



# UNION INTERFEDERALE DES TRANSPORTS

## **FINANCER ET MAITRISER PUBLIQUEMENT LES INFRASTRUCTURES ET LE SYSTEME DE TRANSPORT, C'EST POSSIBLE IMMEDIATEMENT !**

Les besoins d'investissements sur les infrastructures de transport sont énormes. Ils nécessitent des financements considérables.

Dans le même temps, deux facteurs pèsent idéologiquement sur les esprits au point, sinon de considérer cette réponse aux besoins irréalizable et utopique, tout au moins de semer le doute.

Le 1<sup>er</sup> facteur est l'épuisement des finances publiques, notamment à partir d'une fiscalité initiée depuis des années, inadaptée, et exonérant les richesses créées d'un retour sur la collectivité.

Le 2<sup>ème</sup> facteur est l'affrontement considérable qui se joue pour savoir qui va maîtriser l'utilisation des infrastructures et donc quelle sera leur finalité et celle des investissements affectés : s'agira-t-il dans un concept libéral de la société, d'une finalité financière et d'une maîtrise privée comme y tendent les PPP mais aussi les grands groupes logisticiens qui veulent mettre la main sur les infrastructures comme levier de maîtrise du système de transport ? Ou bien s'agira-t-il d'une finalité sociale, économique au sens du développement durable, ce qui suppose une maîtrise publique ?

C'est cette 2<sup>ème</sup> voie qui a la faveur de la CGT. Et des solutions existent dans l'immédiat, à moyen et long terme pour la mettre en œuvre.

### **La CGT revendique un Pôle Financier Public !!**

#### **C'est quoi ?**

##### **I Genèse, justification :**

Cette proposition est née voici une dizaine d'années comme réponse revendicative aux attaques subies par les entreprises du secteur financier dit semi public :

- ☞ Menaces de démantèlement de la caisse des dépôts et consignations,
- ☞ Attaques contre le réseau de la Banque de France,
- ☞ Plans sociaux dans la plupart des entreprises du secteur.

Annonçant très clairement l'intention du capital de mettre la main sur ces sources financières dont le destin ne lui était pas dévoué ; ce contexte annonçait également de fait l'imminence de choix politiques pour les financements collectifs susceptibles d'altérer la maîtrise publique des infrastructures et des services. **La revendication CGT prend donc une double justification.**

Couramment utilisé dans le secteur, la CGT considère que le terme « semi public » est en fait impropre. Les entreprises financières ainsi considérées ayant en réalité une mission d'intérêt général confiée par la loi. Elles sont placées sous le contrôle du Ministère des Finances et recouvrent divers statuts :

- ☞ Etablissements publics,
- ☞ Sociétés (SA) majoritairement publiques,
- ☞ Sociétés (SA) dominées par des capitaux privés,
- ☞ Institutions financières spécialisées,
- ☞ Banque coopérative (Caisse d'Epargne depuis 1999).

Ce secteur dit « semi public » est ainsi beaucoup plus public dans ses missions que les banques ou assurances publiques lorsqu'elles étaient nationalisées.

**D'où l'importance du terme « Pôle Public ».** Il signifie que la proposition consiste à mettre en réseau l'ensemble de ces entreprises, établissements et institutions afin **d'être en situation de maîtriser publiquement et démocratiquement la finalité de l'usage des fonds drainés**, et non d'ériger la caisse des dépôts en holding financière, ce qui, outre les objectifs financiers qui lui seraient prioritairement assignés, serait réducteur vu la diversité des missions et des statuts des structures concernées, mais aussi des particularités régionales.

## **II Le 48<sup>ème</sup> congrès de la CGT affirme le concept et précise le champ d'intervention et les prérogatives : (voir *Le Peuple* n° 1632 p 192 à 198 doc d'orientation)**

Le 48<sup>ème</sup> congrès a confirmé notre conception de syndicalisme de transformation sociale. Il a défini des droits fondamentaux devant être accessibles à tous et considéré que ces derniers doivent répondre d'un intérêt général ; de ce fait, échapper aux contraintes des objectifs financiers et de rentabilité : **« Le champ des Services Publics doit s'étendre à tous les domaines, partant de la reconnaissance des droits humains fondamentaux sur la base de la solidarité, de l'égalité, de l'accessibilité à tous les usagers, de la péréquation tarifaire, de la complémentarité des activités et la satisfaction de l'intérêt général, fondement même des Services Publics. ».** Extrait Document d'orientation.

