



# LIAISON

**NO 120**  
3<sup>E</sup> TRIMESTRE 2025

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS

## 13<sup>e</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT CONCLUSIONS





UNIO  
DES T  
13e Conf

# CONCLUSIONS de la 13<sup>e</sup> Conférence de L'UIT

PAGE

4

## SOMMAIRE

- 3 **PRÉAMBULE :**  
Développer et mieux faire connaître l'outil UIT
- 4 **CONCLUSIONS DE LA 13<sup>e</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT**
- 8 **APPEL DE LA 13<sup>e</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT**
- 10 **DÉCRYPTAGE :**  
Une loi pluriannuelle de programmation de financement des infrastructures et réseaux de transport.  
Pourquoi ? Et comment ?
- 14 **COURRIER AUX COMPOSANTES DU NOUVEAU FRONT POPULAIRE**

# APPEL de la 13<sup>e</sup> Conférence de l'UIT

PAGE

8

# DÉCRYPTAGE Une loi pluriannuelle de programmation du financement des infrastructures et réseaux de transport

PAGE

10



**LIAISON**,  
bulletin de l'Union Interfédérale  
des Transports CGT. - N° 120  
3<sup>e</sup> trimestre 2025  
CPPAP : 1225 S 06 709  
263, rue de Paris-case 571-  
93515 Montreuil cedex -  
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr  
**Directeur de la publication :**  
Laurent Saint-Léger  
**Conception-réalisation :**  
Agence Comtown/FMR    
**Photos et illustrations :**  
Agence Comtown, IS, DR  
**Impression :**  
Rivet Presse Édition- Limoges 

## PRÉAMBULE

# **DÉVELOPPER** **ET MIEUX FAIRE** **CONNAÎTRE** **L'OUTIL UIT**

**Les 24, 25 et 26 juin derniers s'est tenue à Montreuil, dans la salle du CCN, la 13<sup>e</sup> Conférence de l'UIT regroupant les fédérations CGT des travailleurs assurant des missions de transport ou d'entretien des infrastructures.**

**D**epuis 1980, année de création de l'UIT, des conférences sont réunies à intervalles réguliers pour faire le bilan de la mandature passée mais aussi et surtout pour débattre ensemble de la feuille de route à venir. C'est aussi l'occasion pour les conférenciers d'échanger les points de vue, de partager les expériences vécues, de présenter les problématiques propres à leur fédération, à leurs champs professionnels, les projets en territoires, etc.

### **La question des transports sous toutes ses facettes**

À l'heure où la terre chauffe, pour la CGT, il y a urgence à agir. Les transports sont à la fois en partie responsables de la situation et sont logiquement une des clés pour enrayer le réchauffement climatique. Si ce constat est globalement partagé par les différentes formations politiques, les solutions pour arriver à un rééquilibrage des modes font l'objet de divergences. Il en va de même en ce qui concerne les mécanismes de financement.

D'autre part, le transport est un maillon essentiel, pour ne pas dire le maillon central de l'économie. Sans cette composante, les marchandises ne seraient plus acheminées vers les sites de production, les produits finis ne pourraient plus être transportés vers les bases logistiques, vers les consommateurs. Ce sont également des salariés qui ne pourraient pas se rendre sur leurs lieux de travail. Le patronat en a pleinement conscience et ne cesse de faire pression sur les travailleurs des transports pour les diviser, pour abaisser leurs conditions sociales, pour augmenter leurs marges.

### **Une 13<sup>e</sup> conférence pour renforcer la CGT et pour donner plus de force aux travailleurs**

L'UIT est un outil à disposition des fédérations, des unions départementales et locales, des syndicats voulant travailler la question des transports. Par rapport aux autres organisations, la CGT a une carte maîtresse à jouer, celle d'être force de proposition. Grâce à une implantation fine en territoire, le réseau militant permet la construction de revendications pertinentes et précises, au plus près des attentes des travailleurs et du public. Pour cela, l'UIT doit être nécessairement déclinée en territoire, et c'est là un des objectifs fixés par cette 13<sup>e</sup> conférence : faire mieux connaître l'outil UIT à nos différentes composantes syndicales, à tous les étages de nos structures, pour faire avancer nos projets et gagner des transports utiles à tous, peu émetteurs, avec des droits sociaux de haut niveau pour tous les travailleurs.

# CONCLUSIONS

## DE LA 13<sup>E</sup> CONFÉRENCE

### DE L'UIT

**C**hères et chers camarades, Nous arrivons au terme de cette conférence, et je tiens à vous remercier chaleureusement pour votre participation active et la qualité des débats qui ont nourri notre réflexion collective. Vos contributions ont été essentielles pour affirmer nos perspectives de travail et de luttes. L'UIT a une feuille de route toute tracée.

