



LIAISON

N°121
4^e TRIMESTRE 2025

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS

DOSSIERS

**Gratuité des transports :
une mauvaise réponse
à de réelles problématiques**

**Réseau routier :
la panne d'investissement**



PRÉAMBULE

Infrastructures de transport : le prix lourd du désinvestissement public

PAGE

3

DOSSIER 1

Gratuité des transports : une mauvaise réponse à de réelles problématiques

PAGE

4

DOSSIER 2

Réseau routier : la panne d'investissement

PAGE

7

SOMMAIRE

- 3 **PRÉAMBULE :**
Infrastructures de transport : le prix lourd du désinvestissement public
- 4 **DOSSIER 1 :**
Gratuité des transports : une mauvaise réponse à de réelles problématiques
- 8 **DOSSIER 2 :**
Réseau routier : la panne d'investissement
- 15 **FORMATION SYNDICALE**
Prochain stage UIT



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 121
4^e 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, SMPTRI-CGT,
©Nxenara-Wikimedia commons
Impression :
Rivet Presse Édition- Limoges

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

LE PRIX LOURD DU DÉSINVESTISSEMENT PUBLIC

Depuis plus d'une décennie, les politiques de transport en France semblent guidées par une logique de court terme qui menace aujourd'hui la structure même de notre mobilité.

Qu'il s'agisse du rail, des réseaux urbains ou de la route, le constat est identique : un manque chronique d'investissement qui dégrade le service public et compromet nos ambitions écologiques.

Le déclin de notre patrimoine routier est le symptôme le plus visible de cette « panne d'investissement ». En l'espace de quelques années, la France a dégringolé de la 1^{re} à la 18^e place mondiale pour la qualité de ses routes. Aujourd'hui, près de 20 % du réseau national et une part importante des ouvrages d'art (ponts et tunnels) sont en mauvais état, faute de moyens alloués à l'entretien courant. Ce désengagement de l'État, marqué par des transferts de compétences mal compensés aux collectivités, a créé un réseau fragmenté où la sécurité des usagers et des agents n'est plus pleinement garantie.

Cette crise de financement ne s'arrête pas aux routes. Dans nos villes, le débat sur la « gratuité » des transports agit souvent comme un écran de fumée qui occulte les réelles problématiques d'offre. Si la tarification est un levier social, elle ne peut pallier l'absence d'investissements structurels nécessaires pour densifier le maillage, augmenter les fréquences et assurer un confort décent. Sans un soutien financier massif de l'État pour moderniser les réseaux et favoriser le report modal, les discours sur l'urgence climatique resteront de simples vœux pieux.

Pour sortir de cette gestion au coup par coup, la CGT revendique une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures.

Un tel cadre législatif est indispensable pour donner de la visibilité aux acteurs du secteur et sanctuariser les budgets nécessaires à l'entretien et au développement des réseaux, loin des arbitrages budgétaires annuels restrictifs.

La CGT affirme que la mobilité ne peut être gérée selon des dogmes d'austérité ou des logiques de rentabilité privée. Le service public de transport nécessite une planification nationale forte, s'appuyant sur ce financement pérenne, une renationalisation des ressources stratégiques – comme les concessions autoroutières – et un investissement humain et technique massif.

Il est temps de réinvestir dans nos infrastructures pour désenclaver les territoires, garantir la sécurité de tous et offrir une véritable alternative à l'automobile individuelle.

La transition écologique et la justice sociale sont à ce prix.

GRATUITÉ DES TRANSPORTS : UNE MAUVAISE RÉPONSE À DE RÉELLES PROBLÉMATIQUES



Grégory Moser,
Secteur cheminot de Lyon,
CGT Auvergne-Rhône-Alpes

A

vant toute chose, il est besoin de faire un peu de sémantique sur cette question de la tarification des transports.

|| Qu'est-ce que la gratuité d'un point de vue comptable ?

Dans les faits, il n'y a rien de véritablement gratuit, ce n'est évidemment pas un

don en tant que tel, puisque les transports représentent des dépenses non négligeables. Si les services apparaissent alors gratuits pour l'utilisateur ou pour les promoteurs de cette politique, dans les faits, leurs coûts sont bel et bien pris par la collectivité, c'est-à-dire par les contribuables.

