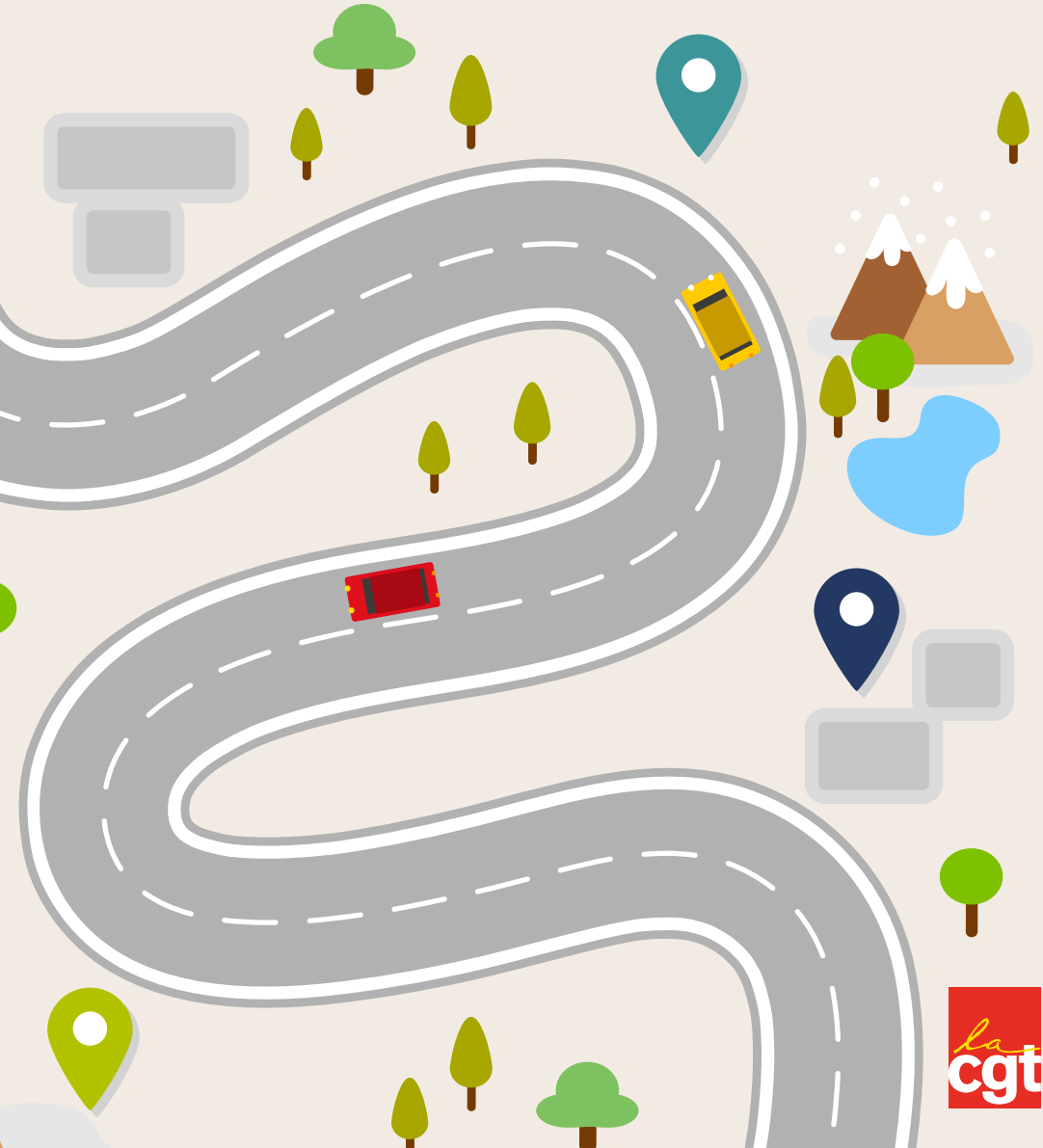
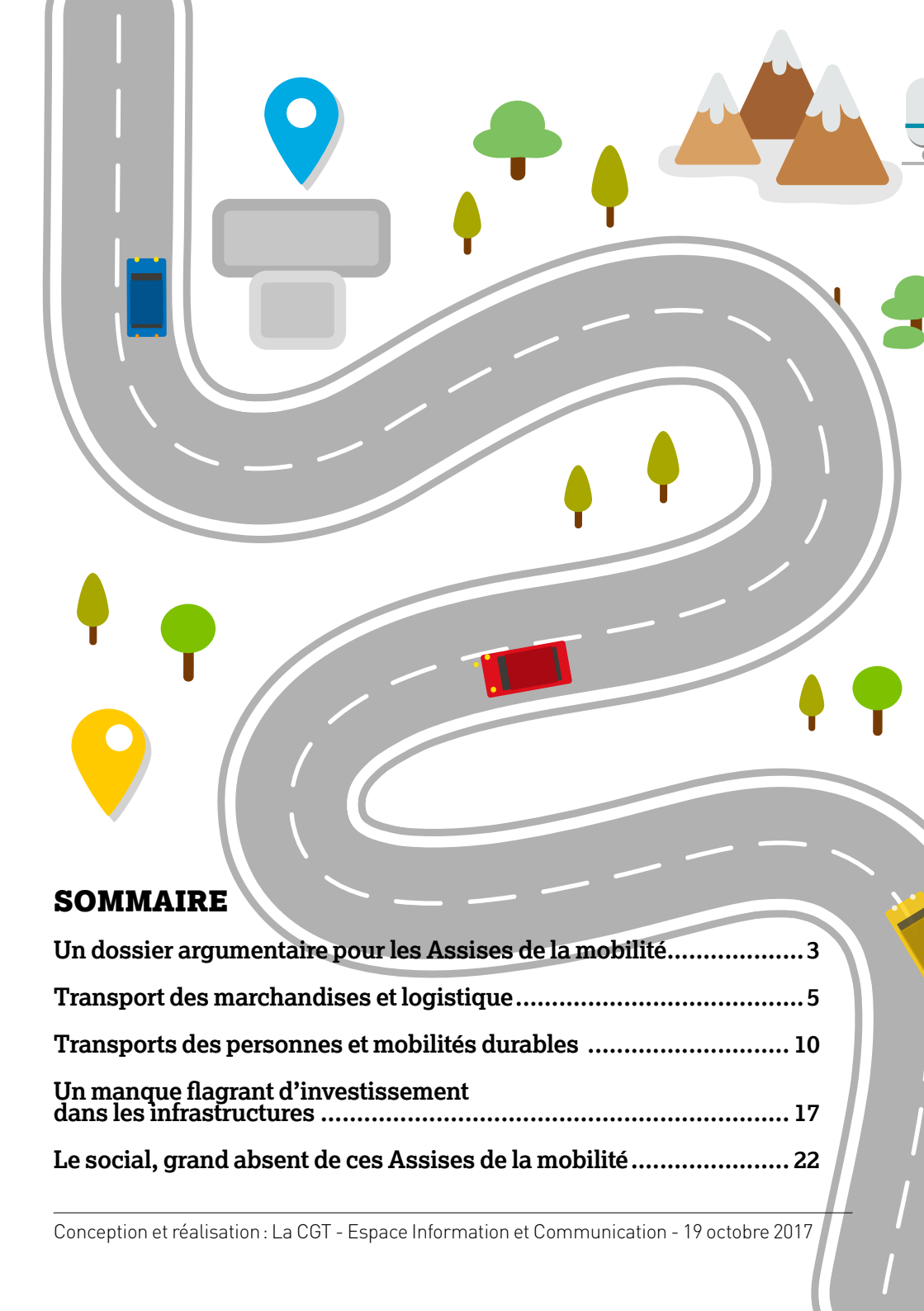
Argumentaire pour les Assises de la mobilité





SOMMAIRE

Un dossier argumentaire pour les Assises de la mobilité..... 3

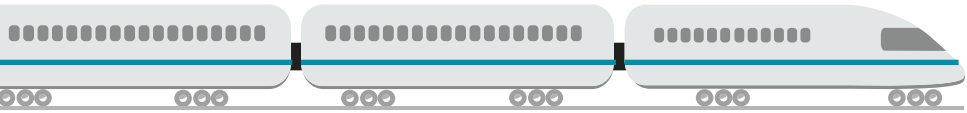
Transport des marchandises et logistique..... 5

Transports des personnes et mobilités durables 10

Un manque flagrant d'investissement dans les infrastructures 17

Le social, grand absent de ces Assises de la mobilité..... 22

Conception et réalisation : La CGT - Espace Information et Communication - 19 octobre 2017



INTRODUCTION : UN DOSSIER ARGUMENTAIRE POUR LES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Parlons transports, infrastructures, financement, environnement, aménagement du territoire, social, lors des Assises de la mobilité organisées par le gouvernement.