Cette conférence a mis en lumière des vérités essentielles sur l'état de nos services publics de transport et sur le modèle économique capitaliste qui les gouverne. Le constat est sans appel : la libéralisation à outrance et la concurrence généralisée, loin des promesses fallacieuses d'amélioration, ont eu des conséquences dévastatrices. Elles ne sont que les instruments d'une logique de profits sans limite. L'augmentation des coûts pour les usagers, le démantèlement d'entreprises publiques, le sacrifice des principes d'égalité d'accès et de tarification sociale sont les orientations imposées par le capital. Nous le réaffirmons aussi, la gratuité des transports est une fausse bonne idée. Le débat doit se concrétiser sur le juste prix des transports, en intégrant les externalités des différents modes et en instaurant une tarification sociale obligatoire.

Que ce soit dans l'aérien, le maritime, le routier ou le ferroviaire, la course au *low cost* engendre un dumping social et fiscal généralisé, remettant profondément en cause les droits des salariés et affaiblissant des secteurs entiers. Le recul de la part modale du fret ferroviaire et les suppressions massives d'emplois, particulièrement douloureuses pour la classe ouvrière, sont des illustrations criantes de l'impasse capitaliste.

Le financement et la planification sont au cœur de nos préoccupations. Des décennies de sous-investissement et de stratégies désordonnées, dictées par les logiques du marché, ont laissé des infrastructures vieillissantes et insuffisantes. Cela compromet non seulement leur fiabilité et la sécurité, mais cela obère aussi notre capacité collective à répondre aux enjeux écologiques et sociaux urgents de notre temps.

La CGT s'oppose avec force aux logiques de démantèlement et de privatisation

des infrastructures, qui ne visent qu'à livrer nos biens communs à la voracité du capital. Les différents modes de transport se doivent d'être complémentaires, au service du peuple et de la réduction de leur empreinte environnementale. Notre analyse des transports s'inscrit dans un contexte politique national et international marqué par des tensions croissantes et une crise systémique profonde du capitalisme.

Sur le plan international, les conflits géopolitiques s'intensifient, le pouvoir d'achat des salariés s'érode, et les politiques des grandes institutions financières, comme la Banque centrale européenne, continuent de servir les intérêts du grand capital au détriment des investissements publics, indispensables à une vie digne pour toutes et tous. Au niveau national, les gouvernements successifs s'entêtent dans des politiques d'austérité budgétaire, de réduction des dépenses publiques et de poursuite des réformes libérales, au lieu de répondre



aux besoins sociaux et écologiques urgents de la population. Nous assistons à une remise en cause constante de nos conquits sociaux, à une précarisation généralisée de l'emploi et à un affaiblissement délibéré de nos services publics, souvent sous la pression des directives européennes. Cette situation nourrit un sentiment d'abandon dans de nombreux territoires et creuse de manière indécente les inégalités sociales. Sur ce point, lors des débats de ces trois riches journées passées, il a été pointé la nécessité de ne délaissier aucun territoire, de ne pas créer de zones désertées des transports. Le gouvernement a lancé une campagne visant à développer des réseaux de type services express régionaux métropolitains (SERM) autour des principales agglomérations de notre pays. Si pour la CGT il y a une urgence réelle à nettement améliorer ces dessertes, cela ne doit pas se faire au détriment d'autres parties du territoire. Les investissements lourds destinés aux SERM ne doivent en aucun cas être le prétexte d'écrêter

voire de supprimer des services ferroviaires dans des zones où la densité de population est plus modeste. Nous avons tous à l'esprit les effets dévastateurs de la disparition des services publics dans les zones rurales.

Depuis plus d'une décennie, nous faisons face à des politiques de transport qui n'ont pour unique ambition que de répondre à l'appétit insatiable du capital.

De réforme en réforme, tant au niveau européen que national, nous sommes confrontés à des attaques sans précédent contre nos conquits sociaux, notre droit du travail, nos statuts, nos accords de branches et nos accords d'entreprises. L'ensemble de ces reculs sociaux se traduit au quotidien par des suppressions de services publics de proximité, des réductions d'emplois, des dégradations de nos conditions de vie et de travail, des gels de salaires, voire des suppressions de certains éléments de rémunération liés aux sujétions et contraintes inhérentes à nos métiers.

Mais ne nous y trompons pas : cette offensive de classe n'est pas inéluctable. L'histoire des luttes sociales, celle de notre CGT, en est la preuve vivante.



Nos mobilisations, notre capacité à construire des rapports de force massifs et unitaires, à défendre sans relâche nos revendications, nous permettent parfois de regagner du terrain, de freiner les velléités capitalistes et de remporter des victoires, même partielles, qui sont autant de points d'appui pour la suite.

