

Audience bilatérale avec Clément Beaune Ministre délégué chargé des transports

Une audience courte qui se termine par un départ pressé à l'Assemblée nationale.



Un ministre plus mobilisé par l'actualité et sous tension avec le 49-3 sur le budget 2023.

Dans ce contexte connu à l'avance, la FSU a axé ses propos sur trois grands points auxquels vous pouvez accéder directement en cliquant sur les liens :

1. [Nos revendications générales](#) sur la politique des mobilités et la nécessité de penser et développer des déplacements multimodaux ;
2. [La mise en œuvre du volet routier de la loi 3DS](#) ;
3. [Le dossier VNF](#).

Mais la FSU, attentive au bon aboutissement plein et entier de sa revendication, est également revenue sur la possibilité de **cumuler la prise en charge de l'abonnement de transport en commun avec le forfait mobilités durables pour les agent.es publics.ques et le dé plafonnement annuel d'indemnisation non chargé et non imposable à 800€, à l'instar du secteur privé.**

Sur le **cumul**, le ministre confirme l'annonce faite par le ministre de la fonction publique le 20 septembre, en accompagnement du plan vélo. **Le décret réglementaire instituant le cumul est dans le circuit de signatures ;**
Concernant le **déplafonnement**, le ministre indique que des **discussions interministérielles sont en cours.**

La FSU prend acte du premier point mais rappelle que le cumul sans déplafonnement ne servira pas à grand-chose et insiste sur son attente à minima, d'une harmonisation avec le secteur privé.

Concernant la mise en œuvre du volet routier de la loi 3DS

La FSU interroge le ministre : La première échéance du 30 septembre définie par la Loi pour que les collectivités fassent connaître leur demande de transfert et produisent une délibération en ce sens est échue.

Au 15 septembre, un état des lieux provisoire montrait le **peu d'intérêt des collectivités** : 10% de l'offre de l'Etat, pas toutes recevables au regard de la continuité du service sur un axe routier et un impact plutôt concentré sur les DIR Sud-Ouest et Méditerranée.

La FSU questionne : est-il vraiment raisonnable de remettre en cause toute l'organisation de l'Etat dans le domaine routier pour un transfert d'à peine 1 000km de route ? La FSU ne le pense pas.

Même si une réunion est prévue avec l'administration le 9 novembre, **quelles sont les tendances qui se dessinent maintenant ?**

Le ministre C. Beaune redit qu'il a conscience de la situation d'incertitude et de doute pour les agents. Il faut lever l'incertitude mais aussi respecter la phase de concertation prévue entre le 30 septembre et la fin décembre.

Le ministre nous indique que finalement, un tiers des collectivités territoriales concernées (métropoles, départements, régions) s'est positionné pour un tiers du réseau (soit environ 3000 km de routes).

Il confirme également la répartition très inégale des demandes sur le territoire métropolitain : certains DIR (lesquelles ?) sont peu concernées mais les régions du Sud étant plus demandeuses, les DIR du Sud semblent plus concernées.

➤ Mais attention, ce n'est pas encore le résultat final !

Des discussions doivent maintenant avoir lieu entre l'Etat et les collectivités territoriales pour lever les réserves (la moitié des demandes soulève des réserves !) :

- Demandes concurrentes (plusieurs collectivités sur un même réseau) ;
- Cohérence du réseau (continuité de service)
- ...

Les Préfets concernés sont mandatés cette semaine pour mener les négociations avec les collectivités territoriales.

Concernant VNF

Lors du CTM budgétaire, le 28 septembre dernier, la FSU interpellait les ministres ainsi :

- 🇪🇺 Pourquoi sacrifier ainsi VNF, avec un schéma d'emploi qui tient cette année un triste record de -60 ETPT ? Est-ce là sa trajectoire pour le quinquennat ? Est-ce ainsi que vous envisagez de faire de cet opérateur un acteur majeur de la lutte contre le changement climatique ?

Dans sa réponse, le ministre C. Beaune réfutait le terme de sacrifice et indiquait que les baisses d'effectifs sont liées à l'automatisation des canaux ; celles-ci sont en deçà de ce qui était prévu au contrat de performance de VNF : en limitant la baisse d'effectifs à -60 ETPT, on permet la création de 20 CDD de transition pour amortir les changements liés à l'automatisation comparé aux prévisions du contrat de performance.

A l'heure de l'urgence de la transition écologique, la FSU a remis en lumière avec force les avantages du transport fluvial : faibles émissions de CO₂, faibles nuisances sonores, économie d'énergie, diminution du trafic routier, ...

A côté des canaux à grand gabarit, la FSU met l'accent sur le tissu fluvial existant qui ne doit pas rester à l'abandon, systématiquement transféré aux collectivités territoriales ou n'être utilisé que pour du tourisme fluvial. Les petits canaux permettent également le transport de frets entre nos bassins de navigation française, nos régions et nos départements. La modernisation et la création de quais et port fluviaux sur ces axes permettraient un cabotage de proximité qui, allié à des réseaux et des flottes de véhicules à faible émission de CO₂ peuvent relier sur de courtes distances les ports aux entreprises locales en faisant diminuer considérablement le bilan carbone.

Pour restaurer, exploiter et entretenir ce maillage de canaux, les compétences, les connaissances et la maîtrise des personnels de VNF, en particulier des agent.es d'exploitation, d'entretien et de maintenance des travaux publics de l'Etat des Voies Navigables et Ports Maritimes au sein de VNF sont précieuses et ne doivent pas être bradées.