Ce terme de gratuité est donc inexact et complètement inadapté à la réalité. La notion de libre accès est bien plus conforme.



La « gratuité » des transports collectifs n'est pas la bonne piste pour améliorer le quotidien financier des citoyens.

L'inflation galopante couplée à la stagnation des revenus n'ont fait qu'augmenter les difficultés pour nombre de citoyens de boucler les fins de mois. Dans cette difficile équation, la part « transports » représente pas loin de 14 % des dépenses dans la consommation des ménages, assurances comprises.

Mais dans 81 % des cas, ces frais sont absorbés par l'automobile, car il n'existe souvent pas d'alternative par des transports collectifs. Faire croire que le libre accès aux transports constituerait un net coup de pouce au pouvoir d'achat est pleinement illusoire, puisqu'il faut le payer à travers les finances des collectivités et donc, *in fine*, à travers l'impôt. Seuls ceux qui n'en paient pas peuvent éventuellement ressentir une amélioration limitée de leur pouvoir d'achat, à condition bien entendu d'être un usager régulier des transports urbains.

Pour la CGT, la bataille pour améliorer le pouvoir d'achat des actifs, retraités et sans emplois passe par une revalorisation des salaires, allocations et pensions. La « gratuité », même si elle est généralisée à tous les réseaux de transports urbains, n'apporterait qu'une bien piètre amélioration de la situation à une frange très limitée de la population.

Une « gratuité » à géométrie variable

La « gratuité » des transports urbains prend des formes différentes selon les agglomérations qui ont fait ce choix. Elle peut être :

- * Ponctuelle, lors de pics de pollution ou d'un événement culturel ou sportif majeur.
- * Récurrente, certains jours de la semaine, comme les samedis par exemple.
- * Totale dans certains cas, toute l'année.
- * Sélective, c'est-à-dire ne concernant que certaines catégories sociales (demandeurs d'emploi, jeunes, enfants, seniors, etc.) ou ne concernant que les habitants de l'agglomération.
- * Partielle, car ne concernant qu'une ou quelques lignes, généralement une navette circulant entre les parkings et le cœur d'une ville où se situent les commerces.

Quelles visées politiques dans le choix du libre accès aux transports ?

Si on regarde un peu dans le rétroviseur, sur ce qui a conduit les collectivités locales à faire ce choix, les motivations restent différentes tant au constat initial qu'à l'objectif final. Sur l'échiquier politique, les promoteurs de la « gratuité » ne peuvent pas être catalogués : on retrouve ainsi bien des formations de gauche tout comme de droite qui sont à l'initiative sur cette question ou qui ont mis en œuvre une telle décision. Nous ne sommes donc pas en présence d'un dogme idéologique.





Sur la motivation de la mise en place d'une telle gestion, certaines métropoles ont pris cette orientation politique pour se débarrasser de la gestion de la vente des titres de transport et abonnements, de la maintenance des valideurs à bord des bus avec concomitamment le personnel qui va avec, c'est-à-dire les vendeurs et les agents chargés du contrôle. En termes d'emploi, le bilan est lourd, d'autant plus qu'il élimine des catégories de postes permettant le reclassement de conducteurs de bus. L'économie réalisée est alors censée financer une partie de la « gratuité ».

Pour d'autres élus à la tête de métropoles, le choix de la « gratuité » est justifié par la nécessité de redynamiser les cœurs de ville où la circulation et le stationnement sont délicats. Si la visée n'est que de revigorer les commerces comme cela s'est vu par endroits, on peut alors regretter que la cible ne soit pas le report modal.

Parmi les autres arguments avancés, on retrouve aussi une volonté d'augmenter la fréquentation du réseau alors que si celle-ci était faible, c'est qu'elle ne répondait sûrement que trop partiellement aux attentes des usagers potentiels.

II Des effets discutables

Si la « gratuité » a un effet indéniable dans les premiers mois de son instauration, si l'offre n'est pas repensée, avec à la clé une amélioration du réseau (maillage, fréquences de passage, capacité d'emport, etc.), le réseau retombe dans les mêmes travers qui conduisaient à ce qu'il soit sous-utilisé initialement.