Chaque droit maintenu, chaque service public défendu, chaque recul d'une logique de profit est une victoire collective. C'est par la lutte que nous continuons de construire un modèle de société plus juste, plus solidaire, et respectueux de l'environnement, où le service public et la planification répondent aux besoins vitaux de la majorité, et non aux profits d'une minorité.

**La CGT l'affirme avec force : un service public de transport à la hauteur des enjeux environnementaux et sociaux exige un financement massif pour l'ensemble de ses modes.**

Le réseau doit être entretenu, régénéré et développé pour répondre aux besoins croissants, au nécessaire réaménagement du territoire et aux ambitions environnementales.



# CONCLUSIONS DE LA 13<sup>E</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT



La sécurité des usagers et des salariés, quel que soit le mode de transport, doit impérativement rester la pierre angulaire du système, une exigence humaine, hors de toute équation financière de rentabilité.

En particulier, le développement du rail, pilier d'une transition écologique juste et d'un service public de qualité, est une priorité majeure. Pour garantir les moyens de financer le quotidien des salariés et des usagers sur l'ensemble du secteur des transports, et assurer les investissements indispensables à un service public émancipateur, la CGT met en avant des propositions concrètes. Ces mesures ne nécessitent pas de créer de nouveaux impôts ou taxes sur les travailleurs, mais de reprendre sur les profits du capital et de réorienter les fonds existants.

## POUR RAPPEL, LA CGT REVENDIQUE ENTRE AUTRES :

### 1 - Des ressources nouvelles, issues de la richesse produite par le travail et de la rupture avec les logiques capitalistes

- Élargissement de l'assiette ou de la base de calcul des cotisations sociales.

- Renationalisation de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes, au profit de l'intérêt général. Pour autant, le retour notamment de l'exploitation dans le giron public n'est pas une fin en soi ; l'utilisation des recettes issues des péages autoroutiers doit faire l'objet d'une gestion démocratique avec un contrôle politique et citoyen afin que les sommes récoltées soient affectées au financement de l'ensemble des transports collectifs.
- Captation d'une partie des plus-values foncières : les richesses générées par les projets d'aménagement des transports collectifs (comme les SERM) doivent bénéficier à la collectivité.
- Fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) : affecter ses recettes vers le secteur des transports.
- Généralisation du versement mobilité.
- Création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds en complément de la mise en place de l'écotaxe sur le transport de marchandises pour faire payer les pollueurs.

- Retour de la TVA sur les transports collectifs à 5,5 % : car le transport collectif est un besoin de première nécessité.
- Mobilisation de l'épargne populaire : créer un nouveau produit d'épargne type livret A permettant de mobiliser l'épargne populaire vers le financement des infrastructures de transport public.

### 2 - Un financement public et planifié, au service de l'intérêt général

- Mettre un terme aux partenariats public privé (PPP), ces dispositifs qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public.
- Sortie des investissements auprès des marchés financiers : se désengager des logiques spéculatives et des contraintes des marchés financiers.
- Appui sur un pôle financier public et création d'un fonds public de développement.
- Réorientation des financements de la Société des grands projets : pour qu'ils servent réellement les besoins des usagers et non des projets parfois inutiles ou purement spéculatifs.

### 3 - La juste contribution des employeurs et la responsabilité de l'État

- Prise en charge intégrale par les employeurs du coût des transports du quotidien pour tous les salariés.
- Desserrement de la contrainte financière sur le système ferroviaire : l'État doit assumer ses responsabilités en reprenant la dette ferroviaire 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.
- Des dotations de l'État aux collectivités : pour garantir la capacité des collectivités territoriales à financer les services de transport public de proximité.
- Réattribution d'éléments de fiscalité territoriale dynamique aux régions : renforcer les moyens propres des régions pour leurs compétences en matière de transport.

# CONCLUSIONS DE LA 13<sup>E</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT

**Face à ces défis majeurs et forts des constats de cette conférence, nous réaffirmons nos objectifs stratégiques et orientations pour les mois et années à venir. Ces objectifs sont les piliers de notre projet de transformation sociale profonde, pour des transports au service de toutes et tous.**

## —○ Une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures

Nous exigeons l'élaboration et l'adoption d'une loi pluriannuelle de financement qui établira un calendrier clair, fixera les priorités et garantira les investissements nécessaires au développement et à la modernisation de l'ensemble des services publics de transport. C'est la garantie d'une vision d'avenir et d'investissements pérennes, arrachés aux logiques du court terme et de la rentabilité financière capitaliste. Cela implique le développement équilibré et cohérent de nos infrastructures, une multimodalité pensée au service du peuple, l'entretien et la régénération des réseaux existants pour leur pleine efficacité.

Nous devons aider nos syndicats à travailler cette question.

