





- Ainsi, si l'État s'attribue les lauriers d'une telle annonce, il ne sera pas le principal financeur du plan. En effet, près de la moitié des investissements (49 Mds€) seront financés par SNCF Réseau au titre des investissements de régénération sur la période 2023-2040, à hauteur de 2.8 Mds€ par an, selon le contrat de performance État - Réseau signé fin 2021. À ce titre, le Groupe SNCF sera mis à contribution, par la voie de la distribution de la majorité (60 %) de ses bénéfices au fonds de dotation pour le financement du réseau. Les Régions, les collectivités (par le biais des Contrats de Plan État-Régions) et d'autres financeurs (Union Européenne) seront également mis à contribution, si bien que l'État pourrait ne participer au financement des 100 Mds€ qu'à hauteur d'environ un tiers du montant annoncé.
- Le plan englobe également des correctifs, pour environ 25 Mds€. Ils concernent notamment la régénération du réseau ferroviaire (1 Md€ par an pendant 17 ans), ce qui ne constitue qu'une « réparation » de l'insuffisance de financement pour stopper le vieillissement du réseau national (29 ans en moyenne, un âge très élevé au regard des autres réseaux européens). Ils prennent également en compte 500 M€ par an d'investissements de modernisation, portant tant sur la Commande Centralisée du Réseau (CCR) que le déploiement du système ERTMS1. Ce montant est considéré comme insuffisant par de nombreux observateurs, qui pointent l'écart significatif entre ce montant (8.5 Mds€) et les fonds nécessaires pour un déploiement satisfaisant (35 Mds€).

**Le « Plan d'avenir pour les transports » s'apparente surtout à un plan de communication, aux contours encore incertains puisque des arbitrages seront nécessairement réalisés tant sur les projets que les montants d'investissements associés.**

Pour le reste, l'annonce du Plan ne lève pas le voile sur bon nombre de sujets :

- Ce dernier est insuffisant au regard de l'ensemble des besoins (grands projets ferroviaires, régénération et modernisation du réseau secondaire, RER métropolitains, investissements et subventions à destination du fret exclusivement taqués sur les demandes l'Alliance 4 F (UTP), des trains d'équilibre du territoire, gares, surcoûts EOLE...), sachant que le Conseil d'Orientation des Infrastructures préconise que les 100 Mds€ annoncés soient alloués sur 10 ans seulement, contre 17 pour ce plan. Pire, on peut douter du respect de la feuille de route puisque nous constatons déjà des écarts de participation financière de l'État dans le cadre du RER Girondin par exemple (annonce C. BEAUNE en visite à Bordeaux). **L'annonce d'une 1<sup>ère</sup> enveloppe limitée à 700 M€ pour les RER métropolitains est révélatrice de l'écart croissant entre les ambitions et les actes, les moyens mobilisés.**

- Quelle sera la place de la Société du Grand Paris, ou de ses filiales ? Dans le cadre de la mise en place des RER métropolitains ? Si le Gouvernement communique sur un partenariat entre SNCF Réseau et la société du grand Paris ne doit-on pas y voir la marque d'une forme de concurrence du gestionnaire public du réseau ferré national ?
- Peu d'orientations et de moyens donnés aux autres infrastructures ferroviaires, notamment les gares (pour l'accessibilité) et les triages fret pour la relance du wagon isolé.

**La part de l'État dans le financement des projets listés par le COI est minoritaire, puisqu'elle représenterait environ un tiers de l'enveloppe globale sur la période 2023- 2033 (37 %).** Ainsi, même si les détails du plan ne sont pas encore entérinés, lorsque la Première ministre indique que « l'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour réussir une 'nouvelle donne ferroviaire', de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 », il ne faut pas comprendre que l'État injectera directement 100 Mds€... mais qu'il fera vraisemblablement porter la majorité du financement sur des tiers !

## 2

### Sur le volet mobilité du CPER 2023-2027

Ce CPER devrait, sauf surprise, reprendre le protocole d'accord sur LFDT validé en 2021 (+ les projets structurants RER Girondin, RER Basque, ligne PALITO et LGV), cet accord visait donc à matérialiser les engagements financiers respectifs de l'État et de la Région sur les lignes de desserte fine du territoire jusqu'en 2032. Par ce protocole, la Région et l'État s'engageaient à consacrer à ces lignes de desserte fine du territoire une enveloppe globale de 1520 M€ sur la période 2020-2032, avec des participations respectives du bloc « État + SNCF Réseau à hauteur d'environ 38 % soit 578 M€, et du bloc « Région + collectivités infrarégionales » de 62 % soit 942 M€.