Les nouveaux usagers gagnés grâce à la mise en place du libre accès ne sont pas forcément tous issus de l'automobile, alors qu'ils devraient pourtant être la cible privilégiée. Parmi les « nouvelles têtes » à bord des bus, on retrouve des piétons voire des cyclistes qui ne prenaient jamais les transports urbains sur de petits trajets. Le fait de payer un ticket pour un trajet de deux ou trois arrêts conduisait les gens à marcher. Avec la « gratuité », la fréquentation de certaines lignes explose avec ces usagers en saut de puce, ce qui engendre mécontentement et inconfort pour les usagers « historiques » qui pour certains pourraient être tentés de reprendre leur voiture, ce qui serait un comble.

Parmi les raisons invoquées par les militants de cette forme de tarification, il est avancé que la « gratuité » permettrait de rompre l'isolement pour certaines catégories de citoyens.

Cet isolement est très souvent induit par une desserte insuffisante des zones périphériques où le maillage est soit trop clairsemé, soit les fréquences proposées sont inadaptées. Dans ces deux cas, la « gratuité » n'apporterait aucune plus-value à ces citoyens de seconde zone.

II Très chère « gratuité »

Il y a des disparités d'une métropole à une autre, mais une chose est sûre : la part « transports » du budget de ces collectivités locales est importante. Les contraintes budgétaires et l'équation financière des collectivités locales relèvent de plus en plus de la quadrature du cercle. S'il est indéniable que la « gratuité » a un côté populaire – pour ne pas dire populiste –, son financement reste délicat voire impossible en l'état. Parmi les solutions toutes trouvées, on peut rencontrer une restructuration du réseau. C'est ce qui s'est produit à Niort en 2017, lors de l'instauration du libre accès. Cinq lignes de bus (sur douze) avaient alors fait les frais de cette nouvelle mesure et avaient été purement et simplement supprimées. Les fréquences avaient été allégées dans certains secteurs de l'agglomération. Les rotations des bus avaient été optimisées, avec à la clé une dégradation des conditions de travail des conducteurs. Si la mesure est souvent présentée comme une

avancée sociale, c'est loin d'être le cas pour tous ! Comble du comble, certains usagers avaient été contraints de reprendre leur voiture à cause des effets de la restructuration du réseau. Parallèlement, et il faut le souligner, la fréquentation des bus augmentait dans le cœur de la ville. La mise en place de la « gratuité » n'a donc pas été sans conséquences pour une part des usagers. Censée mettre tous les citoyens sur un pied d'égalité, la mesure n'a profité qu'à une part trop restreinte de la population, et peut-être pas celle qui en avait le plus besoin.



En outre, depuis plusieurs années, les finances des collectivités locales ont été asséchées par plusieurs mesures, dont principalement la suppression de la taxe professionnelle en 2010 imposée par Sarkozy. Cela a bien sûr des conséquences concrètes dans la vie de tous les jours des citoyens et la gestion des transports du quotidien a été sérieusement écornée par le manque de liquidités. Le maintien et le développement des réseaux sont devenus un casse-tête pour les édiles de toutes les collectivités locales. On ne compte plus les projets de TCSP (transports en commun en site propre) reportés, rabotés voire abandonnés avec comme dénominateur commun l'équation financière.



POUR LA CGT

II La « gratuité » est loin d'être la priorité

Pour la CGT, le miroir aux alouettes que constitue le libre accès aux transports occulte de réelles problématiques. Certaines formations politiques ou associatives s'emparent de ce sujet avec une méconnaissance profonde des enjeux. Car face à l'urgence climatique et sociale, il faut des réponses fortes, à la hauteur des enjeux, pour permettre un report modal à la fois massif et rapide de la voiture vers les transports collectifs.

Pour la CGT, l'attractivité des transports collectifs doit passer par :

UN MAILLAGE FIN

irriguant au plus près les zones d'habitations, les pôles économiques, les établissements scolaires et de santé, les services publics, les équipements sportifs, etc.