## —○ Renforcer et enraceriner l'UIT en territoire et s'appuyer sur nos structures syndicales

L'Union interprofessionnelle des transports doit être une force qui se déploie au plus près des réalités du terrain. Son ancrage profond dans les territoires est essentiel à notre stratégie syndicale. Nous devons relancer activement l'UIT en territoire et nous appuyer résolument sur la puissance de nos structures syndicales (unions locales, unions départementales,

comités régionaux, fédérations) pour un travail coordonné et une mutualisation des moyens, afin de démultiplier notre influence. Il s'agit de porter la voix des travailleurs du secteur des transports et de contribuer à l'élaboration de politiques de mobilité qui intègrent les impératifs sociaux, environnementaux et de service public.

## —○ Approfondir nos analyses et proposer des alternatives de rupture

Il est impératif d'approfondir nos analyses et propositions concrètes pour la remise à niveau, la modernisation et le développement de toutes nos infrastructures de transport. Ce chantier colossal exige notre pleine expertise et doit aboutir à un travail d'actualisation de la fiche transport des repères revendicatifs confédéraux, afin d'assurer une cohérence et une force de frappe syndicale à l'échelle nationale sur ces enjeux vitaux.

## —○ Développer massivement la formation de nos militants

Pour relever les défis de l'expertise, de l'argumentation et de la mobilisation, nous devons impérativement relancer et renforcer les formations spécifiques sur les enjeux des transports, destinées à nos militants et à nos structures syndicales. Le savoir est une arme essentielle de notre combat pour l'émancipation des travailleurs.

—○ Arrêt de la remise faite par SNCF Réseau aux concurrents de SNCF Voyageurs sur la grande vitesse, qui constitue un manque à gagner inacceptable pour le gestionnaire d'infrastructure public.

—○ Retour à une coopération européenne sur la grande vitesse et plus largement sur l'ensemble des transports, remplaçant une concurrence coûteuse et inefficace par la mutualisation des savoir-faire et des moyens.

C'est ensemble, par notre travail collectif, notre mobilisation et nos propositions concrètes, que nous pourrions construire le système de transport multimodal et solidaire dont notre société a tant besoin, un système qui rompt radicalement avec la logique de profit capitaliste et place l'humain et l'environnement au cœur de ses priorités. Pour la CGT, une société durable est celle du droit collectif économique, social et environnemental, du droit à vivre dignement, du droit à un salaire décent, du droit au travail, et donc également du droit au transport collectif, à l'opposé de la mobilité individuelle, qui fragmente et exclut. Il faut penser en transport collectif, travailler avec les

agglomérations et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour développer la multimodalité et une desserte fine du territoire, des plans de transport desservant les grands bassins d'emploi, et une offre adaptée aux besoins des salariés, en repensant l'organisation de la production pour réduire les temps de trajets et améliorer nos quotidiens et nos conditions de vie.

Merci de votre attention et de votre engagement.

Le combat continue, pour le progrès social et pour une société libérée de l'exploitation !

**Vive l'UIT ! Vive la CGT !**

# APPEL DE LA 13<sup>E</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT CGT

**L**es délégués de la 13<sup>e</sup> Conférence de l'Union interfédérale des transports CGT (UIT-CGT), réunis à Montreuil du 24 au 26 juin 2025, réaffirment l'importance des transports dans l'aménagement du territoire et le développement humain durable.

Ils s'opposent fermement à toute forme d'instrumentalisation ou utilisation à d'autres fins que leurs missions professionnelles, notamment lors des rafles à l'encontre des personnes supposées en situation irrégulière, travailleurs sans papiers, réfugiés, ordonnées récemment par le ministre de l'Intérieur conduisant à des contrôles au faciès. Plus largement, nous combattons et continuerons à combattre les idées d'extrême droite et leur banalisation.

Les délégués présents confirment leur engagement pour la paix partout dans le monde. À l'instar de nos camarades dockers, nous refusons d'exporter des armes, notamment à destination du gouvernement d'Israël servant à massacrer les populations civiles au Moyen-Orient.



Pour assurer un véritable droit au transport, sur l'ensemble du territoire national, il est nécessaire d'adopter une approche multimodale permettant l'utilisation d'infrastructures et de modes de transport adaptés aux besoins pour répondre aux enjeux de service public et d'intérêt général.

Pour cela, il est indispensable de reprendre en main les politiques publiques, appuyées sur un pôle public de transports de voyageurs et de marchandises reposant sur des monopoles publics.

Pour y parvenir, il est nécessaire de se doter de ressources financières permettant de mettre en œuvre cette politique, indispensable à l'égalité d'accès au transport pour tous, au dynamisme économique du pays et aux enjeux environnementaux. La CGT met en avant des propositions concrètes.