Le 19 septembre 2017, le gouvernement lançait des « Assises de la mobilité » avec pour objectif de déboucher, début 2018, sur une nouvelle loi d'orientation des « mobilités » remplaçant la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) et sur une loi de programmation et de financement des infrastructures. Aucun bilan n'a été livré de la Loti, qui a évolué depuis 1982 et dont nombre des articles ne sont pas respectés ou appliqués. Et pourtant, si c'était le cas, il est certain que les parts modales entre les différents modes de transports seraient bien différentes.

D'où ce dossier argumentaire à destination des responsables des organisations CGT territoriales et professionnelles. Ce document a pour objet d'aider à s'emparer de ces « Assises de la mobilité », sachant que des débats sont organisés dans les départements à l'initiative des préfets… mais de façon très sélective – écartant notamment le fait syndical. Précisons que le gouvernement veut clôturer ces assises début décembre 2017, laissant penser que tout est bouclé d'avance.

D'où l'importance d'être également à l'offensive pour que ces assises n'aboutissent pas sur une loi sanctuarisant l'ouverture à la concurrence et la libéralisation du transport voyageurs urbain. Il faut au contraire aborder les sujets de fond permettant de répondre de façon durable au réchauffement climatique et aux questions de santé publique, en mettant en avant nos propositions pour replacer au centre des débats les questions sociales, environnementales, d'aménagement des territoires et de réindustrialisation pour une véritable « économie circulaire » et un renouveau du service public.

UNE DÉCONNEXION COMPLÈTE ENTRE LA RÉALITÉ ET LES PRÉCONISATIONS DU GOUVERNEMENT

Ce qui ressort du lancement de ces assises, c'est une déconnexion complète entre la situation réelle des transports et infrastructures et les préconisations que met en avant le gouvernement et qui ne répondent en rien aux défis auxquels nous sommes confrontés en matière de réponses aux besoins (accessibilité aux transports collectifs,

saturation routière, aménagement du territoire, industrie, environnement, réchauffement climatique… et le social !).
Rappelons que transport et mobilité ne sont pas synonymes. L'un renvoie à une organisation, à une infrastructure, des matériels, une planification, des emplois, l'autre à des usages nécessitant malgré tout qu'organisation et infrastructures existent. Or, le gouvernement, dans sa stratégie libérale, a décidé de déconnecter les deux en se focalisant uniquement sur la mobilité.
Fait troublant : la solidarité est abordée (dans sa version « start-up » cela dit) mais absolument pas le service public et l'intérêt général.
Ainsi, le renvoi sur l'individu est permanent, et les modes proposés relèvent bien d'une adaptation au routier (covoiturage, autopartage, véhicule électrique, véhicule autonome…). Rien sur un véritable report modal, vers les modes alternatifs.
On retrouve la logique présidentielle en cours : casser le modèle construit, déréglementer, casser les normes, libéraliser, individualiser… D'où la nécessité de faire le lien avec la casse du Code du travail, et toutes les attaques en cours… dans des secteurs où le dumping social fait déjà des ravages et la précarité prend de l'ampleur.
Ainsi, le gouvernement a décidé de ne pas inclure plusieurs chapitres de la mobilité dans ces assises et de les traiter à part. Ce sera le cas du transport aérien et maritime mais aussi du fret, de la logistique et de toutes les questions du ferroviaire, qui font l'objet d'une concertation particulière.
Le fait que le gouvernement se cantonne aux seules personnes interpelle d'ailleurs d'autres organisations (ONG, associations, élus…). Comment prétendre mener une politique globale en séparant, d'un trait de plume théorique, le transport de personnes de celui des marchandises ? Peut-on résoudre les problèmes de financement des infrastructures en France sans aborder la dette du système ferroviaire ? Des réflexions qui sont aussi les nôtres.
D'où la nécessité pour la CGT de travailler l'ensemble de ces questions dans une démarche cohérente, de ne pas tomber dans le « piège » de la division et de l'opposition où l'on voudrait nous entraîner, visant une libéralisation accrue, une concurrence renforcée faisant la part belle à l'initiative privée, soutenue par de l'argent public. La volonté d'exploser le système ferroviaire en le libéralisant complètement est aussi présente, d'où la nomination d'un chargé de mission en la personne de M. Spinetta (ancien directeur général d'Air France).
Même chose pour les infrastructures avec la création d'un « Conseil d'orientation des Infrastructures » présidé par P. Duron.
Les questions industrielles, notamment l'industrie répondant aux besoins de transports et mise à mal dans la période (ferroviaire, construction navale, car et bus, automobiles…), doivent intégrer nos débats. Au moment où le tout-véhicule électrique est fortement mis en avant, il faut revaloriser le mix énergétique dans la production d'énergie et dans la motorisation des véhicules légers et lourds. Cela pose des questions de recherche, de filières et de production (par exemple pour les batteries), ou d'infrastructures (bornes de recharge…).
Ce dossier doit aussi aider à produire des expressions en direction des salariés, des usagers et des populations en faisant le lien avec les réalités locales. Il doit également permettre l'organisation de débats publics ou de toute autre initiative revendicative.
Nous voulons vraiment un travail transverse territoires/professions sur ces enjeux de société.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LOGISTIQUE

La CGT ne peut concevoir les mobilités de demain en cloisonnant les enjeux de déplacement des voyageurs et ceux de l'acheminement des marchandises et de la logistique.

Il est surprenant et incompréhensible que ces assises n'abordent pas l'intrication des déplacements de voyageurs avec l'acheminement de marchandises et la logistique, alors même que la lettre de mission du Premier ministre adressée à Mme la ministre des Transports traite de ce volet. Rappelons qu'il s'agit de préparer une future loi d'orientation des mobilités qui a vocation à se substituer à la Loti (loi d'orientation de transports intérieurs). Traiter cet enjeu séparément, selon des modalités qui restent à définir, témoigne d'une ambition politique limitée et de l'incohérence d'une démarche présentée comme voulant « révolutionner les mobilités ».

La logistique fait partie des grands enjeux de la période

Elle est au cœur de la mondialisation des échanges (entre 1970 et 2003, le PIB mondial a été multiplié par 7, les échanges commerciaux par 25 !), la plupart réalisés par les firmes internationales.

Elle est au cœur des enjeux environnementaux. Le transport est le premier secteur d'activité responsable du tiers des émissions de GES (gaz à effet de serre), le transport routier étant à lui seul émetteur de 95 % de ces émissions (« seulement » 50 % de cette part revenant aux véhicules particuliers).

Elle est au cœur de problématiques économiques et sociales. L'hégémonie routière engendre des coûts énormes pour la collectivité (infrastructures notamment). La congestion routière s'accroît et devient paralysante pour les échanges. Les estimations chiffrent à 350 milliards d'euros le coût global des embouteillages entre 2013 et 2030 en France, dont 201 milliards d'euros pour la seule Île-de-France.

Elle est au cœur d'enjeux de santé publique en lien avec l'accidentologie et la pollution (l'OMS chiffre à 45 000 le nombre de décès imputables à l'ozone et aux particules en France), dont les coûts sont externalisés vers la collectivité.

C'est aussi un enjeu d'aménagement du territoire au moment où les phénomènes de métropolisation concentrent les populations et les activités, créant de forts déséquilibres sur fond de concurrence entre territoires. Or, les contraintes de disponibilité et de prix du foncier en zone dense tendent à éloigner les grands équipements logistiques et à créer artificiellement des besoins de déplacement des marchandises. Enfin, les infrastructures de transport terrestre sont à la fois utilisées par le transport des mar-

chandises et par le transport de passagers. L'enjeu de leur financement est donc commun aux deux secteurs.

La logistique libéralisée au détriment de l'intérêt général

Transport de marchandises en général

Le transport de marchandises relève très majoritairement des entreprises privées (chargeurs, logisticiens, transporteurs...). Il n'est donc considéré que dans un processus de production et de mise à disposition de biens dans lequel sa valeur doit être la plus faible possible, ce qui favorise les délocalisations de la production dans les pays à bas salaires.
Ainsi l'institut de Wuppertal pour le climat, l'environnement et l'énergie a montré que les ingrédients nécessaires à la fabrication d'un simple pot de yaourt aux fraises (fruits, lait, levure, sucre, pot, opercules, étiquettes...) parcouraient au total près de 10 000 km avant d'être réunis...
Selon l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), la délocalisation de la production conduit les matières premières et les différents composants d'un « jean » à parcourir environ 30 000 km, pour des émissions de CO_2 équivalentes à la moitié du poids total du produit. Tout cela n'est possible qu'en sous-tarifant le transport, bien en dessous de ce qu'il coûte en réalité. Externalisation des coûts, fiscalité favorable et dumping social sont les 3 leviers utilisés.