UNE CAPACITÉ D'EMPORT QUI PUISSE RÉPONDRE À TOUTE HEURE À L'AFFLUENCE DES USAGERS

pour qu'ils soient transportés dans des conditions décentes de confort.

UNE FRÉQUENCE DE LIGNE SOUTENUE

et ce, tout au long de la journée.

DES TEMPS DE TRAJETS QUI DOIVENT ÊTRE COMPÉTITIFS PAR RAPPORT À L'AUTOMOBILE,

ce qui suppose la création ou le développement des TCSP.

La question du financement reste centrale car c'est elle qui conditionne les points au-dessus mais aussi les projets de développement des modes lourds, tels que les créations ou prolongements de lignes de métro, de tramway, de BHNS (bus à haut niveau de service). Alors que l'État est responsable de l'appauvrissement des collectivités locales, il doit mettre la main à la poche pour permettre la réalisation de ces projets structurants, les seuls à même de permettre un report modal.

La question de la tarification ne doit pas être éludée, pour ne laisser personne au bord du chemin. Elle doit rester équitable, équilibrée, adaptée à tous les porte-monnaie.

Les tarifs sociaux, partout où ils existent, apportent une réponse au plus

grand nombre. En cela, ils doivent être maintenus et connus du grand public.

Quoi qu'il en soit, la campagne des municipales de 2026 a déjà débuté par endroits et certains s'enferment sur la question de la gratuité sans une réflexion beaucoup plus globale. La tarification n'est en aucun cas l'alpha et l'oméga des transports publics. Elle n'est qu'une facette d'un système complexe qui doit être l'objet d'une attention soutenue de la part des élus. L'urgence climatique est là pour le rappeler : il y a une nécessité qui se fait plus grande de jour en jour de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les transports publics sont une des clés pour y parvenir et il serait dommage de rater la cible.

La question est-elle de savoir s'il est important que les usagers aient besoin ou non d'un ticket dans les poches pour voyager ou bien de vouloir augmenter massivement le nombre d'usagers grâce à des services plus fréquents et plus denses, constituant une véritable alternative à l'automobile ?

RÉSEAU ROUTIER

LA PANNE

D'INVESTISSEMENT



Isabelle Robert,
Fédération nationale
de l'équipement
et de l'environnement CGT

**Plus d'un million de kilomètres de routes
maillent le territoire national avec
une importante densité.**

Vecteur du transport quotidien de voyageurs
comme de marchandises, le réseau routier est
formé d'un grand réseau structurant (autoroutes
et routes nationales) et d'un réseau secondaire
(routes départementales et communales).
Ceux-ci intègrent également des ouvrages d'art
(ponts et tunnels).

Sources

Chiffres clés transport de la nation, Cour des comptes, Observatoire national des routes, Inspection générale de l'écologie et du développement durable, ministère de l'Écologie, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Si, jusque dans les années 2012, la France était classée première par le Forum économique mondial pour la qualité de son réseau routier, elle est passée à la 7^e place en 2015 pour dégringoler à la 18^e place en 2019. Plus le temps passe et plus le manque d'investissements se fait sentir. Premier mode de transport, la route doit pourtant répondre à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Le rapport 2022 de la Cour des comptes, les rapports annuels de l'ONR, les associations d'automobilistes, de motards sont unanimes à mettre en évidence une forte détérioration du réseau et de la sécurité routière depuis une dizaine d'années faute de moyens. L'État ayant fait le choix de faire des cadeaux aux entreprises sans contreparties plutôt que de donner les moyens à ses ministères et au service public. Un directeur des routes avait lui-même reconnu il y a quelques années ne plus avoir les moyens nécessaires pour entretenir le patrimoine routier. L'augmentation du trafic, et notamment des poids lourds, et les intempéries font que les routes s'usent, se détériorent.

Le seul réseau qui semble s'en sortir, est le réseau géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) qui ont des taux de rendement de l'ordre de 8 %. Oui, les SCA sont riches, elles peuvent entretenir le patrimoine qu'elles ont en gestion mais au prix fort.

Entretenir son patrimoine doit être le premier des réflexes pour un gestionnaire. Ce doit être un acte quotidien exercé par des agents formés ayant une parfaite connaissance du secteur routier afin d'assurer la sécurité des usagers.