**Ces mesures ne nécessitent pas de créer de nouveaux impôts ou taxes sur les travailleurs, mais de prendre sur les profits du capital et de réorienter les fonds existants.**

Malgré les discours des gouvernements successifs annonçant des moyens conséquents pour financer les transports, les politiques publiques ont en réalité pour objectifs principaux de favoriser le désengagement de l'État, la libéralisation du transport, la déstructuration des réseaux et l'affaiblissement des services publics et des garanties collectives des travailleurs.

Après la LOM (loi d'orientation des mobilités) et la loi 3DS (loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration), la conférence de financement des infrastructures, dont le processus doit aboutir en juillet 2025, est porteuse de grands dangers.

Une fois de plus, le format choisi fait la part belle aux lobbys en contournant les syndicats représentatifs. C'est, une nouvelle fois, une captation de la démocratie sociale et une volonté de faire des transports une source de profit pour les actionnaires qui est à l'œuvre.

Les conclusions de cette mascarade n'iront pas dans le sens d'une réponse aux besoins des usagers, à la relocalisation industrielle, aux enjeux environnementaux et au renforcement des droits des salariés, soumis à la déréglementation, à la concurrence et au dumping social.

### L'UIT CGT réaffirme :

- Le besoin de complémentarité et non de concurrence entre les modes de transport.
- La nécessité d'un financement à la hauteur des besoins des infrastructures par le biais d'une loi de programmation pluriannuelle.
- Le besoin de créer des espaces de contrôle et de débat démocratique impliquant les usagers, les associations, les organisations syndicales et les autorités organisatrices sur les questions de transport dans tous les territoires.
- Des droits, garanties sociales et conventions collectives de haut niveau pour l'ensemble des travailleurs des transports.



L'UIT appelle l'ensemble des salariés des transports et infrastructures à agir en convergence avec leurs syndicats pour élever le rapport de force et déboucher sur des luttes gagnantes.

Montreuil, le 26 juin 2025.

# UNE LOI PLURIANNUELLE DE PROGRAMMATION DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT



## POURQUOI ? ET COMMENT ?

### UNE DÉGRADATION ACCRUE DES INFRASTRUCTURES ET DES RÉSEAUX

**L**a France dispose d'infrastructures de transport abondantes, constituées en 2023 de 1,1 million de kilomètres de routes, 27 600 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 400 kilomètres de lignes de métro, RER et tramway, 4 800 kilomètres de voies navigables fréquentées, de plusieurs ports maritimes et fluviaux ainsi que de nombreux aéroports.

Selon l'Observatoire national de la route (ONR) dans son rapport annuel de 2023, près de 19 % du réseau routier national non concédé (routes nationales et autoroutes gratuites) et environ 10 % des routes départementales (la qualité du réseau est variable selon les départements) sont en mauvais état.

### DES BESOINS DE FINANCEMENTS COLOSSAUX

#### Frais de fonctionnement et d'investissement

D'après un rapport publié en 2023 par les sénateurs Hervé Maurey (groupe centriste) et Stéphane Sautarel (LR), les déplacements des Français et le transport de marchandises nécessiteront d'ici 2030 environ 100 milliards d'euros, fonctionnement et investissements confondus, soit environ 20 milliards d'euros supplémentaires chaque année.

Le coût estimé d'une régénération de type rabotage et enrobage est de l'ordre de 300 000 à 500 000 euros pour une route départementale au kilomètre, et de 150 000 à 200 000 euros pour une route communale, ce qui est conséquent.



## Coûts externes des transports

Par ailleurs, les coûts externes des transports dans l'Union européenne (Royaume-Uni inclus) atteignaient 987 milliards d'euros dus pour :

- ➔ **29 % aux accidents**
- ➔ **27 % à la congestion des réseaux** et aux pertes de temps qu'elle entraîne
- ➔ **14 % aux émissions de gaz à effet de serre** et à leurs conséquences (pollution de l'air et changement climatique)
- ➔ **7 % au bruit**
- ➔ **4 % aux nuisances sur l'habitat et les milieux naturels**

## UN DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT DANS SON RÔLE D'AMÉNAGEUR DU TERRITOIRE

Après les épisodes de la LOM (loi d'orientation des mobilités) et de la loi 3DS (loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration), le gouvernement Bayrou avait lancé au printemps la conférence nationale « Ambition France Transports ».

L'orientation des pistes pouvant être envisagées ne souffrait d'aucun suspens, car la question posée au préalable était claire : « Comment assurer le financement des infrastructures de transport et des mobilités jusqu'en 2040, sans grever encore plus les finances de l'État ? »

D'ailleurs, les échanges à Bercy ont eu pour thème : « mobiliser les financements privés pour les infrastructures de transport » avec à la clé, plusieurs pistes à l'étude pour soulagier les fonds publics.



