



Rencontre avec le Ministre délégué, chargé des Transports

Le 25 octobre 2022

Monsieur le Ministre,

Les tensions sur l'approvisionnement en carburant, démontrent s'il en était besoin, que nous sommes extrêmement dépendants des énergies fossiles, et que malgré les alertes incessantes du monde scientifique, aucune politique efficace pour en sortir n'a été conduite.

D'ailleurs, l'État a été condamné pour la seconde fois concernant son inaction à lutter contre la pollution de l'air, notamment dans les grandes villes.

Pour la lutte contre le dérèglement climatique, encore faudrait-il un réel changement d'orientation politique et pas uniquement des mesures cosmétiques qui consistent essentiellement à culpabiliser les citoyens d'être des consommateurs irraisonnés. La première ministre a indiqué dans sa présentation de la planification écologique du 21 octobre qu'il fallait réaliser en 8 ans ce qui n'avait pas été fait en 32 ans. Sa méthode alors qu'il y a urgence, c'est un énième état des lieux qui serait présenté début 2023 ! avec une nouvelle segmentation en 5 thèmes pour les transports : Voitures et infrastructures routières ; Mobilité courte distance (hors voiture) ; Mobilité longue distance (train/avion) ; Transport de marchandises, logistique et e-commerce ; Océans-Mer. Pour la CGT, ce n'est pas de méthode qu'il faut changer, mais de politique.

L'urgence pour mettre en oeuvre la sobriété et la décarbonation dans le domaine du transport, impose selon le triptyque éviter - réduire, - compenser, de diminuer les déplacements et de réduire les déplacements énergivores et polluants. Quant à la compensation, ça ne paraît pas ce qu'il y a de plus vertueux pour réduire notre empreinte écologique, et surtout ça légitimerait de poursuivre selon nos modes actuels.

Une action d'envergure pour un report modal du transport de fret de la route vers le rail et le fluvial, améliorerait sensiblement l'atteinte des objectifs de décarbonation, mais aussi la sécurité des usagers de la route, avec une diminution du trafic. Certains pays s'y emploient bien plus que la France (Suisse). Pour limiter également l'impact du transport de marchandises, il faut en finir au niveau européen avec la concurrence entre ports. Les marchandises venant de Chine contournent la France pour arriver en Europe du Nord avant de revenir en France par camion. C'est une absurdité écologique !

La CGT revendique un système de taxation du transport routier, mais aussi la limitation du tonnage des camions, porté récemment à 44 tonnes, qui dégrade nos routes. D'une manière globale, la CGT revendique la prise en compte des externalités négatives dans le coût du transport (accidents, pollution, congestion routière, dégradation des infrastructures) en instaurant une redevance d'utilisation pour les transports routiers permettant de faciliter le report modal vers des modes respectueux de l'environnement.

Une rupture avec l'orientation politique actuelle nécessite pour nous de remplir trois conditions essentielles :

1. L'État doit redevenir l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en mettant fin à la segmentation et la mise en concurrence. Que ce soit pour le ferroviaire, comme pour la route, le transfert de l'AOM aux régions ou départements nuit à l'organisation et à la continuité des transports, alors que la mise en concurrence, qui désorganise le secteur, répond de moins en moins aux besoins des usagers et nuit à la qualité de service que l'on attend d'un service public.

2. Les financements, notamment de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), doivent être suffisants et orientés vers les infrastructures de transports plus sobres et écologiques.

3. Il faut abroger la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui fait la part belle aux modes de transports individuels au détriment des solutions collectives massifiées, revenir aux fondements de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et stopper la libéralisation de tous les services publics.

Parmi vos attributions, cinq domaines nous concernent très directement aujourd'hui.