La FSU demande en conséquence que le contrat d'objectifs et de performance (COP) de VNF soit révisé, de façon à ce que les économies de moyens humains éventuellement réalisées grâce à l'automatisation des canaux et au grand gabarit soient redéployées sur le tissu des petits canaux parallèlement à un vaste plan ambitieux de restauration sous la maîtrise d'ouvrage de VNF.

Le ministre C. Beaune reconnaît la pertinence de l'analyse de la FSU, l'intérêt des canaux et la résilience dont le réseau français a fait preuve en cet été de sécheresse. Il met en avant qu'aujourd'hui tout le monde s'intéresse au transport fluvial : métropoles, régions, Etat. Mais en conclusion Clément Beaune renvoie au COP de VNF, dont il ne partage pas notre lecture et s'en remet au DG de VNF !

Le ministre reconnaît le besoin d'investissement sur le fluvial, et concernant le petit gabarit, dit qu'il faut aller chercher l'aide des collectivités, au travers notamment du contrat plan Etat Régions (CPER).

Concernant la création d'un corps de PETPE propre à VNF, la FSU a fait part de son désaccord d'une autonomisation accrue de l'établissement public, en particulier sur les ressources humaines. Elle a exprimé les craintes ressenties par les agent.es en termes de mobilités plus difficiles et d'un régime indemnitaire trop proche du RIFSEEP, inadapté et source d'inégalités.

- 👉 Le DRH du ministère, présent, réfute ces craintes et renvoie au dossier du prochain comité technique ministériel.



Politique des mobilités et déplacements multimodaux

Solidarité avec les grévistes

la FSU a tenu à exprimer son soutien et sa solidarité aux grévistes, en particulier des grands groupes pétroliers : leur revendication salariale est d'autant plus légitime que ces grands groupes voient exploser leurs profits sur le dos des citoyen.es français.es, sans que le gouvernement n'envisage de taxer ces superprofits. Rappelons que l'impôt est le premier vecteur de redistribution des richesses.

Elle s'offusque des réquisitions opérées par le gouvernement, véritable entorse au droit de grève, celui-ci n'ayant même pas cherché à jouer un rôle de médiateur.

Le ministre C. Beaune reconnaît un déficit de dialogue social, mais fait valoir que la reprise du dialogue qui a permis d'aboutir à un accord majoritaire, a été rendu possible sous la pression du gouvernement.

Il fait valoir également que les réquisitions ont été volontairement tardives, ciblées, proportionnées, sous le contrôle des juges.

Un discours gouvernemental bien rodé ... et visiblement sans marge de manœuvre pour le ministre des transports.

Mobilités et transports multi modaux

Cette **crise sociale** montre à quel point **l'addiction de la société française à la voiture est forte**. Cette addiction, fruit d'une société où le déplacement sans limite prévalait, s'oppose à la nécessaire et urgente transition écologique. De fait, **il est irresponsable de laisser croire que le tout électrique des véhicules particuliers serait la réponse en termes de transition**. Le tout électrique fait appel à d'autres ressources, elles aussi finies ! Il nécessite des infrastructures inexistantes actuellement ; il n'est pas adapté à nos modes de transports.

Le véhicule électrique ne peut être que transitoire, une réponse complémentaire pour faire le lien avec un véritable déploiement de l'inter modalité et des transports collectifs décarbonés. Les limites des véhicules électriques actuels doivent nous amener à penser ce déploiement.

La sobriété doit se penser pour sortir de ce paradigme du transport sans limite. En sortir nécessite, en priorité, de reposer les bases d'une politique de l'habitat et du logement.

Le ministre C. Beaune n'est pas contre la voiture mais il faut la décarboner. Cela nécessite d'être attentif en parallèle à la souveraineté industrielle de la France sur ce segment économique. Il considère qu'il n'y a pas de solution à court terme sans la voiture individuelle.

La FSU considère que l'administration au sein de notre pôle ministériel est encore beaucoup trop organisée en silo, par mode de transport. L'inter modalité et donc les transferts modaux ne sont pas suffisamment pensés et organisés.

- La voie d'eau est la plus économique et il existe un vrai potentiel sur le petit gabarit non utilisé ;
- Concernant l'aérien, nous considérons que la loi Climat et résilience ne va pas assez loin dans la limitation des petites lignes intérieures (limitation à 2h30 quand existe une alternative ferroviaire ; la convention pour le climat mettait la barre à 4h00) ;



- Tout le monde doit se soumettre aux contraintes de la transition écologique ; Les ultra riches ne peuvent y échapper avec leurs jets ou leurs yacht privés !
- Le transport routier reste largement subventionné car il ne paye pas les infrastructures, contrairement aux opérateurs ferroviaires ; ce qui crée une distorsion de concurrence. Les péages autoroutiers ne compensent pas !

Fin des concessions autoroutières

- 🇪🇺 La FSU rappelle que la fin des concessions et le retour dans le domaine public doit se préparer maintenant faute de quoi il n'y aura aucune alternative à leur prolongation ou à leur renouvellement.

Le ministre C. Beaune considère que les discussions sur le devenir du réseau autoroutier national concédé doivent s'engager dans la perspective de la fin des concessions en 2030. Il ne privilégie aucune piste mais estime que le questionnement repose sur des paramètres différents de ceux qui ont prévalu à l'origine : moindre besoin d'investissement pour la croissance du réseau autoroutier, transition écologique, ...

Le débat sera long ; il sera engagé l'an prochain.

La FSU revendique la fin des concessions et un service public de la route, condition nécessaire à la réorganisation des transports dans l'objectif de la transition écologique.

