront rien. Ils pourraient même aggraver la situation par les mesures qui sont prises. La politique d'aménagement des territoires et la généralisation de la métropolisation favorisent la congestion routière et donc la pollution.

En matière de transports de marchandises, l'absence de politique environnementale (en favorisant le transport routier au détriment des trafics fluviaux et ferroviaires) est source de pollutions. Le fait de privilégier le développement des « cars Macron » au détriment du train avec la réforme de la SNCF a la même conséquence.

La privatisation de la SNCF couplée à l'ouverture à la concurrence conduira inévitablement à une hausse des tarifs des voyages par train et les usagers voyageront alors par la route. La fermeture des 9 000 km de petites lignes conduira là encore inévitablement à des reports de déplacement par la route.

À propos des véhicules particuliers, le choix politique opportuniste de supprimer la motorisation thermique (diesel, essence) à horizon 2040 n'est nullement accompagné d'études d'impact social et environnemental. Est-ce que la solution du tout électrique est une solution viable lorsque dans le même temps le gouvernement veut réduire la part de la production électrique d'origine nucléaire sans planifier le développement des filières d'énergies renouvelables ?

Les pollutions des transports (air et le bruit) entraînent des dommages sur l'environnement. Les nouvelles infrastructures ont également des conséquences sur l'eau et la biodiversité. Pour la 3^e année consécutive en France, les émissions de gaz à effet de serre du transport sont en hausse à cause du transport routier.

La solution du tout électrique est-elle viable tant que les batteries posent des problèmes d'approvisionnement en terres rares ou de recyclage ? Au-delà de l'énergie électrique, n'existe-t-il pas d'autres solutions (hydrogène, biogaz et biocarburant de nouvelle génération...) et avec quels impacts ? Dans le futur, un mix énergétique pour la motorisation des matériels de transports doit être précisé, évalué, avec les investissements pertinents et utiles.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- stopper les réformes et choix politiques qui aggravent la pollution atmosphérique ;
- stopper le mouvement de concentration urbaine pour aller vers un meilleur aménagement des territoires ;
- favoriser les transports collectifs les moins polluants ;
- mieux évaluer les besoins en transports des citoyens ;
- évaluer sérieusement les différentes solutions technologiques pour les transports du futur, en tenant compte de leur impact social, économique et environnemental.

Les transports, un enjeu de reconquête industrielle

Des mobilités plus propres, plus connectées, plus solidaires, multimodales et plus sûres ne sont possibles que si des moyens de transport répondant aux objectifs existent. Quels moyens pour la recherche et le développement dans les secteurs concernés ? Quelle planification industrielle pour répondre aux besoins en matériels de transport, en lien avec le développement et l'évolution des infrastructures, comme des services publics ? En 2016, la part du PIB consacrée à la recherche et au développement est de 2,24 %, bien loin des objectifs du traité de Lisbonne à 3 %. La recherche recule de 0,2 % dans les branches industrielles. Par ailleurs, les exemples récents des ventes d'Alstom à Siemens et de STX à Fincantieri sont un véritable scandale politique et un mauvais signal contredisant l'affichage gouvernemental de réindustrialiser la France.

TOUTES LES FILIÈRES INDUSTRIELLES DE TRANSPORT SONT AUJOURD'HUI MENACÉES DE DÉINDUSTRIALISATION ALORS QUE LES BESOINS EN TRANSPORT NE CESSENT DE CROÎTRE :

- les fleurons industriels sont vendus à des entreprises étrangères avec un risque certain que la production et les savoir-faire disparaissent ;
- des entreprises, telle Airbus, ferment des centres de recherche ou de production, alors que les carnets de commandes sont remplis pour plusieurs années, pour toujours plus de rentabilité pour les actionnaires ;
- l'accompagnement industriel des décisions politiques du tout-électrique est inexistant et des milliers d'emplois liés aux motorisations thermiques sont menacés, sans que cela ne préoccupe les pouvoirs publics. Demain, si rien ne change, la majorité des nouveaux véhicules électriques circulant sur le territoire national sera importée.

