



LETTRE CGT N° 3 AUX AGENTS DES MINISTÈRES MTES ET MCT ACTION PUBLIQUE 2022

TRANSPORTS (RESAUX ROUTIERS/ VNF/AFFAIRES MARITIMES/PORTS MARITIMES)

Réunion 6 juillet 2018 avec le DGITM (M. Poupard) et le DAM (M. Coquil)

En préalable, le DGITM se félicite de l'adoption de la loi ferroviaire (majorité LRM-Droite à l'Assemblée et Droite-LRM au Sénat). Concernant le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), il en donne les axes suivants :

- Développer, faciliter, encourager les « innovations »
- Développer les mobilités actives (plan vélo, marche...)
- Programmer les infrastructures de transports cofinancées par l'État avec des engagements financiers « tenables » pour la période 2018-2037, dont les ressources de l'AFITF d'ici 2022 et de 2022 à 2037 (de l'ordre de 3 Md par an)
- Créer de nouvelles ressources avec notamment une vignette d'usage du réseau routier national (RRN) par les poids lourds pour un montant annuel 400 à 500 M€ avec des frais de collecte réduits limités à une dizaine de M€ par an
- Extension de la faculté pour toutes les métropoles de créer des péages urbains avec des bonus/malus selon le type de véhicule, le nombre de passagers, les heures de circulation, au lieu de la possibilité actuelle limitée à trois métropoles (attente de l'avis de la CNIL).

Calendrier du projet de loi : transmission au Conseil d'État avant fin juillet / adoption début octobre par le conseil des ministres et transmission au parlement / discussion parlementaire à l'automne et hiver 2018 et/ou printemps, été 2019...

Ne sera pas inscrite dans le projet de loi la création d'un établissement public (Routes nationales de France- EP RNF), qui est « reportée ». Ce contrairement à ce que le DGITM nous avait annoncé au mois d'avril. En effet, à la suite de plusieurs réunions interministérielles non conclusives, les ministres du Budget et des Transports « viennent de missionner » l'IGF et le CGEDD – Inspection générale des finances et Conseil général – pour **un rapport sur « le modèle économique d'exploitation des routes nationales »**, dont les résultats seraient disponibles fin septembre. A notre demande de disposer de cette lettre de mission, M. Poupard répond qu'il « va en solliciter la permission au cabinet Budget/Transports »... **Et ajoute que l'abandon de l'EP RNF est « à ce stade », cette création pouvant ré-intervenir lors de la discussion parlementaire du projet de loi, par amendement gouvernemental ou parlementaire LRM, y compris par ordonnance du gouvernement...**

Sur l'évolution des crédits d'Etat pour l'entretien et l'investissement sur le RRNC, il annonce une augmentation de l'ordre de 500M€ /an, s'ajoutant aux 2,4Mds/an, augmentation du montant de la vignette Poids Lourds.

Sur VNF, le DGITM annonce la recherche de ressources financières nouvelles pour faire face aux investissements (valorisations immobilières, taxe hydraulique, redevances...). Le projet de Contrat d'Objectifs et de Performances (COP) devra, encore plus que par le passé, donner priorité au grand gabarit, abandonner des voies d'eau qui deviendraient non navigables et adapter ainsi les niveaux de services et d'investissement aux contraintes et priorités.

Affaires Maritimes : le DAM rappelle qu'il a reçu à plusieurs reprises les organisations syndicales pour leur présenter la modernisation des missions des services des affaires maritimes (DIRM, DML des DDT(M)). Avec la quinzaine de chantiers lancés, il assume faire des choix de priorités et d'abandons de missions, car « sans ces choix le service public des affaires maritimes va disparaître en raison des contraintes d'effectifs » (de 3000 en 2013, les effectifs ne sont plus que 2 723 ETP en 2018, 75 ETP de la DPMA (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture) étant repartis au budget MAAF).

