ASSISES DE LA MOBILITÉ

QUELS ENJEUX ? QUELLE FINALITÉ ? EN CONVERGENCE, AGISSONS ENSEMBLE

Les assises de la mobilité se tiennent depuis le mois de septembre et jusqu'à la fin de l'année 2017. Le gouvernement veut en faire la phase de préparation d'une loi d'orientation des mobilités intérieures (Lomi) qui devrait être présentée début 2018 et se substituer à la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982. Nonobstant l'absence d'un bilan de la Loti qui aurait pu servir de base, l'approche proposée dans ces assises révèle une démarche politique orientée et des objectifs déjà ciblés.

Des assises pour quoi faire ?

Le glissement sémantique entre transports et mobilités n'est pas uniquement destiné à définir un périmètre intégrant toutes les formes de déplacement. La mobilité va suggérer des usages quand le transport évoque des organisations, des structures, des stratégies. Si l'on ajoute le report à d'autres discussions d'enjeux aussi importants que le maritime et les ports, l'aérien, les infrastructures, la logistique ou l'avenir du système ferroviaire, il y a légitimement de quoi s'interroger sur les intentions de ces assises.

La promotion ostentatoire de nouvelles applications numériques et autres plateformes de partage en ligne semble préparer une mobilité faussement solidaire et participative, mais réellement individualisée et palliative à un repli en matière de transport collectif et d'investissements. **Le verni de la modernité cherche à masquer la promotion de solutions majoritairement routières qui impliquent l'individu et non le collectif, sans répondre à l'ampleur des défis environnementaux, sociaux et économiques.**

Les réflexions sur de nouvelles motorisations moins polluantes, le développement d'outils numériques, le « Big Data », l'auto partage et les modes actifs sont évidemment pertinents. Mais ils doivent être adossées à une ambition et une stratégie en faveur des transports collectifs urbains, périurbains et longue distance, et au report modal de la route vers les modes de transport plus vertueux que sont le rail et la voie d'eau – tant pour le transport des personnes que des marchandises. Cela ne semble pas être l'angle choisi par le gouvernement à travers ces assises.

Dès lors, le risque est celui d'une démarche animée par la recherche obsessionnelle de la réduction de la dépense publique et de l'abandon total de l'exploitation de tous les systèmes de transport au marché et à la concurrence. Or, c'est parce que ces logiques sont déjà à l'œuvre que nous en mesurons par avance les conséquences dramatiques pour l'investissement (tant dans les nouvelles infrastructures que sur l'existant), auxquelles s'ajoutent la dégradation de la qualité des services publics de transport, l'affaiblissement de l'offre et la désertification des territoires.

La CGT force de propositions

La CGT, bien que tenue à l'écart de la plupart des débats organisés dans le cadre de ces assises à l'instar d'autres syndicats, ONG et associations, entend apporter son propre éclairage. Elle a réalisé un « cahier d'acteur » complet à cet effet, qu'elle verse comme contribution et qu'elle tient à disposition de toutes et tous (http://cgt.fr/Cahier-d-acteur-Assises-de-la-mobilite.html).

Pour la CGT, il faut aborder tous les sujets concernant le transport et la mobilité. Il est illogique de scinder des champs interdépendants comme le transport de voyageurs et de marchandises, les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, aériennes et maritimes, ou encore l'avenir du système ferroviaire.

Raisonner à partir de l'intérêt général implique le droit au transport pour tous dans un aménagement du territoire qui ne creuse pas les inégalités (malheureusement amplifiées par l'affirmation des

métropoles) et ne crée pas de besoins nouveaux évitables en matière de déplacement.

L'urgence impose la prise en compte réelle des exigences environnementales par des actes pour concrétiser les engagements pris lors du Grenelle de l'environnement ou de la COP 21. Le rééquilibrage modal de la route – aujourd'hui hégémonique dans le transport terrestre des marchandises – vers les modes ferroviaire et fluvial constitue la première des priorités.