Ce protocole catégorisait les lignes selon trois typologies :

1. Deux lignes ayant vocation à être classées dans le structurant : Nantes-Bordeaux et Bordeaux-Périgueux-Limoges. Le financement des investissements de régénération sur ces lignes sera assuré à 100 % par SNCF Réseau ;

2. les lignes dont les investissements de régénération ont vocation à rester cofinancés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation État-Région sur les mobilités après 2022 : Poitiers-Limoges, Périgueux-Brive, Lamothe-Arcachon, Angoulême-Limoges, Niort-Saintes, Brive-Ussel, St-Sulpice-Guérét-Montluçon, Niversac-Agen, Angoulême-Royan, Brive-Turenne, Limoges-Meymac-Ussel, Bayonne-Saint-Jean-Pied-dePort, Libourne-Bergerac-Sarlat, Bordeaux-Le Verdon, Morcenx-Mont-de-Marsan et Pau-Bedous ;
3. trois lignes dont la gestion de l'infrastructure a été transférée à la Région en application de l'article 172 de la LOM (la CGT est contre), l'État en restant néanmoins propriétaire : Busseau-Felletin, Nexon-Brive, Thouars-Bressuire (intégrée dans la ligne Saumur-La Roche-sur-Yon), selon des modalités qui seront définies par une convention ultérieure, laquelle précisera les garanties nécessaires en ce qui concerne les transferts de moyens financiers et humains et le cadre institutionnel et technique.

L'engagement conjoint de la Région et de l'État y était décrit comme devant pérenniser le réseau ferroviaire avec des gestes forts au niveau :

- financier, par l'ampleur des moyens budgétaires alloués ;
- environnemental, par l'impact positif considérable du mode ferroviaire dans la lutte contre le réchauffement climatique ;
- social, par le rôle essentiel de ces lignes dans les liens et les emplois qu'elles permettent de conforter mais aussi pour le potentiel d'aménagement du territoire ;
- territorial, en pérennisant et permettant de développer une desserte équilibrée, fine et respectueuse de l'environnement, au profit de tous les territoires de la Région Nouvelle-Aquitaine. Cet accord demeure toutefois conditionné à des conventions ultérieures entre l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine définissant les conditions du transfert de gestion des trois lignes précitées : compensation financière, transfert d'ingénierie, choix des référentiels, définition des interfaces avec le réseau ferré national, etc.



zone d'Ussac sont une impérieuse nécessité. Relier le Limousin à l'hinterland des ports de la région Nouvelle-Aquitaine par un réseau performant avec des terminaux permettant de manutentionner des caisses mobiles ou remorques de camions permettra, là aussi un véritable report modal. Il est à noter que le carrefour autoroutier proche de la zone logistique permettra de réaliser les derniers kilomètres de manière performante.

Il est aussi impératif que les tunnels de la ligne POLT soient mis au gabarit P4003, gabarit européen de Fret permettant à tous les types de circulation d'emprunter la ligne. Il ne reste que quelques tunnels à passer à B+ et une partie de l'objectif sera atteint.

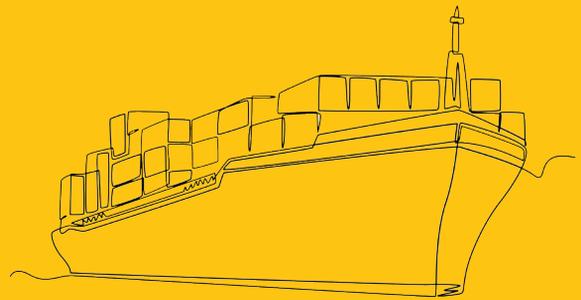
## 4

### En conclusion

**Au moment où les regards envieux se tournent vers la Suisse pour évoquer un ferroviaire réglé comme papier à musique, il convient de marteler qu'à l'instar de nos voisins helvétiques, nous avons besoins de retrouver une entreprise intégrée rails + trains + activités, d'être confortés par une situation de monopole public et avec des financements du même ordre (600 euros/an/habitant en Suisse, 280 euros en France). Le ferroviaire est une industrie lourde ne s'accommodant guère de la frugalité budgétaire, des tentations aventureuses ainsi que d'une politique de slogans.**

**Pour l'heure, les craintes d'une insuffisance de financements du secteur, déjà fragilisé par les libéralisations historiques, le défaut de planification à long terme, ou encore l'attrition des moyens humains, sont nombreuses et traduisent une volonté de flécher prioritairement les moyens vers les lignes et étoiles qui transportent le plus de monde. A ce stade pour la CGT, l'orientation et les moyens annoncés par l'État dans le volet mobilité du CPER ne permettent pas de s'inscrire dans un véritable « choc ferroviaire » attendu et indispensable à la décarbonation du secteur des transports, à la réponse aux besoins de mobilité et d'aménagement des territoires.**

# Pour le maritime et portuaire



Notre région est bordée par une grande façade maritime avec des Grands Ports Maritimes (Bordeaux, La Rochelle) et des ports régionaux (Bayonne, Rochefort, Tonnay Charentes).