Transport maritime

Le transport maritime est le mode dominant des échanges mondiaux de marchandises. Il représente le mode utilisé pour 50 % des importations de l'UE et 48 % de ses exportations. Il a été la première source du dumping social avec la création des pavillons de complaisance. Toutes les compagnies maritimes européennes ont transféré leurs navires sous ces pavillons avec des équipages de marins hors UE dans des conditions de salaires, de vie à bord et de droits sociaux proches de l'esclavage. Cela s'est renforcé à travers le développement des sociétés de « manning » (fournisseurs de main-d'œuvre pour les armateurs).
Depuis des années on assiste à une diminution du nombre de marins français au commerce. Il y a actuellement moins de 12 000 marins contre 16 000 en 2008. Les armateurs amplifient les transferts de leurs navires vers des pavillons de complaisance hors UE. Même le RIF (Registre international français) est passé de 210 en 2010 à 160 navires actuellement. Le groupe CMA CGM commence à supprimer les personnels d'exécution (- 200 personnes) puis, comme dans les grandes compagnies européennes, ce sera le tour des officiers.

Transport aérien

L'évolution du trafic fret aérien a du mal à se relever de la crise économique, qui a drastiquement freiné les échanges commerciaux. Notons que le fret aérien représente en valeur 14 % des échanges entre la France et le reste du monde. Il faut également prendre en compte l'affaiblissement industriel de la France depuis 2000.
Sur courte distance, le transport aérien de marchandises est moins pertinent que le transport routier, ferroviaire ou maritime. Aussi, le trafic de fret des compagnies françaises est pour l'essentiel tourné vers l'international (93 % du trafic de fret).

Transport routier

S'agissant des transports terrestres, le mode routier a accru sa domination avec plus de 85 % de part modale dans le transport de marchandises en France, pendant que le

mode fluvial se maintient et que le ferroviaire s'effondre, passant sous la barre des 10 %. Là encore, l'hégémonie routière s'appuie sur l'externalisation des coûts, le dumping social (qui met en difficulté la flotte routière française par la même occasion) et une fiscalité avantageuse.

Le gazole représente ainsi 9,7 % des coûts du transport routier (le gazole professionnel est exonéré des majorations relatives au rattrapage gazole/essence). La taxe à l'essieu a été allégée par l'État pour 55 à 60 millions d'euros par an. Enfin, l'abandon de la « taxe poids lourd » (aux ambitions pourtant limitées) et le scandale Ecomouv' ont été symboliques du renoncement de l'État à agir pour rééquilibrer les différents modes de transport. Comme d'autres entreprises, les transporteurs routiers bénéficient aussi d'allègements, notamment au titre du CICE ou du CIR. On peut dire que ces entreprises ne paient quasiment que le véhicule et le conducteur.

Le secteur routier subit une concurrence intramodale très forte. S'il est éclaté en une myriade de PME et de TPE (et de nombreux chauffeurs « à leur compte »), ce sont les grands groupes logistiques qui ont la mainmise sur le marché et exploitent les règles de la concurrence déloyale organisée par la législation européenne depuis 2004. Parmi ces groupes figure en bonne place Geodis, filiale à 100 % de… la SNCF. Le pavillon routier français n'a cessé de décroître alors que le mode routier étend son hégémonie. Il ne représente plus aujourd'hui que 10 % de l'activité européenne et 21000 emplois ont été supprimés en moins de quinze ans.

Transport ferroviaire

Le mode ferroviaire possède de nombreux atouts, même s'il n'a pas la même souplesse que le routier pour les dessertes terminales et l'irrigation complète du territoire. C'est ainsi le mode le plus économe en énergie fossile et le moins émetteur de pollution. Le rail ne représente que 2 % de l'énergie consommée et 0,8 % du CO_2 émis par le secteur des transports pour 10 % des trafics. Mais, à la différence de la route ou de l'aérien, le mode ferroviaire doit s'acquitter de la quasi-totalité du financement de la construction (via l'endettement colossal du groupe public ferroviaire) et de la maintenance de l'infrastructure.

La loi de réforme du système ferroviaire d'août 2014 n'a rien réglé de ce point de vue, laissant filer une dette étouffante qui est en fait celle de l'État (construction des lignes à grande vitesse notamment) et intimant au mode ferroviaire de s'autofinancer via les redevances d'infrastructures (« les péages »).

La concurrence intermodale, largement faussée et injuste, dissuade de toute politique des transports qui serait basée sur la complémentarité des différents modes. La direction du groupe SNCF elle-même participe du déclin du fret ferroviaire (55 milliards de tonnes de marchandises par kilomètre transportées en 2000, seulement 34 milliards en 2015) en cassant l'outil ferroviaire, en supprimant massivement des emplois (il ne reste que 6000 cheminots à Fret SNCF contre près de 15000 en 2008 !), tout en développant ses acquisitions d'entreprises routières et logistiques, y compris à l'international (achat d'OHL en Amérique du Nord par exemple).

Non seulement la libéralisation du fret ferroviaire et l'ouverture à la concurrence (en 2003 pour les trafics internationaux, en 2006-2007 pour les trafics intérieurs) n'ont pas amélioré la situation (pas une tonne transférée de la route vers le rail), mais elles l'ont aggravée en accélérant le déclin de ce mode. Après dix ans d'expérience, le résultat est catastrophique. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France. Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent (hormis VFLI, filiale de la SNCF). Certaines ont jeté l'éponge (Véolia Cargo,

Combiwest…) d'autres sont en difficultés (EurocargoRail, filiale de la Deutsche Bahn, a supprimé 300 emplois récemment).
Encore une fois, les faits démontrent qu'on ne fera pas de report modal en abandonnant tout au marché et à la concurrence. Une autre voie doit être empruntée, celle du service public.

Quels sont les axes revendicatifs de la CGT ?

Face à l'enjeu climatique, les nuisances, la sécurité, les modes alternatifs à la route et l'aérien revêtent un caractère d'intérêt général. Cela pose donc la question du rôle de la puissance publique.

Une intervention des pouvoirs publics

La maîtrise de la chaîne logistique ne peut pas être l'apanage du marché. Les pouvoirs publics, notamment l'État mais aussi les collectivités, disposent de leviers qu'il faut cependant renforcer (incitations, investissements, organisations, réglementation). Ainsi, puisque les réseaux logistiques privés (y compris filiales de groupes publics) maîtrisent aujourd'hui la totalité du système, la collectivité doit reprendre cette maîtrise et injecter des règles fortes pour agir en fonction de l'intérêt général (maîtrise des flux et des origines/destinations, massification, organisation du report modal…). Cela passe aussi par la maîtrise du foncier et de l'aménagement du territoire : les zones logistiques et les installations terminales embranchées (exemple des entrepôts en Île-de-France : 17 millions de m^2 soit 25 % du total national. 70 % sont situés en grande couronne et beaucoup sont inaccessibles par le rail ou par voie d'eau). La SNCF, en s'appuyant sur son groupe, peut redevenir le « bras armé » de la puissance publique pour une telle ambition.

Réinvestir la façade maritime

La France, avec ses 4 000 km de côtes, a les capacités pour devenir un des plus grands acteurs portuaires européens, si ce n'est le plus grand, si l'on s'en donne les moyens. Depuis plusieurs décennies, les différents gouvernements français n'ont jamais pris en considération ce véritable atout.
Aujourd'hui, l'État doit avoir une réelle politique portuaire, maritime et navale. Il doit pour cela se doter d'un véritable ministère dédié à ces activités.
Nous proposons, pour rattraper ce retard et l'abandon du secteur depuis plus de trente ans, la création d'un pôle public financier pour aider à la réalisation rapide des grands investissements qui manquent aujourd'hui pour le développement du trafic portuaire, les investissements pour faciliter et améliorer les dessertes, favorisant ainsi la fluidité des échanges commerciaux sur notre territoire mais aussi pour mieux pénétrer l'Europe entière.
À ce titre, la faible efficacité des dessertes des ports français tant pour les voyageurs que pour les marchandises en raison de récurrents problèmes d'investissements, pose la nécessité de créer ou libérer des sillons sur le réseau ferré existant et les dédier à la desserte des ports maritimes. Ces éléments sont indispensables pour leur attractivité en regard de bien meilleures conditions de services dans les ports voisins et concurrents. Il n'est pas normal qu'un grand port comme Le Havre ne remette que 3 ou 4 % de son trafic total au mode ferroviaire quand d'autres ports européens comptent 25 % de part modale ferroviaire (Hambourg), voire davantage.
Nos ports, à travers cette volonté que nous affichons, doivent redevenir une priorité nationale afin de permettre le développement du tissu industriel et économique du pays, favorisant ainsi le développement de l'emploi et la relance de l'activité.

Il y a urgence à y parvenir, sans quoi les ports français seront condamnés à être en Europe les mauvais élèves de la classe. Ce ne sont pas les diverses réformes qui se sont succédé ces dernières années (loi du 9 juin 1992, loi du 4 juillet 2008 ainsi que les décentralisations), accompagnées par diverses recommandations (rapport du Sénat, de l'Europe, etc.) qui changeront la donne. La France a des atouts considérables et il faut qu'elle les utilise. Ce n'est pas non plus une régionalisation de nos espaces portuaires qui résoudra les retards accumulés.