Le droit au transport pour tous dans une égalité de traitement constitue depuis toujours une revendication CGT. Ce droit est inscrit dans la loi (LOTI) mais est loin d'être concrétisé dans les faits.

Le 48<sup>ème</sup> congrès s'est prononcé en faveur d'un Pôle Financier Public.

Les transports, l'aménagement du territoire, figurent dans les domaines qui participent de la reconnaissance des droits humains et sociaux fondamentaux donc devant répondre de l'intérêt général sous maîtrise publique et éligibles pour les financements, particulièrement de leurs infrastructures, aux prérogatives dévolues à un Pôle Financier Public. C'est une orientation

revendicative forte de toute la CGT à laquelle il faut donner vie au quotidien en relation permanente avec les questions d'actualité rencontrées au plus près du terrain, comme un élément de sensibilisation de l'opinion publique en prise avec fatalisme et résignation.

### **III Pôle Financier Public – c'est quoi ? Périmètre de structuration, Périmètre des missions, prérogatives :**

#### **1/ Les organismes ou entreprises bancaires ou financières qui ont pour vocation à constituer le pôle :**

- ☞ La Banque de France (BF)
- ☞ La Caisse des Dépôts et Consignation (CDC)
- ☞ Le Crédit Foncier (CF)
- ☞ OSEO (EPIC née du regroupement de l'Agence Française de l'innovation et de la Banque de développement des PME)
- ☞ La Caisse d'Epargne (CE)
- ☞ L'Agence Française de Développement (AFD)
- ☞ UBI France
- ☞ Le Centre Français du Commerce Extérieur (CFCE)
- ☞ Les Services Financiers de La Poste : Banque Postale

Et leurs filiales dites techniques mais néanmoins financières.

A cela s'ajoute dans notre réflexion, les banques et assurances mutualistes, associatives et coopératives qui ont vocation à prioriser l'intérêt général et se voient confier des fonds considérables.

#### **2/ Structuration, gouvernance, contrôle démocratique :**

Il s'agit de mettre en réseau décisionnel et fonctionnel l'ensemble de ces organismes, sous la responsabilité d'un conseil de surveillance du Pôle Financier Public, composé d'élus nationaux et locaux, de représentants des Organisations Syndicales de salariés et des organisations patronales, d'acteurs de la société civile.

C'est à ce conseil que reviendrait le rôle d'orientation, de suivi des actions, de contrôle de l'usage des fonds.

Il lui appartiendrait d'influer les projets industriels des organismes afin de les mettre en conformité avec les orientations.

#### **3/ Périmètre des missions : les transports éligibles :**

A vocation de financer les projets à la fois indispensables du point de vue de l'intérêt général, très coûteux, représentant dans la plupart des cas des investissements lourds, par définition amortissables sur le long terme. Il constitue l'outil nécessaire dans le domaine des transports.

Parce que les transports et leurs infrastructures sont structurants et éléments essentiels de cohésion sociale et territoriale, il n'y a aucune ambiguïté à ce que leurs financements trouvent ici solution pérenne et garantie.

Les expériences autres, type PPP (Eurotunnel, ORLYVAL,...), ont montré tant leur fiasco financier que leur gâchis sur le long terme, ou encore l'incompatibilité à répondre aux besoins dans une égalité de traitement et de droit d'accès, en reportant le financement sur l'utilisateur citoyen influençant ainsi une tarification source d'exclusion. Elles conduisent de plus, à désintégrer les notions de réseaux unifiés et brisent toute capacité d'organisation cohérente de l'ensemble.

Elles focalisent les investissements sur les axes à pertinence financière en opposition à l'aménagement du territoire dessiné alors par la seule compétitivité, et consacrent le désengagement de l'Etat, l'abandon de l'égalité de traitement des citoyens et des fondements d'une société solidaire.