Quelques faits marquant ces dernières années :

- **15 mai 2018** : pont de Gennevilliers : une partie du mur de soutènement de l'autoroute A15 s'effondre. Le viaduc est fermé en urgence dans le sens province-Paris.
- **19 novembre 2019** : Mirepoix-sur-Tarn : un pont suspendu qui enjambe la rivière Tarn s'effondre : 2 personnes sont tuées.
- **19 avril 2024** : l'A13 est fermée temporairement suite à un affaissement de la chaussée.

En quelques chiffres...

La route c'est :

80 %
du transport de marchandises

82 %
du transport de voyageurs

74 % (en moyenne)
des trajets domicile/travail

Jusqu'à 87 %
des trajets domicile/travail
en communes rurales

119 millions
de tonnes équivalent CO2

51 381
accidents

Un patrimoine qui se détériore

Selon le rapport de l'Observatoire national des routes (ONR) pour l'année 2023

Routes

18,6 %
du réseau national non concédé
est en mauvais état
(11,4 % des routes départementales et
17 % des routes métropolitaines).

31,4 %
du réseau national est en
besoin d'entretien
(25 % des routes départementales et
19 % des routes métropolitaines).

	ALTÉRATIONS SUSCEPTIBLES D'IMPACTER LA CAPACITÉ PORTANTE	ALTÉRATIONS NÉCESSITANT DES RÉPARATIONS	DÉFAUTS NÉCESSITANT DES ENTRETIENS SPÉCIALISÉS
Ponts			
Réseau national non concédé (RRN NC)	1 %	6 %	28 %
Départementaux	1,4 %	6,3 %	62,2 %
Métropolitains	1 %	6 %	28 %
Murs de soutènement			
Réseau routier national non concédé (RRN NC)	4 %	9 %	33 %
Départementaux	2,9 %	7,4 %	21,7 %

De plus en plus de communes ferment des routes ou des ponts, par manque d'entretien et par précaution, enclavant de nombreux usagers.

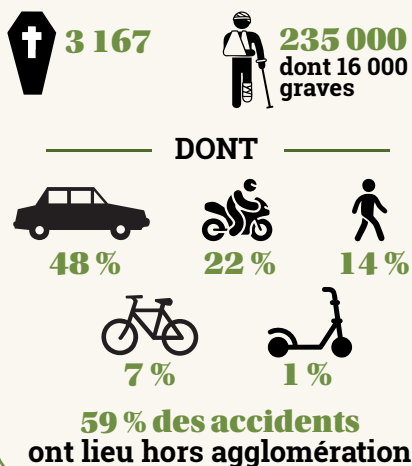
RÉSEAU ROUTIER : LA PANNE D'INVESTISSEMENT



Un lien entre état des réseaux et causes d'accidents

Les autorités publiques ne présentent aucun indicateur de lien entre état des réseaux routiers et accidentalité. Selon l'association 40 millions d'automobilistes, 47 % des accidents mettent en cause la qualité ou l'entretien des infrastructures (nids-de-poule, chaussées déformées ou glissantes, signalisations effacées ou manquantes, présence et état des glissières de sécurité, manque de signalisation...).

Bilan des accidents en 2023



Un réseau fragmenté, une gouvernance éparpillée et des réseaux incohérents...

- 700 000 km gérés par les communes, intercommunalités, dont 17 414 km par les métropoles
- 380 000 km gérés par les départements
- 12 000 km gérés par l'État (Directions interdépartementales des routes – DIR) (19 % du trafic)
- 9 000 km gérés par les sociétés d'autoroutes concédées

Les politiques successives de décentralisation font qu'aujourd'hui les collectivités territoriales (départements et communes) gèrent 98 % du réseau routier avec des difficultés croissantes d'entretien et de capacité d'investissement. Rien de plus étonnant, les transferts de compétences mal compensés et les baisses de dotation de l'État ont mis à mal le budget des collectivités. Pour beaucoup, les infrastructures routières restent une des premières dépenses budgétaires.