Réintroduire la notion de proximité

Il faut déterminer les besoins de distribution de proximité (dans les métropoles par exemple). Si beaucoup évoquent la logistique du dernier kilomètre, il faut aussi s'intéresser aux acheminements en amont et définir les infrastructures nécessaires (hôtels logistiques, plateformes intermodales ou Cross Dock pour la distribution urbaine...).
Au regard de la mondialisation débridée des échanges et de ses effets nocifs, la question des circuits courts est à présent posée, comme celle des relocalisations de production en lien avec la bataille sur l'industrie, dont la reconquête nécessitera des transports massifiés de marchandises et de matières (cf. campagne CGT pour l'industrie).

Réformer la tarification et la fiscalité

Il faut mener la bataille pour l'internalisation des coûts externes propres à chaque mode. Il s'agit en premier lieu d'obtenir une tarification du fret à son juste coût. La CGT se prononce pour une tarification sociale obligatoire. elle doit permettre de financer l'élévation du niveau social. Elle est un levier en faveur du report modal de la route vers le rail et la voie d'eau, contre le dumping social et donc pour la sauvegarde du pavillon routier français.
Une écotaxe poids lourds peut aussi être un outil technique pour y contribuer, pour peu qu'elle soit reportée sur les chargeurs et donneurs d'ordre. Plus largement, il faut réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité (exemple du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques : quasi rien de fléché vers les transports et l'environnement, essentiellement intégré au budget de l'État, à l'aide des régions aux entreprises, au RSA...). Cela accentue la nécessité d'une réforme fiscale.
Les aides publiques aux entreprises industrielles et de service doivent aussi être conditionnées à l'usage d'un mode de transport vertueux pour leurs acheminements. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR...) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.
L'approche multimodale est la clé de l'action publique possible pour repositionner chaque mode sur son domaine de pertinence écologique, sociale, économique. Tous les modes sont indispensables.
Le financement de la multimodalité doit s'appuyer sur un pôle public financier pour les infrastructures, le désendettement du système ferroviaire et encore le recours à l'épargne populaire. La renationalisation des sociétés d'autoroutes permettrait en outre de flécher une partie de leurs recettes vers le financement des modes de transport vertueux.
Il faut enfin harmoniser les conditions sociales (CCN) et la réglementation du travail en lien avec la Sécurité sociale professionnelle et le nouveau statut du travail salarié.

TRANSPORT DES PERSONNES ET MOBILITÉS DURABLES

Les choix faits en matière d'aménagement du territoire conditionnent ceux en matière de transport. Les politiques de transport conduites doivent bénéficier à l'ensemble des populations en répondant à leurs besoins.

Il faut cesser de créer de nouveaux besoins en transports et mieux répondre à ceux qui existent. L'urbanisation du territoire et le développement croissant de nos villes rejettent toujours plus loin les populations, en raison notamment de l'inflation du prix du foncier. L'éloignement non choisi du lieu de travail impose toujours plus de mobilité et l'augmentation du budget transport des salariés, avec leurs conséquences négatives sur le niveau et la qualité de vie. La métropolisation, aggravée par les réformes territoriales (Lois NOTRe, Maptam…) et les choix politiques et du capital, amplifie ce phénomène de concentration des activités. Ceci entraîne des déplacements de populations, souvent les plus précaires et pauvres, et désertifie de plus en plus de territoires, provoquant de profondes inégalités sociales. La casse des services publics locaux amplifie également cette mobilité contrainte (fermetures de bureaux de postes, d'écoles, de services hospitaliers, regroupements de mairie et de services administratifs…). De plus en plus de personnes sont en situation de « précarité énergétique des transports ». Dans le respect de l'accord de Paris, stoppons l'artificialisation des terres et l'étalement urbain.

L'ÉLOIGNEMENT NON CHOISI DU LIEU DE TRAVAIL IMPOSE L'AUGMENTATION DU BUDGET TRANSPORT DES SALARIÉS

Repenser l'aménagement des territoires pour améliorer les transports

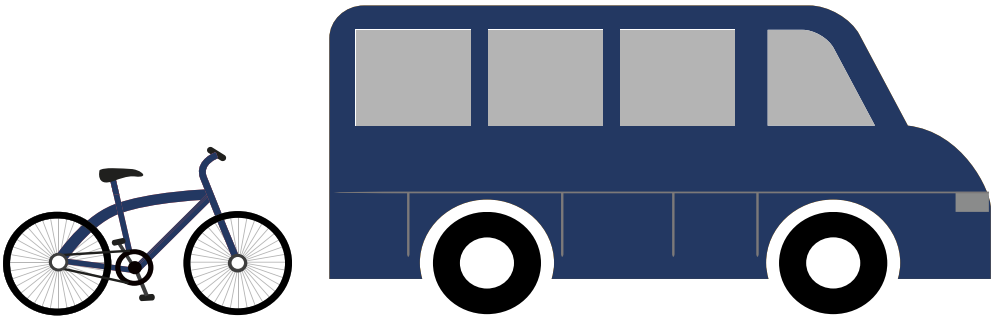
Les temps de transports journaliers sont en augmentation. Pouvoir se loger décemment, à proximité de son lieu de travail est un véritable enjeu de politique publique d'urbanisme et de transport, notamment vis-à-vis de l'accès aux réseaux de transport collectifs et aux logements.

Il faut arrêter de développer les hyperconcentrations de lieux de travail, souvent le fruit de délocalisations, complètement déconnectées de l'habitat et des lieux de vie.

Pour la CGT, il faut rendre systématiques les études d'impact transport lors de la création ou le réaménagement de zones industrielles, d'activités commerciales ou résidentielles avec incitation à mettre en place des services de transports en commun et des équipements adaptés aux modes doux (vélo…). Sinon nous augmentons les besoins de transports et multiplions les coûts financiers, environnementaux et humains.

Il faut arrêter d'implanter des centres commerciaux ou des zones logistiques au milieu des « champs de betterave », de plus sans aucun maillage avec le rail et le fluvial.

Il y a besoin de relocaliser les industries dans les territoires, au plus près des lieux de consommation. Les délocalisations, outre le fait qu'elles ont un



impact négatif sur l'emploi, l'économie du pays et des territoires, ont de lourdes conséquences en matière environnementale. Cela impose une autre façon de travailler, de produire et de transporter les marchandises. La localisation des productions doit se faire dans un concept d'économie circulaire favorisant les circuits courts et de proximité.
Pour la CGT, il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité et le dogme du coût du travail, plaçant les salariés et les territoires en concurrence, développant la logique du bas coût (low cost). C'est pourquoi nous parlons de développement humain durable.
Une politique efficace de transports doit s'appuyer sur la construction d'une offre de transports qui réponde à l'intérêt général et sur la complémentarité des différents modes de transport : une maîtrise publique est par conséquent nécessaire.

Les transports doivent répondre aux besoins des populations

Améliorer les conditions de transport collectif, pour les rendre plus attractifs et de qualité, c'est avant tout répondre aux besoins de mobilité des salariés et des populations. Les choix politiques, depuis des années, ont des effets néfastes sur la qualité et l'efficacité des services publics. Ils sont incompatibles avec une bonne réponse aux besoins d'aménagement du territoire, prenant en compte les besoins de transports collectifs, les besoins sociaux, économiques et environnementaux. Un bon service public demande par une maîtrise publique à 100 %, ce qui passe par d'autres critères de gestion des entreprises publiques.
Il faut rendre les transports accessibles au plus grand nombre à court terme. L'accessibilité pose deux questions : d'une part celle d'y avoir accès, ce qui suppose de disposer de transports collectifs, et d'autre part, celle des coûts de ce transport collectif.
Pour beaucoup de nos concitoyens, la question de l'accessibilité se pose pour deux raisons : soit parce qu'il n'y a pas ou plus de transports collectifs, soit que ceux-ci n'ont pas (ou plus) les horaires adaptés ou n'ont plus la densité suffisante pour répondre aux besoins des usagers.

Délitement des transports collectifs

Certains territoires se retrouvent enclavés du fait de la fermeture des lignes SNCF, perdant correspondances et multimodalité, observant une fragilisation du maillage du réseau (TER – TET – Intercité – TGV…). L'avenir de nombreuses lignes se joue sur le critère économique et de rentabilité et non sur l'intérêt général de disposer d'un service public de transports de qualité. D'ailleurs, l'avenir

des TET ainsi que des trains de nuit, répondant pourtant à des besoins réels (même si leur dégradation ces dernières années due à la politique du tout TGV les a peut-être rendus moins performants) sont menacés ou ont déjà disparu, ce qui est inconcevable. Nous allons vers une diminution de l'offre ferroviaire au profit du routier voyageur. La déréglementation du transport routier voyageurs, dans une logique de concurrence exacerbée, fragilise un peu plus l'avenir de ces trains, tout en ne répondant pas aux besoins réels de transports collectifs, particulièrement dans les zones rurales.