Pour la CGT : les infrastructures, notamment multimodales de transport, les concepts de rééquilibrage, rail-route (dit Ferroutage), fluvial-route, autoroute de la mer, les ports, les bases aéroportuaires... ; mais aussi les politiques industrielles liées, l'innovation et recherche, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement... doivent répondre pour leur financement d'un Pôle Financier Public afin, de surcroît, d'en maîtriser les aboutissants par la collectivité.

#### **IV Mobiliser dans chaque région de nouvelles ressources financières :**

**La CGT revendique des fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires.**

**Du national au régional ; le Pôle Financier Public est cohérent et complémentaire avec cette revendication** qui nous protège d'une vision régionaliste. Cette proposition vise à impulser au niveau local et régional le développement à partir de projets concrets dans une optique de coopération et de solidarité entre territoires d'une part, entre les entreprises et leur lieu d'implantation d'autre part ; **l'entreprise responsabilisée sur l'avenir du territoire.**

#### **Objectifs des fonds régionaux :**

Favoriser les synergies et les projets locaux, la coopération entre entreprises, la solidarité entre groupes et tissus économiques locaux, l'usage transparent des aides publiques ; mobiliser les fonds disponibles y compris l'épargne au service de l'emploi et des solidarités ; rendre plus efficaces les mécanismes de péréquation pour réduire les inégalités.

#### **Ressources des fonds régionaux:**

- ☞ Redéploiement des aides à l'emploi après évaluation contradictoire des dispositifs actuels et intégration de certains fonds européens ;
- ☞ Mobilisation d'une partie du budget formation des régions ;
- ☞ Concours du Pôle Financier Public tant en crédits qu'en fonds propres ;
- ☞ Partie ou totalité d'un ou plusieurs impôts locaux ou nationaux ;
- ☞ Epargne, y compris salariale.

Ce qui suppose de modifier les dispositifs actuels cherchant à faire reposer l'essentiel de la fiscalité sur le particulier et orientant l'épargne vers les produits financiers.

### **Missions :**

Promouvoir l'emploi, l'activité productive en finançant les projets concrets de création, de transmission d'entreprises...

### **Modalités d'interventions et gestion :**

- ☞ Aides et avances remboursables ;
- ☞ Crédits à taux réduits et facilitation de conditions de prêts bancaires ;
- ☞ Apports en fonds propres ;

Les engagements financiers pourraient être, entre autres, confiés à la CDC et au Pôle Financier Public.

### **Gouvernance des fonds régionaux :**

La gestion serait assurée par un Conseil d'Administration composé de l'Etat, des élus locaux, des représentants des entreprises et activités économiques, des représentants des salariés. Le CA serait responsable des orientations données à ces fonds régionaux, des critères d'intervention, d'évaluation et de contrôle.