RÉSEAU ROUTIER : LA PANNE D'INVESTISSEMENT

La CGT revendique :

➡ **Un véritable service public sous maîtrise publique, passant par le retour dans le giron de l'État des concessions autoroutières, pour assurer au quotidien l'entretien du patrimoine routier.**

- L'État se doit de réorganiser ses services à partir d'une architecture centralisée et des services déconcentrés avec des niveaux de services adéquats sur tout le territoire. Ceci afin de s'appuyer sur une logique d'accès et de désenclavement des territoires et de développement multimodal en complémentarité avec les réseaux ferroviaires et fluviaux pour avoir un bon maillage territorial.

➡ **Une direction nationale des infrastructures de transport (DGITM) qui doit pouvoir :**

- Assurer une gouvernance par l'État de l'ensemble du réseau routier national + collectivités).
- Répondre aux besoins d'informations aux usagers.
- Avoir une meilleure gestion en cas de crise.

➡ **Des services déconcentrés : les DIR**

Ces services déconcentrés doivent être pensés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

➡ **Des services supports pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec :**

- Des services maintenance d'ouvrage pour assurer la maîtrise d'ouvrage et piloter les projets routiers neufs.
- Un réseau scientifique et technique assuré par le Cerema, l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), le CETU (Centre d'études des tunnels)...
- Des parcs routiers avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel mutualisés.

Les coûts d'entretien

Routes

80 000 €/an

pour le réseau national

(estimation Ambition France Transport).

2 150 €/km

pour le réseau départemental

(estimation ministère des Transports).

Jusqu'à 5 millions € pour l'entretien d'une zone spécifique impactée par les intempéries hivernales.

Les réfections coûtent bien plus chères. Par exemple, 500 millions d'euros sont nécessaires pour réparer 70 km de routes endommagées par la tempête Alex en 2020.

Ponts et murs de soutènement

(source programme national des ponts du Cerema 2025)

Estimation des dépenses annuelles que devraient consacrer 15 000 communes de moins de 5 000 habitants :

- **2 milliards €** pour 40 855 ponts
- **1,5 milliard €** pour 22 602 murs de soutènement

Il faudrait 800 millions pour faire face dans l'immédiat.

Les coûts induits

Les coûts externes

- Économiques : congestion, trafic, entretien et réparation des réseaux, construction d'infrastructures.
- Sociaux : santé (accidentologie), insécurité, qualité de vie, aménagement territorial, cohérence et fluidité des réseaux.
- Environnement : impact et effets climatiques, pollutions (air, eau, sol...), nuisances (bruit, vibrations), impacts sur la biodiversité, artificialisation des sols, paysage et patrimoine.

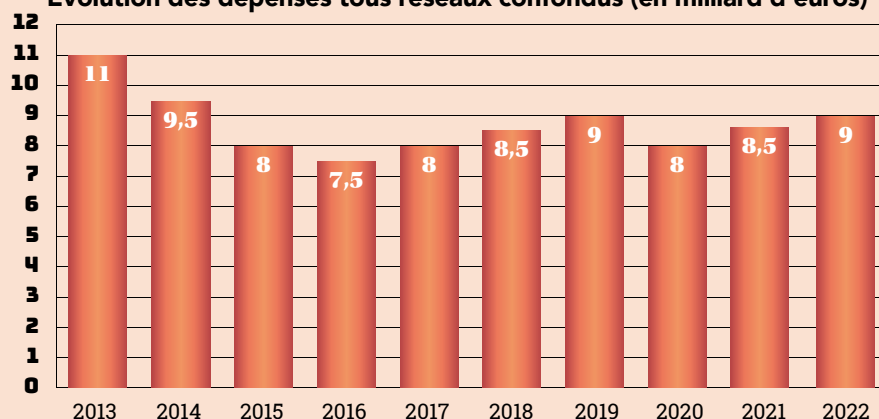
Les coûts internes

- Fixes : construction, amortissements des véhicules et des matériels roulants, exploitation.
- Variables : énergie, exploitation, entretien des véhicules, temps de transport.

Des milliers de camions, notamment en transit entre deux pays étrangers, empruntent le réseau routier national, le détériorent sans payer réellement le coût de l'entretien et l'usure de l'infrastructure. Il faudrait 800 millions pour faire face dans l'immédiat.