Les réseaux de transports urbains, s'ils ont connu des dernières décennies fastes de développement de l'offre et de l'emploi, vivent les contrecoups de la crise financière et de ses conséquences sur les finances publiques, renforcées par les politiques de l'offre menées par les gouvernements successifs. Ces difficultés ont parfois été accrues par des investissements hasardeux des collectivités locales, avec des infrastructures lourdes et coûteuses, disproportionnées au regard des besoins, et des choix technologiques non éprouvés.

Nous assistons dans le cadre d'anticipation de renouvellement de contrats de transport ou de réponse à celles-ci, quelles que soient les formes de gestion choisies, à une volonté accrue des pouvoirs publics d'obtenir des économies sur l'exploitation des réseaux de transports. Cela se traduit principalement par des réponses alliant dumping social et remise en cause des conditions sociales et salariales des salariés en charge de la mise en œuvre du service public.

Ce phénomène s'est amplifié avec la nouvelle réforme du système ferroviaire – qui rappelons-le n'est toujours pas financée – et les réformes territoriales (lois NOTRe et Maptam). Ces dernières devraient ouvrir des perspectives nouvelles afin de permettre une meilleure cohérence des politiques de transport répondant à l'intérêt général. Cependant, les orientations politiques qui semblent se dessiner actuellement dans les exécutifs locaux visent plutôt la recherche de sources d'économies globales, conséquence des politiques d'austérité menées aux niveaux national et européen. Nous sommes très loin des perspectives de développement équilibré, socialement juste et écologiquement responsable, dans un cadre réfléchi d'aménagement du territoire sortant de la mise en concurrence des territoires.

L'impact de l'évolution des modes de vie

Dans le même temps, la flexibilisation des horaires de travail amène à une multiplication des prises et fins de services dans les entreprises tôt le matin ou 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. Cela nécessite de développer l'offre dans ces créneaux sensibles en étroite collaboration avec les salariés du secteur et leurs organisations syndicales, de rouvrir des lignes SNCF – fermées ces dernières années – de mettre en service de nouvelles lignes de transports urbain et interurbain...

Il faut pour cela réellement organiser la multimodalité et la complémentarité entre les modes. Les gares peuvent ainsi devenir des pôles de transports multimodaux entre les transports ferroviaires, routiers voyageurs et les transports urbains. La concurrence (aberrante et coûteuse) entre les modes, comme dans certains départements (on peut voir des cars assurer des dessertes au départ de gares SNCF similaires aux dessertes TER à la même heure) doit cesser. Il serait plus efficace de travailler dans un esprit de complémentarité afin de développer l'offre en plaçant les horaires de cars entre les TER, par exemple pour limiter les ruptures de charges

(particulièrement dans des zones rurales). Le numérique doit servir cette complémentarité.

Cette problématique de l'offre et de l'accessibilité conduit à trouver des solutions alternatives individuelles, ce qui conduit au développement de nouveaux services à la mobilité (covoiturage, autopartage…). Mais cela ne doit pas se faire à la place et au détriment du service public accessible à tous et de l'intérêt général !

Or les annonces faites le 19 septembre au lancement des assises et les orientations qui se dessinent ne s'inscrivent absolument pas dans ce sens, bien au contraire.

Les modes proposés relèvent tous d'une adaptation au routier dans une logique concurrentielle : covoiturage, autopartage, véhicule électrique, véhicule autonome… mais aussi scooter, vélo y compris électrique, trottinette… Pas de retour sur les coûts, la sécurité… comme si cela allait de soi. La question d'un véritable report modal vers les modes alternatifs n'a même pas été abordée.

UN SERVICE PUBLIC DE QUALITÉ EST REQUIS POUR RENDRE LES TRANSPORTS ACCESSIBLES

Pour la ruralité, rien n'est envisagé à part différentes formes de covoiturage et l'organisation de services autour. Ceux qui peuvent auront donc des voitures individuelles, les autres organiseront leurs déplacements en fonction des opportunités proposées par leur voisinage.

Des solutions individuelles de services numériques autour du transport sont grandement mises en avant. Ce n'est pas ce qui crée un mode de transport ni l'infrastructure nécessaire. C'est également penser que, pour répondre au problème du financement des réseaux de transports, il suffirait uniquement d'en reporter le coût sur le citoyen par la mise en œuvre de plateformes numériques de mise en relation entre une offre et une demande, sans intervention des pouvoirs publics. C'est oublier aussi la réalité de la fracture numérique pour une partie des citoyens, notamment les plus âgés, les plus précaires…

La CGT, force de propositions

Pour la CGT, l'élaboration des plans de transports, dits « plan de mobilités intermodaux d'entreprise » et de l'offre, notamment des horaires, doivent être réfléchis en commun avec les AOM et les salariés des entreprises concernées, ce qui donnerait une véritable réponse aux problèmes de déplacements des salariés.

Pour rendre les transports accessibles, il faut donc un service public de qualité qui ait, au moins, la même attractivité que la voiture. Cela passe par des moyens supplémentaires en personnel comme en matériels.

C'est aussi pour cela que nous demandons un retour de la TVA à 5,5 % pour les transports collectifs.

Pour amener de nouvelles catégories de population à utiliser les transports collectifs, il faut également assurer des services les week-ends où – dans de nombreuses villes et agglomérations – ils se font plus rares, obligeant les populations à utiliser leur véhicule personnel. Nous constatons pourtant que partout où existe un bon système de transports collectifs, ceux-ci sont autant utilisés pour les besoins personnels (voire plus) que pour le domicile/travail. Ce problème est particulièrement récurrent dans les périphéries des villes et tend à s'accroître avec l'étalement urbain.

L'accessibilité, c'est aussi permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) de pouvoir accéder aux transports collectifs, ce qui est

encore loin d'être le cas. D'ailleurs, la mise en œuvre de la loi de 2005 portant sur l'égalité des chances voit son volet sur les PMR reporté à une date inconnue faute d'investissements suffisants.
La CGT revendique la création d'un pôle public de transport public, pour une égalité de traitement des usagers, où la maîtrise publique retrouve toute sa place, sur la base des obligations de services publics avec un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics consacrés au financement.

Mobiliser des financements pour des transports en commun accessibles

La mobilisation de financements pour des transports en commun accessibles à tous pose donc deux questions indissociables : des ressources et de la tarification.

Élargir le versement transport :

- en étendant le versement transport à toutes les régions (au titre des régions, seule l'Île-de-France peut le collecter aujourd'hui) ;
- en rendant obligatoire le versement transport dans les entreprises dès le premier salarié. Beaucoup d'entreprises, comme en Île-de-France, sont des TPE de moins de dix salariés qui bénéficient, pour leur activité, des transports en commun. Même chose pour les grands centres commerciaux.

Donner aux AOM les moyens de décider de leurs politiques de transport

Cela passe entre autres par l'extension de la possibilité de décider du versement transport aux régions. Ceci exige des modifications législatives. En Île-de-France, cela devrait permettre au Stif de décider a minima du taux plafond actuellement possible de 2,7 % sur l'ensemble des départements franciliens.
En province, les régions devraient pouvoir bénéficier d'une part de cette contribution pour le développement des services régionaux de transports – notamment des TER – et l'amélioration des complémentarités multimodales et de la billettique intermodale.
Il est bon de rappeler que les entreprises sont les premières bénéficiaires des transports publics, tant pour l'acheminement de leurs personnels que pour le fonctionnement même de l'entreprise. Regardons le coût de la saturation routière…

Faire évoluer la fiscalité vers le développement des transports publics

Cette contribution de versement transport des entreprises qui en sont bénéficiaires doit s'élargir aux plus-values immobilières et foncières. Il faut également réévaluer et réorienter, en totalité, la taxe sur les zones de stationnement vers le financement des transports collectifs.
Les bureaux, les surfaces commerciales et les constructions neuves d'habitations collectives bénéficient à plein de la présence des transports dans leur environnement, ce qui participe à l'inflation des prix de vente ou à la hausse du chiffre d'affaires. Par exemple, en Île-de-France, une augmentation de 20 % des différents taux appliqués générerait au moins 500 millions d'euros annuels.
Il serait aussi nécessaire de différencier les taux en fonction de la zone de construction pour décourager l'étalement urbain et pour arrêter la poursuite de localisation dans les zones déjà fortement hyperconcentrées qui sature les réseaux (par exemple : La Défense en Île-de-France), sans remettre en cause le taux global appliqué au territoire.

Application de la prise en charge domicile/travail

Depuis le 1er janvier 2009, dans les entreprises, le remboursement de 50 % des titres de transport collectif est un dû. Pour autant, cela n'est pas encore appliqué dans toutes les entreprises et il faut donc exiger l'exécution de ce texte de loi par tous les employeurs, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Ce remboursement minimum n'est pas négociable : c'est 50 % du coût propre à chaque salarié qui doit être remboursé : usage du TER, RER, du transport urbain et interurbain et location de vélo type « Vélib ».