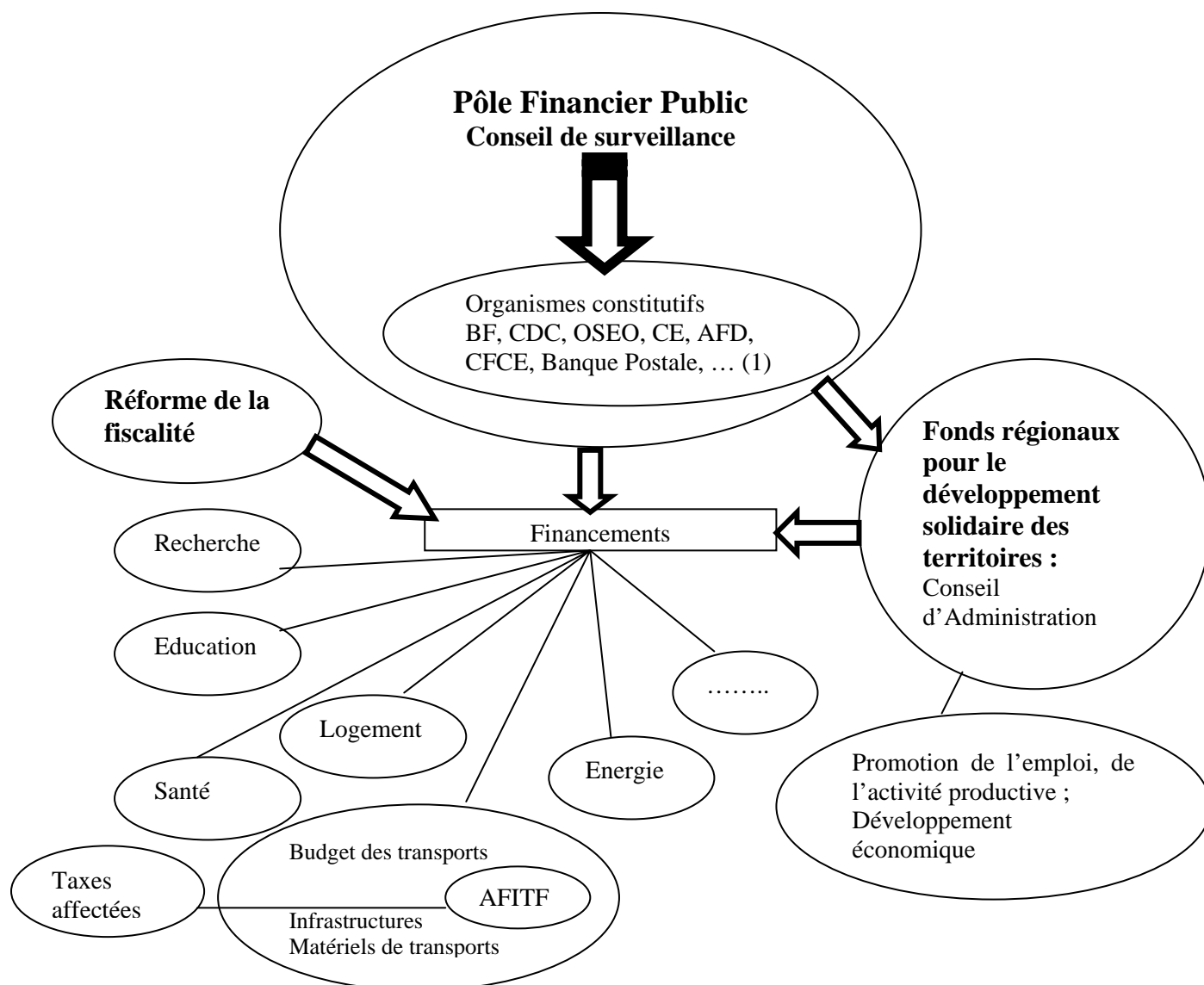
Portée fortement par la CGT dans certains territoires, cette revendication débouche aujourd'hui sur des réflexions en cours dans plusieurs régions comme Rhône-Alpes et Champagne-Ardenne.

### **Application aux Transports :**

On peut légitimement penser que la justification tient à deux niveaux :

- ✓ Les ressources : les fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires peuvent être un outil pour faire payer ceux qui profitent du transport en proximité, et ainsi solliciter un financement privé, via une fiscalité, mais maîtrisé publiquement dans son utilisation.
- ✓ Les investissements :
  - Participer au développement industriel de la filière, y compris construction et maintenance des matériels de transport indépendamment de leur propriété.
  - Participer au financement du développement des réseaux de transports collectifs, de leur exploitation, permettant ainsi d'aller dans le sens d'une synergie entre urbain, péri urbain, intérêt régional dans une maîtrise financière publique.

## V Schéma structurel de la revendication :



(1) pour les abréviations se rapporter au § III.1

On l'a compris, il ne s'agit pas de revendiquer autant de Pôle qu'il y a de secteurs concernés, ce qui reviendrait à une conception sectorielle propice aux logiques d'opposition, de concurrence, voire de corporatisme. Nous avons à l'inverse une vision solidaire et intégrée de la société.