## Les ouvrages d'art

Le Cerema (centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) précise que 55 000 à 60 000 ouvrages d'art, sur près de 15 000 communes, auront fait à terme l'objet d'un diagnostic.

- ➔ **Environ 25 % sont en bon état**
- ➔ **25 % sont très dégradés** et nécessitent des travaux voire des mesures d'urgence (pour 10 % d'entre eux)
- ➔ **50 % sont dans un état « moyen »**

### En chiffres

**Les communes entretiennent aujourd'hui :**

➔ **700 000 km de voirie** soit **65,5 % du réseau national**

➔ **plus de 120 000 ponts**

>>> En face de cette charge, il n'y a aucune ressource dédiée

**Les départements gèrent :**

➔ **378 693 km de voirie**

# UNE LOI PLURIANNUELLE DE PROGRAMMATION DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT



## UN OUTIL DE MOYEN ET LONG TERME POUR LES FAIRE VALOIR

L'UIT CGT porte la proposition d'une loi de programmation pluriannuelle en rupture avec les dogmes de la LOM ainsi que de la loi 3DS. Les aspects sécurité, cohérence des réseaux, maillage territorial, report modal ne peuvent être portés que nationalement, applicables et opposables sur les mêmes bases avant d'être déclinés territorialement.

Il nous apparaît indispensable que l'État assure pleinement sa mission structurante avec, comme ligne directrice, l'égalité des usagers vis-à-vis de l'accès au service public et de l'aménagement du territoire, à l'opposé d'une logique d'atomisation des réseaux, de libéralisation et de privatisation. **Cette proposition est à mettre en lien avec la revendication d'un pôle public de transport et d'un pôle financier public.**

### Les principes de planification sous maîtrise publique devraient permettre :

- \* une programmation de prévision budgétaire sur longue période avec des études préalables, discutée dans un cadre démocratique,
- \* le fléchage et la sanctuarisation des crédits et engagements de paiement,
- \* des lignes budgétaires, spécifiques, identifiables par rapport aux budgets dits « mobilités », repérables dans les différents documents budgétaires, traçables sur leur consommation et harmonisées sur leurs dénominations notamment État/collectivités territoriales dans les déclinaisons des CPER (contrat de plan État-région),
- \* des indicateurs de suivi de réalisation, d'utilisation des financements,
- \* un pilotage des politiques publiques notamment en matière d'écologie,
- \* une hiérarchisation des grands travaux structurants,
- \* des projets territoriaux sous cadrage national.





## UN PORTAGE PAR L'UIT DE NOMBREUSES PROPOSITIONS ET REVENDEICATIONS POUR RÉCOLTER DES RECETTE ET AFFECTER LES FINANCEMENTS

L'UIT et ses fédérations constitutives sont porteuses de propositions concrètes pour le financement des transports, comme :

- \* la généralisation du versement mobilité dès le 1<sup>er</sup> salarié,
- \* la baisse de la TVA à 5,5 % pour rendre les transports publics plus attractifs,
- \* la renationalisation des autoroutes,
- \* une réorientation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE),
- \* l'affectation de ses recettes, qui actuellement ne contribuent que trop peu au financement des transports.

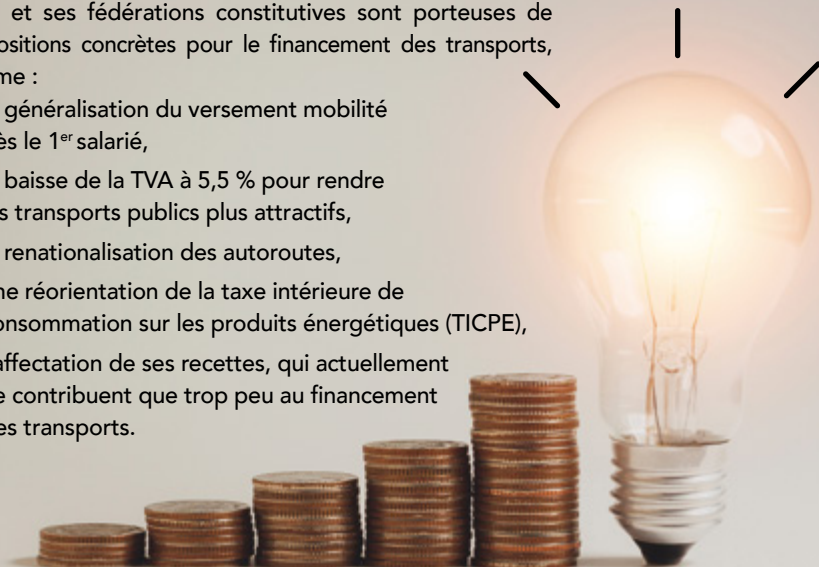
## UNE DÉMARCHÉ POLITIQUE ET REVENDEICATIONNE POUR LUI DONNER CORPS

Pour aboutir, cette revendication a besoin d'être portée syndicalement et politiquement.