Des investissements insuffisants

Évolution des dépenses tous réseaux confondus (en milliard d'euros)

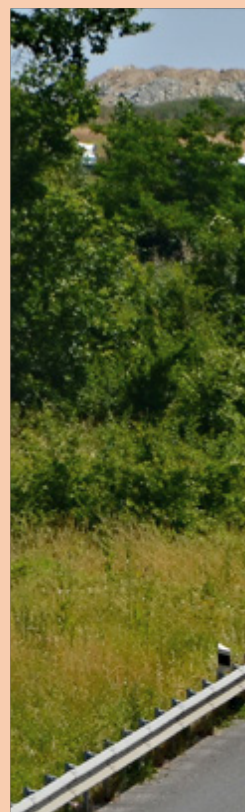


Évolution des dépenses pour le Réseau routier national non concédé

- 2012 : **676 millions d'€**
- 2023-2027 : **951 millions d'€**
- 2028-2037 : **1 028 millions d'€**

Malgré la hausse des dépenses ces dernières années, la dette d'investissement est estimée à 2,4 milliards d'euros soit 300 millions d'euros/an sur 8 ans. Néanmoins, cela ne permet pas de rattraper le retard pris.

RÉSEAU ROUTIER : LA PANNE D'INVESTISSEMENT



Une dégradation des conditions de travail des personnels d'exploitation dans les directions interdépartementales des routes (DIR)

Les chiffres ministériels sont parfaitement révélateurs du contexte accidentogène et anxiogène qui touche les agents des services routiers du réseau routier national non concédé (RRN NC).

En 2022, au moment des discussions concernant le soi-disant plan de prévention renforcé, les services décomptaient depuis 2014, 120 accidents en moyenne par an. Le nombre d'accidents qui ont touché les agents des DIR en 2023 grimpe à 458 !

Le nombre d'accidents est passé de 464 en 2023, à 499 en 2024 pour les agents des DIR. Le nombre de jours d'arrêt a bondi de 9 417 à 10 532 jours en un an.

En 2024, 11,26 % des personnels d'exploitation ont été victimes d'un accident.

En 2025, 3 agents des DIR ont perdu la vie.

L'étude de l'accidentalité fait comprendre, à travers la pyramide de Bird (méthode d'évaluation des risques), que plus le nombre d'accidents considérés comme « non graves » est important, plus le nombre d'accidents graves et/ou mortels sera important. L'axe essentiel pour permettre la mise en place d'une véritable prévention ce sont les moyens que le ministère doit engager.

Le Cerema à la dérive...

La destruction de l'ingénierie publique compromet l'avenir des territoires. Au fil des restructurations et des coupes budgétaires, la cessation de paiements de l'établissement est prévue en 2027. L'augmentation croissante des risques naturels (inondations, canicules...), la complexification des politiques publiques, qu'il s'agisse d'aménagement du territoire, de mobilités, de gestion des infrastructures ou du patrimoine immobilier, rendent pourtant « indispensable » l'appui transversal du Cerema auprès des acteurs locaux. Les collectivités sont en première ligne dans l'aménagement des territoires, et la gestion des risques naturels et climatiques, mais elles ont besoin d'outils et toutes ne disposent pas de l'expertise technique, de l'ingénierie ou du budget pour protéger les populations. Le Cerema, accompagne plus de 1 000 collectivités françaises sur des actions prioritaires telles que l'entretien des ponts et des routes, la prévention des inondations, l'accompagnement des territoires ruraux et urbains, la préservation des ressources.

La CGT dénonce la « mise en faillite » du Cerema par l'État et l'annonce de la suppression de 48,5 ETP (équivalent temps plein) en 2026.

La CGT demande la pérennisation des missions, une augmentation conséquente des moyens humains et financiers pour faire face aux besoins des territoires, aujourd'hui et dans les années à venir.