La CGT se prononce pour une vraie politique multimodale des transports, tant chaque mode à sa pertinence propre. C'est pourquoi le concept de complémentarité doit supplanter le dogme destructeur de la concurrence. La puissance publique doit reprendre la main sur le marché. Pour cette raison, la CGT revendique la création d'un pôle public de transports.

Il faut clarifier les coûts externes de chaque mode (infrastructure, saturation, pollution, santé publique…) aujourd'hui supportés par la collectivité et les intégrer au prix du transport en imposant une tarification sociale obligatoire.

Il faut mettre fin au dumping social qui mine le secteur des transports et favorise les délocalisations. Il faut mettre un frein au développement de la précarité camouflée derrière le mythe des « autoentrepreneurs » et des plateformes de type Uber.

Le « versement transport » doit être acquitté par toutes les entreprises dès le premier salarié. Les régions, autorités organisatrices des transports régionaux, doivent en bénéficier. Il faut ramener la TVA sur les transports au taux réduit de 5,5 % (contre 10 % actuellement) et créer un pôle public financier et un fonds public de développement des infrastructures. Le système ferroviaire doit être délivré de sa dette et la pérennité de ses investissements doit être assurée.

Dans le cadre d'une réforme fiscale plus large, le secteur des transports doit bénéficier davantage de la mise à contribution des surfaces de stationnement, de bureaux et de commerces. Le produit de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) doit être réellement fléché vers le financement des infrastructures de transport. L'écotaxe poids lourd doit être remise en débat dans une cohérence nationale.

Enfin, il faut renationaliser les sociétés d'autoroutes et mettre à contribution les recettes qu'elles génèrent en faveur des transports collectifs et du report modal.

La CGT, entend donc bien se saisir de ce débat national pour que la future loi ne soit pas une régression guidée par des choix d'austérité, ni la sanctuarisation de la concurrence et de la libéralisation des transports. Il faut au contraire – et plus que jamais – promouvoir un service public rénové, moderne et doté des moyens lui permettant de répondre à l'intérêt général.

• Infrastructures : orientation ou abandon ?

La mission confiée au conseil d'orientation des infrastructures et présidé par Philippe Duron inscrira son action dans un cadre contraint puisqu'aucune piste de financement n'est mise en avant. On peut craindre que ce conseil se transforme en comité de la hache, et déjà nombre d'inquiétudes se font jour. En Occitanie par exemple, où les projets de LGV attendus risquent de ne pas voir le jour, et même jusqu'en Île-de-France, où le Grand-Paris express (métro automatique) pourrait pâtir de l'austérité par le report – voire la non-réalisation – de certaines lignes. La CGT ne peut que partager ces inquiétudes. Cependant, elle suggère une économie réelle en abandonnant le projet aussi pharaonique qu'inutile du CDG express.

• TICPE : une recette à mieux flécher

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques acquittée à la pompe à essence (les transporteurs routiers bénéficient cependant d'exonérations importantes) devrait logiquement permettre de financer les infrastructures de transport comme les modes alternatifs à la route. Dans les faits, seuls 735 millions d'euros sont reversés à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) sur les 26 milliards d'euros de recettes annuelles. Le reste est versé au budget de l'État (13 milliards), à l'aide aux entreprises versée par les régions (5,4 milliards) et au RSA versé par les départements (6,3 milliards).

• Ferroviaire : une mission en forme d'aveu

Trois ans après l'adoption de la loi du 4 août 2014 réformant le système ferroviaire, la mission confiée à Jean-Cyril Spinetta sur le modèle du transport ferroviaire valide au moins ce que disait la CGT à l'époque : cette réforme n'a en rien réglé les problèmes de la SNCF, particulièrement concernant la dette et le financement. Pire, elle a éclaté le système ferroviaire en 3 établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), imposé un autofinancement impossible et préparé l'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs. Sur ce dernier point, la mission Spinetta s'inscrit dans la même ligne. La CGT conteste ce dogme idéologique qui a fait déjà tant de dégâts, par exemple au fret ferroviaire. Elle porte par ailleurs des propositions très concrètes en matière de financement et de désendettement.