Syndicalement, car obtenir des moyens de financements pour les infrastructures et les réseaux de transport, c'est aussi se donner les moyens de batailler pour l'amélioration des conditions de travail, des garanties collectives des salariés et sortir des logiques de concurrence et de dumping social.

Politiquement, c'est faire connaître cette proposition et ses enjeux aux législateurs et élus territoriaux pouvant peser dans les débats publics et dans les institutions pour gagner sa promulgation et sa mise en œuvre.

À ce titre, à l'issue de sa 13<sup>e</sup> Conférence, l'UIT CGT a envoyé le courrier (voir page suivante) aux composantes du NFP (Nouveau Front populaire) afin qu'elles s'en emparent dans le cadre de l'élaboration du projet de budget 2026.



# COURRIER

## AU NOUVEAU

### FRONT POPULAIRE

#### AUX COMPOSANTES DU NOUVEAU FRONT POPULAIRE

Mesdames, Messieurs,

Après deux mois de discussions, la conférence de financement des infrastructures vient de s'achever. Le 9 juillet dernier, le ministre des Transports a présenté les conclusions des travaux.

L'Union interfédérale des transports CGT, composée des fédérations des transports, des cheminots, de l'équipement et de l'environnement, des marins et des officiers de marine, vient de tenir sa conférence et a fait de la question du financement des infrastructures et réseaux de transport une de ses priorités.

Les débats d'Ambition France Transport, sous l'impulsion de différents lobbys, semblent s'orienter vers des formes de financements privés au prétexte fallacieux de contraintes budgétaires. Nous pensons qu'il est urgent de gagner la mise en œuvre d'une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures et des matériels de transport, en y intégrant le fléchage des financements afférents dans un temps long, notamment grâce aux nouvelles ressources financières et économiques proposées par notre UIT.

Dans le même temps, le projet de loi de simplification de la vie économique, adopté en première lecture le 17 juin dernier, a acté par voie d'amendement la suppression de l'AFIT (Agence de financement des infrastructures de transport), outil pourtant indispensable de planification des investissements.

L'UIT CGT porte de nombreuses propositions de financement pour un développement des transports dans une approche multimodale et de développement des services publics. Notre approche politique s'inscrit résolument à l'opposé des logiques concurrentielles et de leurs impacts pour les salariés à travers un dumping social généralisé dans tous nos secteurs :

- Mise en place d'un pôle public de transports publics de voyageurs et de marchandises permettant de garantir un développement équilibré des réseaux et infrastructures de transports garantissant un droit au transport effectif, écologique et multimodal sur l'ensemble du territoire.
- Appui sur un pôle financier public et création d'un fonds public de développement.
- Renationalisation des autoroutes (gestion et exploitation) à échéance des concessions.
- Captation d'une partie des plus-values foncières générées par les projets d'aménagement des transports collectifs, élargissement à l'ensemble des régions et collectivités de la taxe sur les bureaux en fléchant une partie de ses ressources financières vers le développement des réseaux et des infrastructures des transports.
- Fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers les modes de transport décarbonés.

- Généralisation du versement mobilité dès le premier salarié, réforme de son assiette de cotisation élargie aux revenus financiers et de son niveau de prélèvement.
- Création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds en complément de la mise en place de l'écotaxe sur le transport de marchandises.
- TVA sur les transports collectifs à 5,5 %, car le transport collectif est un besoin de première nécessité.
- Mobilisation de l'épargne populaire avec un nouveau produit d'épargne type livret A permettant de mobiliser l'épargne populaire vers le financement des infrastructures de transport public.
- Mettre un terme aux partenariats publics-privés (PPP).
- Réorientation des financements de la Société des grands projets pour qu'ils servent réellement les besoins des usagers et non des projets parfois inutiles ou purement spéculatifs.
- Prise en charge intégrale par les employeurs du coût des transports du quotidien pour tous les salariés.
- Desserrement de la contrainte financière sur le système ferroviaire : l'État doit assumer ses responsabilités en reprenant la dette ferroviaire 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.
- Maintien réel des dotations de l'État aux collectivités pour garantir la capacité des collectivités territoriales à financer les services de transport public de proximité.
- Réattribution d'éléments de fiscalité territoriale dynamique aux régions : renforcer les moyens propres des régions pour leurs compétences en matière de transport.
- Arrêt de la remise faite par SNCF Réseau aux concurrents de SNCF Voyageurs sur la grande vitesse, qui constitue un manque à gagner inacceptable pour le gestionnaire d'infrastructure public.
- Retour à une coopération européenne sur la grande vitesse et plus largement sur l'ensemble des transports, remplaçant une concurrence coûteuse et inefficace par la mutualisation des savoir-faire et des moyens.