### LES PORTS FRANÇAIS SONT DES OUTILS STRATÉGIQUES DE LA NATION, DES TERRITOIRES AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

La récente crise sanitaire puis la guerre en Ukraine nécessitent de repositionner le port, les ports français, dans une réflexion plus large. Quels rôles des ports dans la chaîne d'approvisionnement logistique ? Dans l'économie du pays ? Dans l'indépendance énergétique de la France ? Dans les aménagements du territoire ? Dans la sécurité et la souveraineté alimentaire ?

Malheureusement, ces sujets ne sont que trop rarement abordés en tant que tels alors que les ports et leurs travailleurs (portuaires, dockers, marins, officiers, douaniers, etc.) ont fait la démonstration de leur utilité au plus fort de ces crises, au plus fort des confinements. Pour la CGT, il est donc urgent de renforcer ce diagnostic et décliner, territoire par territoire, ces coordinations entre acteurs publics et privés, afin que les installations portuaires puissent être davantage organisées et coordonnées avec les installations ferroviaires et fluviales d'une part, avec les plateformes logistiques d'autre part. Les transformations industrielles ont été nombreuses, les réglementations et l'évolution des territoires également. La « conteneurisation » des marchandises, accélérée ces trente dernières années, fut également un marqueur important de la transformation de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Les ouvriers dockers, les travailleurs portuaires ont toujours su s'adapter pour faire face à ces transformations.



Nous déplorons l'absence « d'État stratégique » dans la gestion des ports français. Cette absence récurrente de stratégie est à l'origine des constats que nous formulons régulièrement : des investissements insuffisants, y compris dans le cadre du plan de relance, où les ports français ne bénéficiaient que de 200 M€ (sur les 7,2 Md€ dédiés aux « mobilités ») soit moins de 3 % de l'enveloppe globale.

Des infrastructures et matériels nécessitant d'être rajeunis, modernisés ou transformés, à la fois dans les installations lourdes et dans l'outillage.

Une absence d'articulation de l'ensemble de nos ports, renforçant de fait l'approche concurrentielle au détriment de l'approche de complémentarité, y compris au sein d'un même territoire. Une incapacité à penser la « multimodalité », pourtant déterminant essentiel de la performance globale d'un port.

Une vision court-termiste et centrée sur les indicateurs financiers alors qu'il est démontré régulièrement les faibles taux d'endettement des ports, les solides capacités financières, etc.

### LA COMPLÉMENTARITÉ NATIONALE PLUTÔT QUE LA CONCURRENCE

Il est urgent de poser le diagnostic des ports décentralisés. En Normandie, en Bretagne, en Aquitaine ou en Méditerranée, les ports décentralisés sont trop souvent fragilisés par l'absence de vision nationale et cohérente des ports, à la trop grande limitation des moyens d'investissement, à des schémas de gestion, comme les délégations de service public à des entreprises privées, elles-mêmes en proie parfois à la tentation de productivité toujours plus grande pour satisfaire les exigences de leurs actionnaires. À rebours du développement libéral de nos ports, nous revendiquons :

- ⇒ **La complémentarité des places portuaires comme facteur de développement ;**
- ⇒ **L'internalisation ou la ré-internalisation des tâches et des missions essentielles ;**
- ⇒ **La sanctuarisation des missions régaliennes : sûreté, dragage, etc. dans une logique de pérennité des ressources au service des ports utilisateurs.**

Fort de cette analyse de la situation générale du transport maritime français, la CGT a travaillé à des propositions offensives et pragmatiques pour un report modal massif, clef de la décarbonation. Pour exemple, certaines de ses propositions sont incluses dans le plan de développement du GPM de Bordeaux dont une partie est intégrée au volet CPER :

- ⇒ DÉCARBONATION des carburants maritimes par la production d'énergies renouvelables sur les emprises des ports (Panneaux photovoltaïques, méthanisation, hydrogène vert...).
- ⇒ MODERNISATION du slipway permettant de répondre à la structure du marché fluvial de la Garonne et de développer de nouveaux marchés et des potentialités étendues.
- ⇒ MISE À NIVEAU des ouvrages, structures infrastructures ou superstructures nécessaires à la bonne réalisation des missions.
- ⇒ AMÉLIORATION de la connectivité ferroviaire des ports de Bordeaux et Bassens. Création d'offre multimodale complétant la plateforme multimodale de Hourcade.

Hervé Pineaud