### • Le rôle de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France :

Dans cette conception des financements, nous proposons que l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) joue le rôle de la mise en œuvre des financements permettant ainsi une lisibilité propre aux investissements à l'intérieur du budget des transports. Le principe du Pôle Financier Public garantissant l'alimentation en fonds de l'AFITF qui s'apparente à un compte spécial du Ministère des Transports. L'AFITF serait par ailleurs destinataire et gestionnaire direct des taxes affectées destinées à des investissements

dans les infrastructures, ou dont l'objectif est de participer au financement des modes les moins nuisants. Elles sont aujourd'hui souvent soit dévoyées de leur vocation soit illisibles dans leur usage. Par exemple : redevance domaniale des sociétés d'autoroutes, part nationale de TIPP, la Taxe d'Aménagement du Territoire, le produit des radars...

Cela évidemment suppose de revoir la gouvernance de l'agence en y faisant valoir la démocratie dans son Conseil d'Administration notamment par la présence d'élus régionaux et locaux, de représentants des usagers des transports, des organisations syndicales de salariés du secteur...

## **VI En l'état, il y a de l'argent ! en perspective on peut en trouver d'autre ! il faut une réforme profonde de la fiscalité !**

### **• Un poids financier considérable et immédiat :**

Les seuls fonds d'épargne populaire (Livret A, LEP, CODEVI) centralisés à la CDC représentent en ce moment environ 165 Milliards d'€ 65 pourraient être immédiatement affectés à un nouvel usage dans la mesure où ils sont actuellement placés sur les marchés financiers. A cela s'ajoute environ 30 Milliards d'€ obligatoirement déposés à la CDC comme les dépôts des notaires ou les consignations qui ont plus de raisons d'être consacrés à l'intérêt général qu'à la fructification financière.

A titre de comparaison :

Les projets d'infrastructures de transport (fer, route, fluvial, autoroutes de la mer) retenus par le CIADT du 18 décembre 2003 s'élèvent à 15 Milliards d'€ d'ici 2015, si on y ajoutait ceux abandonnés, on sait qu'ils font grand besoin, on reste en dessous de 20 Milliards d'€ L'audit infra ferroviaires a estimé d'ici 2015 à 5 Milliards d'€ les besoins de régénération du réseau actuel. En 2002, un rapport du Sénat faisait valoir qu'avec un investissement annuel de 760M€ pendant 30 ans il était tout à fait possible de moderniser le réseau fluvial actuel, notamment la mise au gabarit et son maillage pour donner à ce mode une toute autre place dans l'organisation de notre système de transport. Or depuis 2003, seuls 50 M€ annuels sont alloués à Voies Navigable de France (VNF) par le budget des transports...

Répondre à ces besoins de financements est donc possible sans accaparer pour les seuls transports, l'usage de ces 65 Milliards d'€ permettant ainsi les investissements dans les autres secteurs (santé, éducation, énergie, communications...) dont citoyen nous avons besoin et dont la maîtrise publique est aussi nécessaire.

La logique des PPP engagée en 2006 dans la construction des infrastructures de transport ne se justifie donc pas si ce n'est, pour assurer des investissements juteux pour les créanciers privés à hauteur de 15 %.

**Mais à terme, vu l'état des finances publiques conséquence des choix fiscaux, les ressources de l'épargne ne font pas le joint, il faut trouver des ressources au Pôle Financier Public.**

### **• Dégager de nouvelles ressources grâce à une réforme de la fiscalité et une prise en compte des coûts externes :**

**Une réforme de la fiscalité est incontournable et indissociable**, elle doit réorienter une part des richesses créées vers les investissements publics et faire contribuer les revenus financiers. C'est notamment le cas pour la taxe professionnelle. Ceci nous renvoie aux propositions CGT en faveur d'une justice fiscale.

**L'enjeu des coûts externes à charge de la société et générés par les Transports est crucial.** Ils représentent des sommes considérables (650 Milliards d'€ pour l'Europe par an !) qui crédibilisent une réorientation de l'usage de ces fonds publics. L'Europe est un espace pertinent et influent incontestable pour l'organisation des transports. Sa responsabilisation financière est nécessaire, les fonds de sa provenance ont tout lieu d'être gérés par une structure démocratisée.

