



COMMUNIQUÉ

Montreuil, le 2 juillet 2026

LOI-CADRE TRANSPORTS : SANS AMBITION, AU SERVICE DE LA LOI DU MARCHÉ

Adopté par le Sénat le 28 avril, le projet de loi-cadre sur les transports (n° 2740) est désormais examiné en commission à l'Assemblée nationale. Le gouvernement en fait un texte historique. L'UIT-CGT y voit un texte sans ambition, sans financement public à la hauteur des besoins, qui ouvre un peu plus la voie à la financiarisation et à la privatisation des transports publics.

UNE CONFÉRENCE SANS TRADUCTION CONCRÈTE

Déposé le 11 février 2026 par le ministre des Transports Philippe Tabarot, ce projet de loi-cadre devait traduire les conclusions de la conférence « Ambition France Transports », réunie en 2025 pour bâtir un modèle de financement durable des infrastructures. Le Sénat l'a adopté en première lecture après une procédure accélérée. Sur le fond, le texte se limite à un principe : de futures lois de programmation pluriannuelle, calquées sur le modèle de la programmation militaire, et une affectation au financement des infrastructures des recettes des péages autoroutiers, de l'ordre de 2,5 milliards d'euros par an. Mais seulement à partir de 2032.

UN FINANCEMENT DIFFÉRÉ, INCERTAIN ET DÉSÉQUILBRÉ

D'ici là, rien n'est garanti. La trajectoire budgétaire réelle est renvoyée à une future loi de programmation, dont ni le contenu ni le calendrier d'examen ne sont assurés, à l'approche de l'échéance présidentielle. Ni les associations d'usagers ou d'élus, ni les organisations syndicales n'ont obtenu de réponse sur le financement pérenne des mobilités du quotidien, en particulier sur l'avenir du versement mobilité, pourtant déterminant pour les autorités organisatrices de la mobilité. Faute de financement public suffisant, le texte organise le recours à des montages financiers privés pour certains investissements ferroviaires. Cette orientation prolonge l'ouverture à la concurrence et la filialisation déjà engagées à la SNCF. Elle fait peser un risque réel de privatisation rampante d'infrastructures et de services qui doivent rester sous maîtrise publique.

Le compte n'y est pas davantage sur le fret ferroviaire. Il reste exposé à la concurrence déloyale d'un transport routier structurellement sous-tarifé, et à une ouverture à la concurrence ferroviaire qui profite aux opérateurs les moins-disants socialement. Résultat : des coûts plus élevés, une exploitation plus complexe, un réseau fragmenté qui gagnerait pourtant à rester unifié. Rien non plus sur la sécurité des passages à niveau. Idem sur la question sociale : l'emploi, les statuts et les conditions de travail des cheminotes et cheminots, des personnels de l'équipement, de la route, du fluvial et du maritime restent les grands absents d'un texte censé préparer l'avenir des transports pour les décennies à venir.

LES EXIGENCES DE L'UIT-CGT

Pour sortir de l'impasse sans faire payer les usagers ni les salarié·e·s, l'UIT-CGT et les fédérations qui la composent portent des propositions concrètes :

- une loi de programmation pluriannuelle réellement contraignante et financée dès son adoption, pas renvoyée à un texte hypothétique ;
- l'affectation de ressources identifiées et pérennes au ferroviaire, la réorientation d'une part de l'accise sur les produits énergétiques (ex-TICPE), reprise en main publique du réseau autoroutier, plutôt que l'attente d'une hypothétique manne financière à l'horizon 2032 ;
- le refus de toute privatisation et financiarisation des infrastructures et des services de transport : ils doivent rester un bien commun sous maîtrise publique ;
- la reconnaissance du fret ferroviaire comme mission d'intérêt général, avec les moyens de son développement ;
- la prise en compte, dans la loi, de l'emploi, des statuts et des conditions de travail des personnels ; condition de la qualité et de la sécurité du service rendu aux usagers.

UNE VIGILANCE SYNDICALE DE CHAQUE INSTANT

Près de 630 amendements ont déjà été déposés à l'Assemblée nationale sur ce texte. Le 29 juin, le ministre des Transports Philippe Tabarot le reconnaissait lui-même : quand l'adoption au Sénat n'aura été qu'une formalité, celle à l'Assemblée s'annonce bien plus disputée. Il en appelle à la « responsabilité collective » des député·e·s. L'UIT-CGT leur demande une tout autre responsabilité : corriger ce texte déséquilibré, et ne pas se contenter d'un catalogue de principes sans traduction budgétaire pour les salarié·e·s et les usagers. Aux côtés des fédérations CGT des cheminots, de l'équipement-environnement, des transports, du maritime et de la marine marchande, l'UIT-CGT restera pleinement mobilisée tout au long de la navette parlementaire pour porter les exigences du monde du travail et défendre un service public des transports à la hauteur des enjeux climatiques, sociaux et territoriaux.