RÉSEAU ROUTIER : LA PANNE D'INVESTISSEMENT



Les revendications sont claires

- ★ **Recrutement massif** pour compenser la perte de 15 % des effectifs depuis 2007.
- ★ **Matériels adaptés et de qualité** pour sécuriser les missions.
- ★ **Formation renforcée et adaptée** aux réalités du terrain.
- ★ **Mise en œuvre pleine et entière de l'instruction de 2013**, bien plus efficace que les projets actuels.
- ★ **Création d'un CSA de réseau** pour une véritable prise en compte des problématiques des DIR.
- ★ **Attribution du service actif et bonification de 25 % des années** pour les personnels d'exploitation et les techniciens supérieurs du développement durable (TSDD) de la spécialité entretien exploitation infrastructures (EEI).

Il faut également des recrutements d'effectifs nécessaires pour garantir un bon niveau de service aux usagers.

L'État doit stopper sa politique d'austérité absurde avec une baisse dogmatique des emplois publics et procéder à des embauches massives de fonctionnaires et ouvriers d'État pour répondre aux besoins du service public routier.

Des moyens humains sont impératifs pour l'exercice des missions dans des conditions d'hygiène et de sécurité acceptables mais aussi pour la mise en sécurité des usagers.

Il est à noter que les patrouilleurs du réseau autoroutier concédé rencontrent les mêmes difficultés.

Des enjeux primordiaux

Les routes constituent un réseau structurant de l'aménagement du territoire.

La circulation des usagers, des biens et marchandises est impérative pour répondre aux besoins d'accès sur l'ensemble du territoire et au développement économique. Mais plusieurs évolutions doivent être anticipées pour répondre aux enjeux de demain.

S'il n'y a pas de report modal, une augmentation du trafic génèrera plus de nuisances et de besoins financiers et se cumulera avec la prévision d'un accroissement des impacts climatiques sur les infrastructures.



RÉSEAU ROUTIER : LA PANNE D'INVESTISSEMENT

Des revendications UIT plus que jamais en phase

Multimodalité

L'absence de politique de complémentarité au profit de la concurrence entre les modes de transports fait que nous sommes en présence d'une sorte de « monopole » routier. Il faut réaffirmer le besoin de report modal de la route vers d'autres modes comme le rail, le fluvial ou le maritime, que ce soit pour le transport de voyageurs ou de marchandises. Cela permettrait un développement équilibré et cohérent des réseaux de transport, maritimes, ports et bases logistiques sur tout le territoire et une sécurisation des infrastructures. Cela permettrait également de mieux répartir les besoins d'entretien et de régénération des réseaux existants. L'UIT revendique une réponse aux besoins de transport des citoyens avec une politique tarifaire socialisée incluant les enjeux de coûts externes, notamment sur le besoin de financement en recherche et développement en lien avec les enjeux écologiques et pour une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Enfin, elle demande des recrutements et des moyens pour la formation professionnelle.

Financements

Selon, l'Union routière française, en 2022, les infrastructures auraient généré 47,8 milliards d'euros de recettes fiscales mais n'ont fait l'objet que de 12,6 milliards d'euros de dépenses.

L'UIT revendique

★ Des recettes nouvelles pour le report modal :

- Un élargissement de l'assiette ou de la base de calcul des cotisations sociales.
- Une généralisation du versement transport.
- Une sortie des partenariats publics-privés.
- Une sortie des investissements auprès des marchés financiers.
- La renationalisation des sociétés d'autoroutes.
- Que les dotations de l'État aux collectivités soient réellement maintenues.
- Que des éléments de fiscalité territoriale dynamique soient réattribués aux régions.
- Un retour de la TVA sur les transports collectifs à 5,5 %, car il s'agit d'un besoin de première nécessité.
- Que l'épargne populaire soit mobilisée en créant un nouveau produit d'épargne type livret A.
- Une réorientation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et l'affectation de ses recettes notamment pour le report modal.
- La création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds correspondant aux coûts d'usure et de dégradation du réseau national et départemental.

Le débat doit se concrétiser sur le juste prix des transports en intégrant les externalités des différents modes et une tarification sociale obligatoire. Enfin, les politiques financières, budgétaires et monétaires doivent trouver un nouveau sens pour le service public.

★ Le fléchage de ces recettes en investissements par une loi de financement des infrastructures. Elle poserait les principes de planification sous maîtrise publique et devrait 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 pour une réelle multimodalité.
- 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.
- 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.

« 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