- **Faire payer les transports à leurs justes coûts :**

**Une tarification sociale obligatoire du transport de fret**, doit aussi permettre de faire financer les transports à leur juste coût (acheminement, charges d'infrastructure et nuisances, respect des réglementations, niveau social...) par les réels bénéficiaires privés que sont les chargeurs, la grande distribution...

- **Faire contribuer les réels bénéficiaires :**

Une contribution généralisée (versement transport) des entreprises au financement des réseaux de transports collectifs, eu égard à leur participation à l'acheminement des salariés au travail, se justifie également... Les centres commerciaux, les parcs et l'industrie des loisirs, qui bénéficient sans aucun doute des transports pour accroître leur potentiel de clients, leur chiffre d'affaire et profit, sont également à mettre à contribution.

- **Utiliser les capacités d'emprunt au service de la collectivité :**

**Un Pôle Financier Public doit également pouvoir accéder à des emprunts à taux réduits** permettant de financer des investissements dont la plupart sont intergénérationnels. Ainsi, ces emprunts seraient dégagés de la pression du retour sur investissements d'actionnaires.

**On peut également imaginer le recours à des emprunts populaires publics** à la fois comme une ressource pour le Pôle et une garantie pour l'épargne voulue du citoyen non enclin à jouer au « Monopoly ».

**A la différence d'un Partenariat Public Privé, la maîtrise de la finalité de l'usage de ces fonds, sera entre les mains de la collectivité.**

## **VII CONCLUSION**

L'approche CGT des financements s'articule autour de trois niveaux de réflexion certes distincts mais dont la cohérence les rend indissociable dès que l'on raisonne à moyen et long terme : pôle financier public, fonds régionaux (niveau plus local), réforme fondamentale de la fiscalité.

Associé à notre revendication d'une Direction Nationale des Transports au sein du Ministère, propriétaire des infrastructures multimodales et au renforcement des entreprises publiques chargées de l'exploitation des transports, un Pôle Financier Public est l'outil pour garantir la

pérennité des financements et assurer les investissements avec une maîtrise publique des réseaux.

L'articulation de ces deux objectifs revendicatifs permet d'avoir les outils structurels afin d'opérer les choix multimodaux conformes à l'enjeu environnemental et au défi énergétique que la société doit impérativement affronter.

C'est là, une vision résolument alternative à la logique libérale et financière aujourd'hui imprimée, sans que malgré tout, l'Europe actuelle n'interdise à l'Etat de se doter d'un tel outil public de financement. Il est donc possible immédiatement d'en faire le choix politique.

Il s'agit, dans notre activité syndicale, d'intégrer ce concept de financement dans une bataille essentielle pour la reconquête de la maîtrise publique des grandes infrastructures, en l'articulant avec une nécessaire appropriation sociale. Nous devons aussi conduire l'action en posant la question des Transports en terme de réponse aux besoins, et non systématiquement de développement pour développement qui induit de fait une dominance d'un concept de marché du secteur avec les nuisances sociales, environnementales et même économiques qui s'en suivent.

Même en conservant dans l'immédiat le schéma actuel d'organisation des transports et des infrastructures avec la propriété de ces dernières confiée à différentes structures d'Etat ou collectivités, dont deux EPIC (RFF + VNF), le Pôle Public trouve sa pertinence, offre les garanties de maîtrise publique industrielle et financière, et protège de schémas irréversibles, aux risques avérés, qui sont le propre des PPP sans que ces derniers n'apportent le niveau de financement nécessaire.

Le Pôle Financier Public ne dispense pas de combattre le désengagement de l'Etat eu égard aux collectivités locales et aux entreprises publiques auxquelles la Nation fait aujourd'hui supporter une dette qui lui revient, asphyxiant les capacités d'autofinancement. Il ne dispense pas non plus de faire valoir la nécessité que la France alloue une part plus importante de ses richesses à l'organisation de ses transports, en rappelant que seulement environ 3% de son PIB y sont actuellement consacrés. N'oublions pas que si l'Etat et même les collectivités sont endettés (l'appareil public), la France (le pays, la Nation), elle même ne l'est pas : Elle est un pays riche !