Il s'agit concrètement de :

- réduire encore le contrôle de sécurité des navires,

- réduire le nombre de subdivisions et implantations des services sur le littoral,
- ne plus faire l'accompagnement social des marins et de manière générale,
- réduire la gestion technique ou administrative.
- n'avoir qu'un centre POLMAR Terre pour les 4 façades maritimes,
- en finir avec la signalisation maritime traditionnelle par l'APB qui pourrait être faite par les ports et les régions, et de prioriser les CROSS.

Le DAM annonce également qu'une mission de la Cour des Comptes est en cours sur « l'action de l'Etat en mer », et qu'elle impactera le DCS (dispositif de contrôle et de surveillance).

Le DAM veut « responsabiliser les armateurs », souhaiterait la baisse des accidents de travail des marins avec des pénalités financières sur les employeurs maritimes. Il entend concentrer les efforts sur la stratégie pour accompagner les entreprises innovantes et les défis de l'environnement marin.

Concernant les 8 **grands ports maritimes (GPM)**, le DGITM fait trois annonces.

1. Missions données aux préfets sur les "modèles économiques" de chaque GPM.
2. Volonté de décentraliser, c'est-à-dire de transférer aux 2 régions, ceux de l'Atlantique avec commande aux préfets (Bordeaux, La Rochelle, Nantes).
3. une mission de **rapprochement ou de fusion des trois ports de l'axe Seine**, maritimes et fluviaux (Le Havre, Rouen, Paris).

En réponse à la CGT sur les réductions d'effectifs depuis 2013, amputés de 1500 emplois sur le programme IST, de 300 sur le programme SAM, de 500 à VNF et de 400 au CEREMA, avec la dégradation des missions et conditions de travail... Le DGITM confirme et annonce une nouvelle réduction à venir des effectifs, en essayant de « minimiser les baisses » dans certains secteurs qu'il classe prioritaires : agents d'exploitation des routes, contrôleurs des transports terrestres, en précisant que leur missions devraient privilégier le contrôle au siège des entreprises de transports et moins celui des camions sur les routes et autoroutes.

Quant au CEREMA, il y aura une convention bilatérale avec la DGITM, outre le COP, avec une « trajectoire baissière des effectifs et budgets ».

Cette réunion, sans documentation, n'avait rien d'une concertation, au mieux une simple information.

Bien« qu'il n'y aurait rien d'arbitré par Matignon », le DGITM a présenté ses projets dans le cadre de la Transformation AP 2022. Ces projets visent à s'adapter à la réduction des moyens, missions et effectifs, mais sont présentés sous couvert de « modernité », pour répondre aux besoins des entreprises, pas des usagers des routes. Ainsi, le projet de redevance poids lourds de 500 millions/an doit être comparé aux remboursements de TICPE aux camions : 1 milliard 2018, 3 milliards en 2022, avec l'augmentation de la TICPE carbone et l'alignement essence/gazole. Pas un mot du DGITM sur le maintien de ces remboursements (jusqu'en 2030), ni sur le maintien à 11 % des parts modales de transports ferrés et fluviaux de fret alternatifs à la route (jusqu'en 2050, contre l'objectif en vigueur de 25 % en 2025) selon les documents de prospective de la DGEC (direction générale de l'énergie et du climat)!

Le recul (provisoire ?) sur l'EP RNF est significatif. La volonté de rechercher un modèle économique avant de se lancer dans la constitution d'un établissement cache en réalité une volonté de continuer à transférer des compétences vers les collectivités territoriales (2000 kms de routes nationales d'intérêt local (RNIL), contournements urbains...) et à trouver des solutions avec et vers le secteur privé à l'affût pour récupérer des tronçons à exploiter et entretenir.

Idem pour la Direction des Affaires Maritimes et VNF dont les projets consistent à rechercher des financements et à recentrer leur rôle sur les missions obligatoires, ou rendues facultatives, en cherchant à amplifier les aides aux entreprises et la logique de marché.

La CGT n'est pas dupe. AP 2022 constitue une attaque du service public avec la perspective d'une casse sociale pour les agents et d'un abandon accéléré des missions !

Lors du CTM du 13 juillet, nous dirons aux ministres l'inquiétude et le ras le bol des personnels. Nous exprimerons nos propositions et notre conception du service public.