LE REMBOURSEMENT À 50 % DES TITRES DE TRANSPORT COLLECTIF EST UN DÛ DEPUIS 2009

Les transports : un levier pour la transition énergétique

Malgré l'insistance de la CGT et d'autres organisations, la loi sur la transition énergétique ne prend pas en compte les infrastructures de transports et l'organisation globale du système de transport comme un levier important pour agir vers une « efficacité et sobriété énergétique » de nos modes de production et de nos consommations d'énergie.

Cet enjeu sur le fond est indissociable de l'objectif de réorienter le système de transport vers l'objectif du rééquilibrage multimodal à la faveur des modes alternatifs à la route et au transport aérien intérieur.

Les projets d'infrastructures, prioritairement la régénération des réseaux existants, en bonne articulation avec les projets de développement, ne doivent pas être sacrifiés à cause des objectifs de réduction de la dépense publique, ni être sous-estimés pour leur capacité et contribution aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le réchauffement climatique – comme l'attestent les chiffres clés du climat pour la France.

On ne peut également ignorer le transport aérien, où sévit une concurrence acharnée, une politique bas coût qu'est le low cost, source – là encore – d'un dumping social. Le low cost a des impacts indéniables sur la politique d'aménagement du territoire et influe sur les investissements des aéroports. Cette politique nuit au développement économique des territoires, aux questions environnementales en créant de la mobilité imposée.

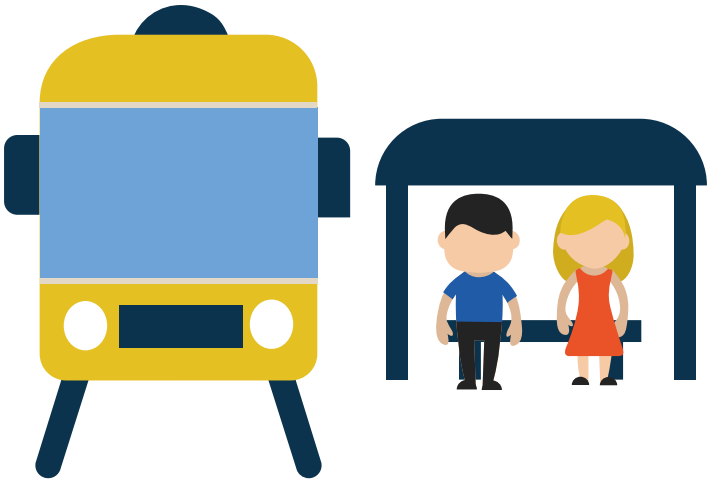
Les compagnies low cost, en s'installant sur des petits aéroports pour toucher des subventions – mais qui n'ont pas le potentiel d'usagers – obligent les usagers des plus grandes villes à se déplacer vers ces aéroports. Les moyens mis par les collectivités pour subventionner ces compagnies bas coût pèsent sur des budgets déjà serrés, et se font au détriment du développement ou de la modernisation des autres modes alternatifs, notamment le rail.

Dans le même temps, le pavillon français est passé sous la barre des 50 %, alors qu'on voit une augmentation de l'activité province/province sur certaines dessertes. C'est pourquoi nous voulons repositionner le débat à partir de la réponse aux besoins, d'une conception de service public et de maîtrise publique des infrastructures, dans une approche de complémentarité et de multimodalité. Sinon, la situation va continuer de se dégrader tant pour les salariés, pour les personnels des compagnies que pour ceux de la sous-traitance, mais aussi pour les usagers… sans oublier les graves impacts sur la sécurité, l'environnement et les finances des collectivités. La solidarité passe par un renforcement du service public. Le service public est un concept de société.

L'objectif revendicatif est d'annihiler la concurrence entre les opérateurs, entre les salariés et entre les territoires, entraînant dumping social et fiscal. Cela passe dans un premier temps par le respect de l'article 12 de la loi de 2007 sur le dialogue social qui impose l'intégration de critères sociaux et environnementaux dans les conventions passées entre les opérateurs et les collectivités. Trop souvent cette obligation n'est pas respectée, et n'entraîne aucune conséquence pour les parties signataires. Il est nécessaire de renforcer cette obligation et d'incorporer dans ce processus une consultation obligatoire des représentants des salariés concernés par le périmètre de la convention passée.

LA SOLIDARITÉ PASSE PAR UN RENFORCEMENT EFFICACE DES SERVICES PUBLIC

Le droit au transport se pose aussi bien pour les déplacements des personnes que pour ceux des marchandises. Ce concept et ce droit sont pour autant loin d'être concrétisés dans les faits, et la direction que donne le gouvernement à ces assises de la mobilité va à l'opposé. Nous voulons donner du sens au concept de service public dans le secteur des transports. Nous voulons également rendre efficient et inaliénable le droit au transport pour tous, inscrit en France dans la Loti, que le gouvernement veut remettre en cause avec ces assises devant déboucher sur nouvelle loi d'orientation des mobilités. Nous voulons concrétiser et pérenniser ce droit au transport avec une égalité de traitement en tout point du territoire.



UN MANQUE FLAGRANT D'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES

De multiples rapports publiés ces dernières années déplorent un sous-investissement qui place nos infrastructures dans une situation périlleuse.

Des rapports inquiétants sur la situation des infrastructures

Le rapport de la commission « mobilités 21 » produit en 2013 sous la présidence de Philippe Duron (ancien député et coprésident du think tank TDIE) avait pour objet de hiérarchiser et programmer les projets listés dans le schéma national des infrastructures de transport de 2011. Ce rapport devait s'inscrire dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique.

Ce rapport avait notamment conclu que :

- la satisfaction des besoins d'entretien et de modernisation de l'existant devait constituer la toute première priorité en matière d'investissement et appelait des efforts supplémentaires ;
- tous les territoires devaient pouvoir bénéficier de transports performants ;
- la priorité devait être donnée aux modes de déplacements et de transports alternatifs à la route ;
- le modèle du développement ferroviaire devait être revisité, pointant les déséquilibres financiers et la faiblesse du fret ferroviaire ;
- la faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national pénalisait la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale ;
- les modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissaient pas une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissement de l'État, ni une véritable approche intermodale dans l'identification des priorités au niveau local.

Quatre ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée, tant s'en faut. Elle s'est même dégradée sur l'ensemble des items.

L'ensemble des infrastructures de transport souffre aujourd'hui plus qu'hier d'un manque flagrant d'investissements. Leur état n'a de cesse de se détériorer, et les rapports s'accumulent sur leur vieillissement.

L'ENSEMBLE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SOUFFRE D'UN MANQUE FLAGRANT D'INVESTISSEMENTS

Un rapport intitulé « "J'ai mal à ma route", quelles sont les routes les plus dégradées de France ? » de l'Association « 40 millions d'automobilistes » a recensé plus de 30 000 routes en très mauvais état et dénonce la dégradation continue du réseau à cause notamment d'une baisse des crédits accordés pour l'entretien courant par l'État et les collectivités de 27 % par an depuis 2011.

Un rapport sénatorial intitulé « infrastructures routières et autoroutières : un réseau

en danger », rendu public en 2017, tire la sonnette d'alarme sur l'état de la voirie, qui se dégrade d'année en d'année.
Deux rapports de l'école polytechnique de Lausanne font état du vieillissement du réseau ferroviaire français. Une grande partie des voies navigables se dégrade. Les plates-formes portuaires françaises ne sont toujours pas au niveau de ce qui se fait ailleurs en Europe. La question de l'aménagement du territoire est totalement écartée, le fossé se creuse entre les territoires (phénomène amplifié par les lois NOTRe et Maptam). Il n'y a toujours pas d'approche multimodale des transports, ou du moins de complémentarité des modes.
L'abandon de l'écotaxe sur les poids lourds par le gouvernement précédent provoque, outre un manque de recettes potentielles pour le financement, des dédommagements élevés et pluriannuels aux sociétés privées choisies pour la déployer.
Le paradigme du modèle tout-routier dénoncé lors du Grenelle de l'environnement ne fait que se développer, faisant la part belle à la concurrence féroce entre les modes de transport, ce qui conduit à faire supporter l'ensemble des coûts induits par la route au contribuable. À l'évidence, ce modèle est loin de répondre à l'intérêt général. Ainsi, la qualité des services publics de transports n'a de cesse de se dégrader.
L'étalement urbain continue de s'amplifier. Dans plusieurs localités de différentes régions, les pics de pollution ne sont pas résorbés et l'exposition chronique à la pollution de l'air, liée notamment aux circulations routières, dégrade la santé en raison de concentrations trop élevées. Les effets de congestion ou de saturation des réseaux routiers, ainsi que de réseaux de transports collectifs, sont amplifiés dans plusieurs agglomérations par la priorité donnée aux métropoles.
Il est enfin remarquable de constater que les émissions de CO_2 du secteur des transports sont reparties à la hausse !

Philippe Duron va présider désormais le nouveau conseil d'orientation des infrastructures, chargé de proposer une « programmation soutenable de financement des infrastructures », qui sera adossée au projet de loi d'orientation des mobilités que le gouvernement doit soumettre au Parlement début 2018.