1/ Le réseau routier et la sécurité routière

Nous rappelons la dégringolade de la France dans le classement du sommet économique de Davos de la qualité des réseaux routiers. Entre 2012 et 2019 la France passe de la première à la 18eème place, alors qu'entre 2013 et 2016, les moyens financiers de la puissance publique ont diminué de 25 %. Cette dégradation du réseau routier touche aussi bien celui des départements que celui de l'État. Avancer que le réseau sera mieux entretenu s'il est transféré aux collectivités dans le cadre de la loi 3DS est une supercherie. Très peu de collectivités territoriales se sont exprimées pour le transfert ou l'expérimentation de ces réseaux routiers. Le transfert entre collectivités n'est toujours pas cadré, notamment la question des personnels et de leurs conditions de travail. Pour la CGT, l'État doit rester le garant de la continuité d'un réseau à bon niveau de service et injecter les 300 millions d'euros manquants pour la régénération du réseau routier non concédé, en ponctionnant les milliards de bénéfices réalisés par les sociétés d'autoroutes. En 2021, Vinci a engrangé 1,9 milliard d'euros de bénéfice sur un chiffre d'affaires de 5,5 milliards, soit une rentabilité de 30 % !!!

Sur le transfert des routes en Alsace, la perspective d'Eco-taxe locale prévue par l'ordonnance du 26 mai 2021 (voir son extension aux réseaux repris prochainement par la région Grand-Est), doit être strictement encadrée par l'État, à minima pour ce qui est de la gestion des équipements nécessaires aux contrôles et à la perception des redevances. C'est, pour la CGT, le seul moyen de garantir la transparence totale des fonds provenant des péages instaurés sur les axes routiers où circulent non seulement des usagers alsaciens, mais aussi nationaux et internationaux.

Plus que la stabilisation des effectifs annoncée par le Ministre de la Transition Écologique, nous revendiquons une hausse d'effectifs dans les services du ministère (DGITM, CETU, DIR, DIRM ...), mais aussi de l'opérateur Cerema. C'est essentiel pour répondre aux besoins d'entretien du patrimoine, de régénération et de sécurisation des infrastructures.

Que dire aussi des ouvrages d'art dont 7 % ont été identifiés présentant des risques. Aujourd'hui, la réponse de l'État, n'est pas d'investir pour les réparer, conforter leur état, etc, mais de les géolocaliser et les diagnostiquer en confiant cette tâche au secteur privé faute d'effectifs suffisants. C'est une nouvelle fuite en avant, alors que le contrôle des entreprises révèle leur incompétence. A force de ne rien faire d'efficace, les usagers sont de plus en plus en danger.

Le réseau se dégrade et la réponse de la puissance publique est d'abaisser les niveaux de service et de réprimer les usagers par la multiplication de radars. Le transfert de l'éducation routière au ministère de l'Intérieur, alors que la répression des usagers augmente continuellement, en est un marqueur. Mais combien d'infrastructures mal pensées, mal réalisées ou dégradées sont en cause dans les accidents, y compris dans les villes ? Qui n'a pas vu un jour un panneau : attention, trou en formation. Nous pourrions aussi évoquer la disparition de «Bison Futé», alors que la gestion de trafic est essentielle pour les usagers et l'environnement.

Nous rappelons également que les agents qui interviennent sur les routes sont malheureusement surexposés et victimes d'accidents, parfois tragiques. Ce n'est pas la campagne d'information contre les violences envers les agents des routes, que les usagers étrangers n'arriveront même pas à lire, qui va réellement permettre d'y remédier. Nous exigeons l'ouverture d'un groupe de réflexion sur les conditions de travail et les moyens de sécurisation des interventions, avec l'objectif d'aboutir à des actions concrètes en 2023, car la sécurité des agents n'attend pas.

2/ Les Voies Navigables de France

Comme dans bien d'autres secteurs, vous avez une confiance inconsidérée dans la technologie. L'automatisation des passages et écluses conduit à prévoir une maintenance renforcée au risque de paralyser un système. La diminution des effectifs ne répond pas à cet objectif. Avec moins d'agents, l'étendue des systèmes à surveiller augmente la charge de travail et va conduire à prioriser le maintien en service de certains passages aux détriments d'autres. La CGT revendique une hausse des effectifs, notamment la reprise des recrutements d'OPA (ouvriers des parcs et ateliers) pour pérenniser les compétences. Attention aux tentations excessives de sous-traitance et de TMA (tierce maintenance applicative) pour la mise en œuvre de technologies innovantes, qui fragilisent les systèmes et exposent à l'insécurité des données techniques et personnelles. Pour la CGT, il devient impératif d'allouer davantage de financements pour nos voies navigables afin d'assurer plus massivement le transport des marchandises et denrées (céréales, blé, etc.).