Les filières « aéronautique, automobile, camion, car et bus, navale, ferroviaire » sont autant de filières de matériels de transport qui structurent notre économie, notre aménagement du territoire et nos déplacements, comme salariés et comme citoyens. Il devient urgent de lier la réflexion sur les mobilités d'aujourd'hui et de demain aux besoins industriels qu'ils nécessitent.

Ni les Assises de la mobilité, ni le projet de Loi d'orientation sur les mobilités ne se sont préoccupés de la politique industrielle nécessaire à leur mise en œuvre.

À l'opposé de la libéralisation, il faut amplifier les coopérations, la recherche et le développement en impliquant toutes les parties prenantes aux décisions utiles.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

- ➔ une politique industrielle de développement des filières de production de matériels de transport (marchandises, voyageurs et particuliers), qui tienne compte des transitions écologique et numérique ;
- ➔ une étude d'impact social et environnemental ;
- ➔ l'investissement massif dans la recherche et le développement pour les nouveaux modes de transport ;
- ➔ l'investissement dans les modes de transport public collectif écologiquement propres.

Transports / service public

L'alternance des modes de transport est vraie pour les personnes mais aussi pour le transport des marchandises dans les conditions actuelles et dans celles du développement économique durable que nous revendiquons. Les besoins de déplacements sont variés et augmentent. Ils se déclinent en besoins de transports accessibles à tous sur l'ensemble du territoire, fiables, sûrs, modernes, aux coûts les plus bas possible dans des conditions sociales et environnementales de mise en œuvre de haut niveau, intégrant une péréquation tarifaire. Les réponses à apporter sont donc diversifiées et évolutives. Elles nécessitent d'investir dans les moyens de transport et dans les infrastructures. Elles doivent satisfaire l'intérêt général et donc être portées dans un service public de haut niveau, solidaire, non soumis aux logiques du marché et de la rentabilité financière, associant complémentarité des acteurs et contrôle public. Le service public de transport doit assurer l'égalité d'accès et de traitement, la continuité dans le temps et sur le territoire. Il doit s'adapter à l'évolution des besoins et des technologies.

CE QUE LA CGT DIT ET PROPOSE :

Il faut reconnaître le caractère d'intérêt général des transports. Le droit fondamental de déplacement des personnes et des marchandises doit s'inscrire dans un service public, ce qui suppose :

- ➔ une politique nationale des transports assurant aménagement du territoire et développement économique équilibrés répondant aux besoins de tous ordres ;
- ➔ une démocratisation pour élaborer les choix et une solidarité entre territoires ;
- ➔ le développement d'une offre multimodale et complémentaire des modes de transport, alliant transition énergétique et développement humain durable ;
- ➔ un maillage territorial permettant de répondre de façon adaptée et en proximité aux besoins des usagers ;

Chacun d'entre nous a besoin de se déplacer pour travailler, étudier, pour ses loisirs, sa vie personnelle et familiale. Chacun d'entre nous est utilisateur de transports, (routiers, ferroviaires, maritimes, aériens...). Chacun d'entre nous alterne entre les modes de transports, individuels ou collectifs, au gré de ses besoins.

- ➔ une maîtrise publique de régulation et de contrôle visant l'amélioration de la qualité des services, respectant des critères sociaux et environnementaux, assurant la cohérence nationale ;
- ➔ une politique tarifaire attractive et sociale rendant l'ensemble des transports accessible à tous et un développement des transports collectifs ;
- ➔ la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports, pour que les services de transports cessent d'être soumis à la loi du marché et pour répondre aux besoins, en qualité et en sécurité ;
- ➔ le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime, dans une logique multimodale, en lui donnant un caractère de service public ;
- ➔ la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir des logiques de concurrence et de low cost.