Une fiscalité qui pose question

Le projet de loi de finances 2018 prend d'ores et déjà le chemin d'une énième augmentation de la TICPE (taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques), avec l'augmentation de la part carbone de la taxe et l'alignement en cinq ans des taux gazole et essence.
En 2015, la TICPE a rapporté 26,2 milliards d'euros, dont 13 milliards au profit du budget général de l'État (donc pas forcement pour les transports), 5,4 milliards au profit des régions pour l'aide aux entreprises, et 6,3 milliards au profit des départements pour le RMI/RSA. La fraction de la TICPE affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) se limite à 735 millions d'euros (2017).
Un certain nombre de professions et activités bénéficient d'exonérations partielles ou totales de la TICPE, dont l'aviation et les transports routiers de marchandises. Ainsi le remboursement aux entreprises d'une fraction de TICPE sur le gazole routier pour certains véhicules s'élève à 758 millions d'euros au titre des dépenses fiscales 2017 du budget des Transports, montant supérieur à la fraction affectée à l'AFITF. Le prélèvement de la TICPE repose donc essentiellement sur le contribuable qui paye déjà la route.
Par ailleurs le contribuable paye la même TICPE en Auvergne et en Île-de-France alors qu'il ne dispose à l'évidence pas du même accès au transport public. Cette taxe pèse vrai-

semblablement plus sur les contribuables les plus modestes, qui n'ont pas accès à un mode de transport collectif et qui n'ont pas les moyens d'investir dans des véhicules plus économes en énergies fossiles, voire des véhicules qui utilisent d'autres énergies. Sur 3 millions de vieux véhicules, la prime à la reconversion n'a permis d'éliminer depuis 2015 qu'environ 20 000 vieux diesels. À cet égard, le projet de budget 2018 réforme le système avec une prime élargie à l'achat de véhicules d'occasion plus récents que les diesels d'avant 2001 ou ceux à essence d'avant 1997. Cela sera financé par la réforme du bonus-malus.

Force est de constater qu'un certain nombre de choix politiques sont également faits en matière de subventions. D'après les comptes transports de la nation, on peut observer que les subventions d'exploitations des transports routiers de fret et de déménagement s'élèvent en moyenne annuelle à 45 millions d'euros et à 0 euro pour le fret ferroviaire.

IL APPARAÎT NÉCESSAIRE POUR LA CGT DE METTRE EN ŒUVRE UNE VÉRITABLE RÉFORME DE LA FISCALITÉ

Une véritable réforme de la fiscalité nécessaire

Il apparaît donc nécessaire pour la CGT de mettre en œuvre une véritable réforme de la fiscalité. Les politiques publiques constituent en effet un enjeu démocratique, social, économique et environnemental, un atout pour la cohésion sociale, pour une transformation sociale et écologique. Leur mise en œuvre nécessite des services publics, des établissements et entreprises publiques modernes, efficaces et gérés démocratiquement.

La fiscalité est un puissant moyen pour réduire l'injustice sociale, redistribuer la richesse, générer des ressources pour financer des investissements de long terme et répondre aux besoins sociaux et économiques, au développement harmonieux des territoires, et pour développer les infrastructures et les services publics.

Elle concerne tous les citoyens. Il est donc indispensable que son contenu réponde aux exigences de la population, à la justice sociale et à l'efficacité économique.

La nature et la coordination des outils fiscaux conditionnent la construction d'un modèle social garantissant le développement économique et le progrès social pour l'ensemble des salariés. Cela nécessite une réforme globale et ambitieuse de la fiscalité pour :

- redonner toute sa place à l'impôt sur le revenu ;
- renforcer l'impôt sur la fortune ;
- réexaminer l'ensemble des niches fiscales pour identifier les « dépenses fiscales » ou « niches fiscales » qui permettent aux contribuables, et notamment les plus fortunés, d'échapper à l'impôt. La lutte contre les paradis fiscaux et l'évasion fiscale est incontournable pour plus de justice fiscale. Les paradis fiscaux ne sont pas une pathologie de la mondialisation financière, ils en sont un rouage. L'État perd chaque année entre 60 et 80 milliards d'euros à cause de ces pratiques ;
- réduire les taux de TVA, impôt injuste acquitté par tous les contribuables indépendamment de leur niveau de revenu et de leur capacité contributive ;
- faire de l'impôt sur les sociétés un outil tourné vers l'efficacité économique et la justice sociale. Il doit inciter les entreprises à accroître l'investissement

productif, notamment pour développer l'emploi, et à investir massivement dans la formation et la recherche. Il faut faire de la fiscalité des entreprises un moteur de progrès, moduler l'impôt sur les sociétés en fonction du comportement des entreprises : augmenter l'impôt pour celles qui contribuent à la financiarisation de l'économie et réduire l'impôt pour celles qui favorisent l'emploi, les salaires, l'investissement, la préservation de l'environnement.

Ces propositions de réforme de la fiscalité remettent en cause le principe même des exonérations de cotisations.

Propositions de la CGT en matière de financement

En matière de financement, la CGT propose :

- un élargissement de l'assiette ou de la base de calcul des cotisations sociales. Il s'agit d'intégrer dans l'assiette des éléments qui échappent actuellement à la cotisation (certaines formes de rémunération). Cet élargissement vise à dissuader le développement des formes aléatoires, discriminatoires et inégalitaires de rémunération, comme les stock-options ou l'épargne salariale ;
- généraliser le versement transport (contribution due par les employeurs pour le financement des services publics qui transportent les salariés) en créant notamment un versement transport additionnel pour les régions et les autorités organisatrices de transports (AOT), acquitté par les entreprises ;
- une sortie des partenariats publics-privés qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public ;
- une sortie des investissements auprès des marchés financiers ;
- l'appui sur un Pôle financier public, la création d'un Fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires aux opérations d'investissement ;
- la renationalisation des sociétés d'autoroutes, ce qui permettrait de stopper leurs rentes financières, les dividendes distribués aux actionnaires et d'attribuer une partie de leurs recettes pour un développement humain durable ;
- le desserrement de la contrainte financière sur le système ferroviaire (désendettement). L'État doit donc assumer ses responsabilités en reprenant cette dette à son compte. La CGT propose la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire de l'État (Cadefe) permettant d'étaler le remboursement de la dette ;
- que les employeurs prennent en charge intégralement le coût des transports du quotidien pour tous les salariés ;
- que les dotations de l'État aux collectivités soient réellement maintenues ;
- que des éléments de fiscalité territoriale dynamique soient réattribués aux régions ;
- retour de la TVA sur les transports collectifs à 5,5 % (10 % aujourd'hui), car il s'agit d'un besoin de première nécessité ;
- que l'épargne populaire soit mobilisée en créant un nouveau produit d'épargne type livret A ;
- une réorientation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et l'affectation de ses recettes, qui ne contribuent que très peu au financement des transports aujourd'hui. Il faut mettre fin au remboursement de la TICPE par l'État aux entreprises de transports routiers ;

- la création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds correspondant aux coûts d'usure et de dégradation du réseau national et départemental (un poids lourd = un million de véhicules légers).

Le débat doit se concrétiser sur le juste prix des transports en intégrant les externalités des différents modes et une tarification sociale obligatoire. Enfin, les politiques financières, budgétaires et monétaires doivent trouver un nouveau sens au service de l'intérêt général.

Se réapproprier et développer les infrastructures nécessite des investissements considérables, estimés par le rapport de la commission Mobilité 21 à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans.

Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effet de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers, développer des réseaux de transport collectif… Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

Il faut revenir à une logique de service public ! L'argent public, l'argent des banques et l'argent des entreprises (profits) doivent financer en priorité les investissements répondant à des critères précis en matière économique (création de valeur ajoutée dans les territoires), sociaux (emploi, salaires, formation) et écologiques (économies d'énergie et de ressources naturelles). La CGT propose notamment pour ce faire la mise en place d'un pôle financier public.

LE SOCIAL, GRAND ABSENT DE CES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Ces « Assises de la mobilité » se tiennent dans une période où le gouvernement, en collaboration étroite avec le patronat, œuvre à la casse du Code du travail par la publication des « ordonnances Macron/Medef ».

Pourtant, les secteurs des transports, de la logistique et des infrastructures sont déjà au cœur d'une déréglementation conduisant à un terrible dumping social.

L'éclatement du salariat et sa mise en concurrence (y compris européenne voire mondiale) conduisent à plus de précarité, à une dégradation des conditions de travail et des conditions sociales. Se servant de son isolement, ils rendent difficiles toutes démarches et actions collectives!