3/ L'Aviation civile

En ce qui concerne l'aviation civile, la baisse des effectifs se traduit par des désengagements de certaines missions, un service dégradé et une recrudescence des cas de souffrance au travail, voire de violences interprofessionnelles.

Nous nous interrogeons sur la gestion de l'espace aérien français en lien avec l'Europe, mais aussi de la gestion des aéroports, des installations et des systèmes... sans oublier les territoires d'outre-mer.

Particulièrement, nous aimerions connaître votre position concernant la libéralisation de la gestion du trafic aérien avec le projet de la Commission Européenne, dénommé ciel unique européen.

La création récente de Secrétariats Inter-Régionaux (SIR) en charge de la logistique, des fonctions supports, des achats, des services RH, de la formation... à la DGAC, montre déjà les limites et les dérives en matière de management et de mal-être au travail. Ces SIR imposent une mise en concurrence des missions entre zones géographiques, en devenant le prestataire de tous.

Le sujet du financement par une taxe affectée liée au trafic nous interpelle également dans un modèle de sobriété et de décarbonation.

4/ Le secteur Mer

Le transport maritime de voyageurs et de marchandises ainsi que la plaisance, sont également une de nos préoccupations qui touche aux ports, aussi bien qu'aux navires eux-mêmes. L'entretien du patrimoine maritime par l'État sur le littoral et en mer permet aussi de consolider sa présence et de répondre aux exigences internationales de navigation. Cependant, la spécificité du domaine maritime exige une qualification et des modes d'interventions particuliers qui doivent faire l'objet d'un maintien des agents, de leurs statuts et d'un traitement et d'une reconnaissance spécifique.

Tout comme l'aérien, la gestion des échanges maritimes s'inclut dans un ensemble plus large avec des obligations au niveau européen et mondial, pour les marins, comme pour les navires. Ce secteur est notamment déréglementé sur les lignes Transmanche et Méditerranée, le transport de voyageurs par Ferries avec l'arrivée d'opérateurs européens. Les compagnies historiques Cosica Linéa, La Méridionale, BAI et DFDS (ex Sea France) sous pavillon national sont face à des compagnies qui exploitent leurs marins. L'usage de contrats d'engagements maritimes italiens ou internationaux abaisse leur condition sociale. Les compagnies Irish Ferries et P&O, qui s'est illustrée par le licenciement sans préavis de 800 marins, ont recours au pavillon chypriote et à des contrats internationaux. Ces pratiques viennent en violation de la convention de l'ONU sur le droit de la mer (supérieur au traité) qui impose un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire. La CGT revendique la réciprocité d'établissement, pavillons et contrats d'engagement maritime pour le Transmanche, et que Corsica Ferries s'établisse en France avec pavillon national et contrats de droit français sur la desserte Corse.

5/ Le report modal

Nous avons évoqué le report modal route-rail-fluvial, mais ce sujet touche aussi les déplacements du quotidien à titre professionnel ou privé. Particulièrement, les modes doux se développent, mais l'État demeure timide sur ce sujet avec un retard particulier dans les territoires au profit des grandes villes. Le report modal se fait souvent entre vélo et transport en commun, mais peu entre voiture et modes alternatifs ou collectifs.

Le développement urbain et périurbain est largement fondé sur des déplacements en voiture et l'aménagement du territoire conçu à cet effet, ce qui provoque l'étalement urbain et l'éloignement des lieux de vie et de travail.

Par exemple la concentration commerciale dans des zones souvent peu accessibles autrement qu'en voiture est très dommageable en termes d'écologie. La CGT revendique de repenser les usages urbains dans leur ensemble et d'être plus incitatif sur le report modal. Par exemple, les employeurs pourraient prendre intégralement à leur charge les abonnements domicile/ travail pour les transports en commun, voire pour les modes doux...