

18 mars 2019 – Biennale des Territoires- CEREMA

Table ronde n°2

Francis Combrouze CGT (en propos liminaires en 3 minutes selon la règle du jeu et dans les relances de la table-ronde).

En matière d'infrastructures, la gestion de la complexité pour relever tous les défis (résilience, évolutions des mobilités, transitions énergétique, écologique et numérique, choix financiers et budgétaires...) ne doit pas nous faire passer à côté de messages essentiels.

Pour disposer d'un modèle durable, il nous faut opérer des ruptures. Celles-ci doivent répondre aux exigences exprimées encore en fin de semaine, en France et dans beaucoup de pays...« les fins de mois... et la fin du siècle », « changer de modèle pas le climat ».

1° Message : il est impératif que le transport routier de marchandises paye à la collectivité les coûts externes qu'il génère. Les modèles économiques (CGEDD, CGDD, DGITM...), qui établissent le niveau de ces externalités ne doivent plus rester dans les tiroirs. La nouvelle trajectoire du prix du carbone du second rapport Quinet de février « valeur de l'action climatique » conforte cette exigence. Cela n'est pas nouveau depuis le Grenelle de l'environnement il y a un peu plus de 10 ans.
Proposition : mettre fin aux exonérations et/ou remboursements de TICPE des transports routiers de marchandises et de personnes, ainsi que du gazole non routier du BTP. Créer une vignette poids lourds sur l'usage des routes, répercutée sur les pieds de factures des prix de transports.

2° Message : pour optimiser gestion et décisions en matière d'infrastructures permettant les mobilités, le service public est la réponse moderne d'efficacité économique, sociale, environnementale. **Proposition :** il faut donc rétablir le service public dans toutes ses prérogatives.

- L'ensemble des impôts financent les infrastructures publiques : avec les budgets généraux, non en comptes d'affectation spéciale ou industriels et commerciaux. Ceux de l'Etat, ceux des conseils départementaux, des EPCI. Cela est attaqué au nom de la tarification sur les ménages automobilistes au coût marginal, que permettraient les technologies de l'intelligence artificielle et des données. Or c'est un choix politique d'intérêt général au cœur du pacte républicain, productif, social et écologique, selon les préconisations du rapport du CESE le 12 mars dernier que la CGT a voté. **Ce principe d'universalité budgétaire de l'Etat et des collectivités, donc en opposition à la création d'EPIC ou de concession, doit être associé à deux types de recettes à affecter aux dépenses d'infrastructures. Celles des redevances d'usages des poids lourds, celles des taxations sur les**

carburants TICPE dont la CCE. La « valeur de l'action pour le climat » doit être utilisée pour évaluer les investissements et les politiques publiques.

- Préconisations techniques, respect des niveaux de services, cohérence, planification, intermodalité, sécurité, gestion de crise, aménagement du territoire et urbanisme, intégration de la biodiversité, transition énergétique, report modal... autant de fonctions à tenir mieux et toutes. Cela est de moins en vrai aujourd'hui. **Les préfets de départements, les présidents de conseils généraux ne sont pas le niveau d'intégration de toutes ses fonctions, ils en ont certes les compétences sur le papier, mais ni les moyens techniques et compétences nécessaires.** Le cumul des manques de moyens budgétaires publics, la segmentation des compétences et des responsabilités décentralisées, la concurrence libre et faussée par le marché qui externalise tous ses coûts sociaux et écologiques, une logique d'offres privées de prestations matérielles et intellectuelles, aboutissent à ce qu'une partie croissante de la stratégie soit dans les mains de groupes privés réalisant l'intégration de la plupart des fonctions à tenir. Les bilans de la dérèglementation nationale et européenne des transports, des différentes couches de décentralisation doivent être tirés.
- **Proposition : renationaliser les réseaux concédés aux actionnaires des groupes que vous connaissez en les intégrant au réseau national non concédé, mettre fin aux projets cumulés d'EPIC RNF, de nouveaux transferts de réseaux aux collectivités, d'adossements aux concessions des SCA.**

3° Message : les femmes et les hommes de l'exploitation, de l'entretien de la conception et de l'ingénierie des infrastructures doivent être au centre de nos préoccupations et donc des dépenses. Ce ne sont pas des coûts. **Proposition : les employeurs, collectivités territoriales et l'Etat avec les DIR devraient investir sur la qualité, les compétences, les conditions de travail, le niveau des effectifs.** Trop d'accidentologie, mais aussi de suicides, de pénibilité et de non anticipation des inaptitudes sur les tâches d'exploitation. Et des sujets lourds hérités du passé vont produire des effets dans les années à venir : exposition à l'amiante des chaussées en travaux, exposition aux particules fines, exposition au bruit...

4° Message : la maîtrise de la demande de transport doit produire des décisions sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire. Tout concourt à une situation non durable et de congestion, quand bien même le parc automobile (VP, VUL, PL) serait décarboné en 20 ans. Eloignement domicile/travail, concentration d'investissements routiers en périphérie de métropoles concentrant les richesses, logistique routière sur des milliers de kilomètres comme sur le dernier, inégalités

entre territoires. **Proposition : pour relocaliser et favoriser les circuits courts, déploiement de taxes aux frontières de l'UE vis-à-vis des importations de produits ne respectant pas l'Accord de Paris, les normes sociales et environnementales (les émissions territoriales françaises de GES sont de 1, celles de l'empreinte carbone de la France 1,7 en forte augmentation depuis 1990) ;**

Nouvelles obligations de reports modaux pour le fret des entreprises de production et de distribution avec contrôle des engagements pris ;

Contenu des PDU des intercommunalités, des schémas de transports des régions, en cohérence avec les objectifs de la SNBC et PPE (SNDMP) et de réduction de l'artificialisation des sols ;

Pour les transports collectifs de personnes, sur le modèle de l'investissement de rattrapage des retards franciliens en cours de réalisation avec le Paris Express, l'Etat doit s'engager aux côtés des Autorités de Mobilité pour le développement des réseaux en complémentarité Tramway/TER / Bus...

Il y a là des enjeux industriels considérables avec la commande publique. En intégrant la résilience (on pense ici aux épisodes de canicule en milieu urbain), la maîtrise publique des données et l'adaptation dans le temps de ces matériels pour maîtriser la maintenance.

A cet égard la mise en concurrence ligne par ligne, y compris pour les bus, est absurde et serait source d'un gâchis considérable.