Nous pensons que le Nouveau Front populaire, dans la diversité de ses composantes, pourrait être à l'initiative d'un texte législatif progressiste, permettant un financement de haut niveau et pérenne, s'inscrivant dans un temps long en dehors duquel il n'est d'organisation collective socialement juste et territorialement équilibré des transports collectifs.

L'UIT CGT est disponible pour débattre et avancer sur ce sujet et nos différentes propositions.

Nos cordiales salutations.

Pour l'UIT CGT,  
Laurent Saint-Léger.

« S'IL Y A BIEN UN OUTIL DANS LEQUEL  
LA STRUCTURATION SYNDICALE AU PLUS  
PRÈS DES ENJEUX ET DES BESOINS NE  
PROVOQUE AUCUN DÉBAT,  
C'EST CELUI DE L'UIT. »

## MEMBRES ÉLUS

Secrétaire général :  
Laurent Saint-Léger



**Fédération nationale  
des travailleurs, cadres  
et techniciens des chemins  
de fer français  
(Fédération CGT des cheminots)**

- Thierry Nier  
(membre de droit)  
Secrétaire général
- Laurent Saint-Léger
- Cyril Capdevielle
- David Donnez
- Christine Méquignon
- Xavier Portal
- Olivier Maigret



**Fédération nationale  
des syndicats des transports  
(FNST-CGT)**

- Jacky Albrand  
(membre de droit)  
Secrétaire général
- Patrick Rispal
- Romain Brulat
- Olivier Jacob
- Pierre Scholl
- Nuno Martins



**Fédération nationale  
de l'équipement  
et de l'environnement CGT**

- Ivan Candé (membre de droit)  
Secrétaire général
- Isabelle Robert
- Frédéric Goudemare
- Emmanuel Jungmann
- Nicolas Mayer
- Gauthier Sturtzer



**Fédération des officiers  
de marine marchande CGT**

- Emmanuel Chalard  
(membre de droit)  
Secrétaire général
- Simon-Clovis Hyvernat



**Fédération nationale  
des syndicats maritimes  
(FNSM-CGT)**

- Pierrick Samson  
(membre de droit)  
Secrétaire général
- Fabien Delacroix

Fédération  
Nationale des  
Syndicats  
Maritimes

Les camarades indiqués en rouge composent  
le Secrétariat de l'UIT.

# STAGE UIT

## Du 7 au 11 décembre 2026

La politique des transports est au cœur du concept du développement durable. Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins, et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques liés à la préservation des ressources fossiles et la réduction des gaz à effet de serre.

Le Grenelle de l'environnement avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles qui étaient un début de réponses aux problématiques évoquées. Les décisions prises depuis sont très en-deçà des préconisations et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport. La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports.

### ▶ À QUI S'ADRESSE CE STAGE ?

Ce stage s'adresse à des dirigeant-es :

- En charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional, CESER) ;
- Membres des directions fédérales constitutives de l'Union interfédérale des transports ;
- Dirigeant-es confédéraux travaillant sur ces questions.

### ▶ CONTENU DU STAGE

- Objectifs et enjeux du transport de marchandises, de voyageurs et de la logistique ;
- État des lieux dans le secteur du transport (salarial) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT) ;
- Politiques publiques de transports et leurs financements ;
- Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions ;
- Externalisation des enjeux à la population ;
- Concepts revendicatifs transport de la CGT et leurs appropriations.

### ▶ POURQUOI FAIRE CE STAGE ?

Acquérir les connaissances nécessaires à la conduite de mon mandat en associant les transports à la construction de la démarche revendicative CGT.

### ▶ OBJECTIFS DU STAGE

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. À partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de force, être en capacité de peser efficacement sur celui-ci. Les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme à nos orientations et nos revendications CGT, notamment :

- De décrire le secteur et les enjeux du transport ;
- De repérer les lieux d'intervention et de négociation ;
- D'identifier les prérogatives de l'UIT et de développer cet outil CGT ;
- D'expliquer les politiques de transport mises en œuvre et de rechercher les évolutions auxquelles elles vont être confrontées dans un proche avenir ;
- De développer et d'argumenter les propositions de la CGT pour un transport conforme aux obligations de développement humain durable et de multimodalité.

# J'ADHÈRE



Scannez le  
QRCode présenté  
ici et suivez les  
instructions sur  
votre téléphone.

Si vous ne pouvez pas scanner,  
tapez l'adresse suivante dans votre navigateur :  
<https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous>

## JE SCANNE