L'emploi, pourtant seul créateur de richesse, est donc la variable d'ajustement, avec la volonté de toujours faire baisser ce qu'ils appellent « le coût du travail ». Nous assistons à une hyperprécarisation de l'emploi en France: 9 salariés sur 10 sont recrutés en CDD, dont les durées sont de plus en plus courtes et les renouvellements successifs toujours plus nombreux. La mise en compétition entre salariés est de rigueur et l'insécurité devient la norme. On recense plus d'un demi-million d'autoentrepreneurs, près de 40 000 salariés en portage salarial et un développement important des formes « d'ubérisation ».

Plus de 9 autoentrepreneurs sur 10 gagnent moins que le Smic.

Ce qui se passe avec les taxis et les VTC, mais aussi – entre autres – avec les livreurs à vélos, nous place au cœur du sujet.

LA MISE EN COMPÉTITION ENTRE SALARIÉS EST DE RIGUEUR ET L'INSÉCURITÉ DEVIENT LA NORME

Avec sa « loi travail », le gouvernement instaure – de fait – la course au moins-disant social et au salariat « low cost ». C'est ce qui se passe déjà dans nos secteurs, depuis des années, avec la généralisation du low cost, source d'un dumping social éclatant l'emploi. Mais cela ne leur suffisant pas, ils veulent aller encore plus loin dans la précarisation du salariat, en l'individualisant au maximum, en le plaçant en opposition et concurrence directe. Ils sous-entendent l'idée que les protections sociales accordées aux salariés seraient la cause du chômage! Mais depuis quand la déréglementation favorise-t-elle l'emploi?

L'exemple de nos secteurs est révélateur dans ce domaine. Plus on déréglemente, plus les effectifs globaux diminuent. C'est ainsi le cas à la SNCF, dans le transport routier de marchandises (TRM) ou encore dans la Fonction publique d'État (FPE) pour les infrastructures routières, sans oublier le maritime où l'on innove en permanence pour diminuer l'emploi français.

Pour la CGT, si nous voulons réellement répondre aux défis sociaux et environnementaux qui nous sont posés en lien avec les transports et infrastructures, il faut:

- stopper les suppressions et la précarisation des emplois;
- gagner des embauches pérennes dans tous les secteurs et améliorer les conditions de travail et de vie;
- mettre un frein à la sous-traitance, mettre fin au dumping social et à la politique du bas coût, aux sociétés de marchands d'hommes (sociétés de manning);

- stopper l'abandon des missions publiques, les privatisations et mises en concessions ;
- renforcer et pérenniser le statut des salariés qui en ont un, les conventions collectives, et gagner des droits et garanties pour tous avec la création du nouveau statut du travail salarié : transfert des droits individuels et collectifs, droits attachés au salarié tout au long de sa vie, droit à un CDI et au maintien du contrat de travail entre deux emplois, droit à un salaire, droit à un déroulement de carrière, droit à une formation continue qualifiante tout au long de la vie professionnelle : une dimension importante avec les évolutions des métiers, voire la disparition de certains et l'arrivée d'autres.

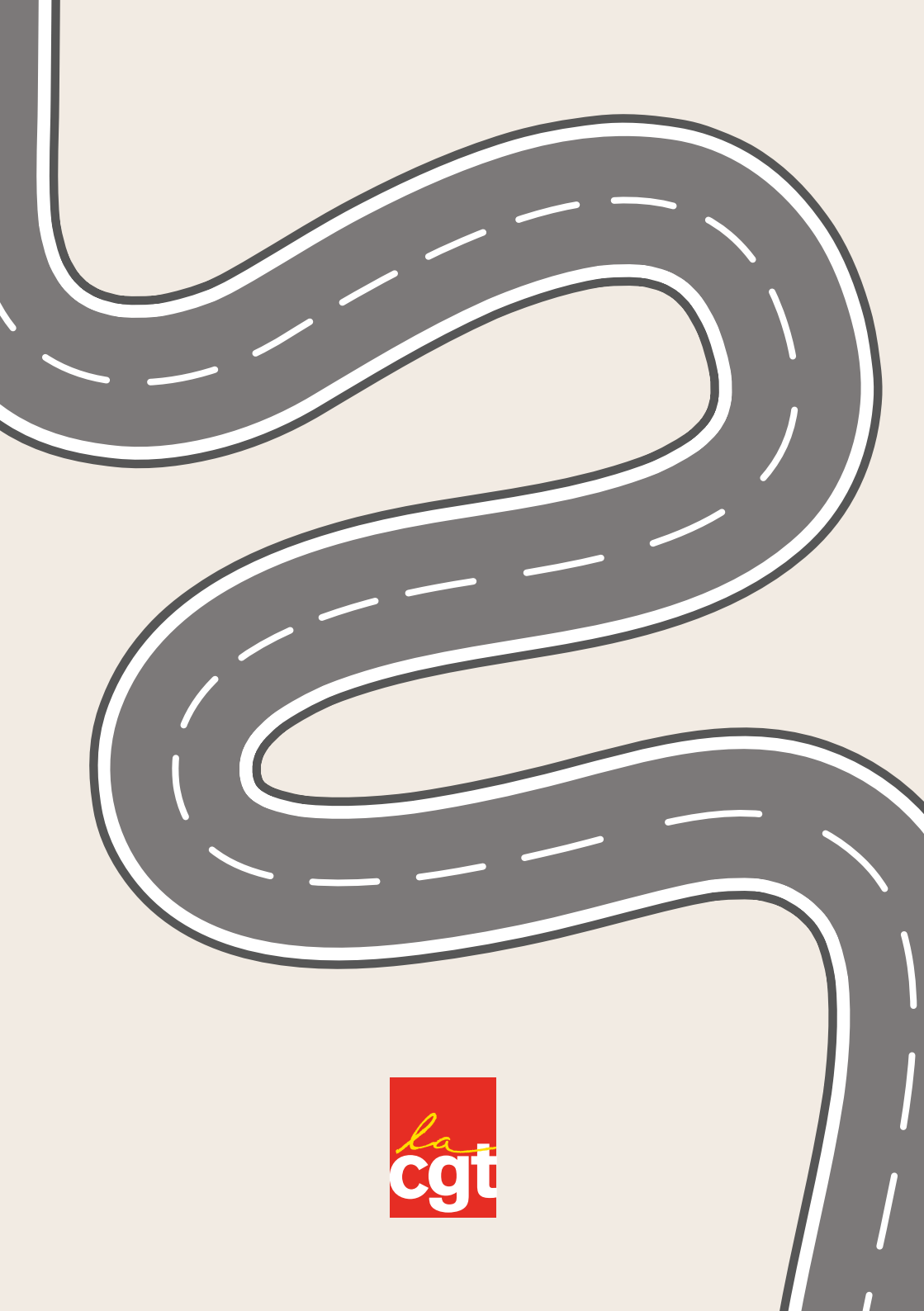
Face à un salariat aussi éclaté, il faut oser créer les conditions de rencontres syndicales avec tous les salariés, parler des convergences d'intérêt, d'actions, de la nécessité de s'organiser, de se syndiquer. Isolé, on ne peut rien, on ne pèse pas face à ces forces du capital qui, elles, sont organisées et ont des moyens énormes.

L'hyperprécarité explose. On le voit dans nos différents secteurs, avec l'apparition de nouvelles formes de travail sous lesquelles, sans avoir le statut de salariés, les travailleurs n'en sont pas moins soumis à un lien de subordination et de dépendance à une entreprise. Se pose alors la question suivante : comment la CGT s'adresse-t-elle aux autoentrepreneurs, aux salariés sous statut de portage salarial, à tout ce salariat qui subit « l'ubérisation » du travail ?

Dans le même mouvement, il faut porter la ré-internalisation d'une grande partie de ces activités dans les entreprises.

Les grands groupes sont les premiers responsables, avec ce choix d'éclatement du salariat au travers de la sous-traitance en cascade et autre filialisation. La SNCF, entreprise publique, en est un parfait exemple. Alors qu'au sommet le groupe semble multimodal (tant dans la filière « voyageur » que dans la filière « marchandises »), plus on descend la pyramide… plus on va vers une explosion de multiples entreprises : PMI, TPE, autoentrepreneurs… placés en concurrence les uns avec les autres pour en tirer un maximum de profits, au détriment de l'intérêt général et de tout progrès social ! En effet, cette organisation ne permet pas d'instances représentatives du personnel. Pas de comité d'entreprise, pas de syndicat… : ce sont des déserts syndicaux et sociaux.

Il est donc important de poursuivre et amplifier la campagne CGT sur le « coût du capital », en faisant bien le lien avec ce que nous vivons et subissons dans nos propres entreprises. Les choix actuels ne sont pas sans alternative.

L'amélioration de la continuité des services de transport ne saurait être un prétexte à une remise en cause de fait du droit de grève des salariés et agents publics dans le secteur des transports.

Il faut exiger le retrait des lois limitant le droit de grève. On sent une volonté du gouvernement et de la Commission européenne d'aller encore plus loin pour l'affaiblir – notamment dans la future loi d'orientation – et limiter les oppositions et rapports de force contre sa politique de régression sociale et environnementale. Il faut par ailleurs combattre toutes les atteintes aux libertés syndicales.