

Edito	P 1
Déchets, enjeux transports et service public	P 2
Menace sur Aéroports De Paris	P 4
Dossier : Assises de la mobilité	P 6
Industrie et Transports	P 15
Formation UIT	P 20
Appel de la 11 ^e conférence de l'UIT	P 22
Nouvelle direction de l'UIT	P 24



POUR UNE VRAIE DÉMOCRATISATION DES LIEUX DE DÉCISIONS ?



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

Le président Macron, avec son gouvernement donne le sentiment qu'il consulte sur tous les sujets de société. Or, c'est l'inverse qui se produit. Les effets de manche, l'usage de la communication peuvent convenir à certains, mais la réalité est bien différente.

Les assises de la mobilité en sont une illustration. A y regarder de près, les réunions organisées par les préfets dans les départements ou celles encore thématiques l'ont été sur convocation uniquement. Les syndicats et singulièrement la CGT en ont été exclus.

Pas étonnant compte tenu des sujets qui ont été abordés. Exit les questions des infrastructures et de leur financement qui feront l'objet d'un rapport pour lequel est désigné DURON.

Quand à la situation de la SNCF, elle fera l'objet d'un rapport présidé par Spinetta.

Autant le dire, nous n'avons que peu de choses à attendre de ces assises, si ce n'est que d'individualiser les solutions de mobilité, avec des outils de partages de données par exemple, mais nous avons à y perdre car ces assises déboucheraient sur une loi-cadre, LOMI en remplacement de la LOTI actuellement.

Les enjeux de transports, la place qu'ils représentent dans notre quotidien, qu'ils concernent les activités voyageurs ou marchandises, sont si structurants qu'ils méritent une autre prise en compte de la sphère publique.

Les alertes des 15 000 scientifiques provenant de 184 pays différents à propos de la dégradation de notre planète et le poids que représentent les échanges des personnes et marchands dans le monde, au travers des modes de transport rejetant des Gaz à Effets de Serre imposent des solutions alternatives qui organisent le transport dans

une logique multimodale privilégiant les modes de transports plus vertueux.

A partir de ces urgences et de l'échec des politiques de transport menées, les enjeux économiques, industriels, sociaux et environnementaux doivent faire l'objet de plus de démocratie dans les choix et les décisions.

Elles ont toutes conduit au dumping social et environnemental qui s'est traduit par un abaissement des standards sociaux et par une mise en concurrence des personnels en France et en Europe, et par l'externalisation hors de France des lieux de production des produits manufacturés, de la casse de nos industries, etc contribuant à augmenter les besoins de transports.

Les propositions de la CGT doivent être entendues. Dans le cadre des « assises de la mobilité » et en l'absence de véritable débat, la CGT a élaboré un cahier d'acteur reprenant des propositions vertueuses privilégiant l'intérêt général, téléchargeable sur le site suivant : <http://cgt.fr/Cahier-d-acteur-Assises-de-la-mobilite.html>.

Une véritable maîtrise publique des transports est nécessaire avec comme outil la création d'un Pôle Public de Transports de voyageurs et de marchandises.

La conférence de l'UIT qui s'est déroulée les 28, 29 et 30 novembre a confirmé nos analyses et propositions.

L'intervention des salarié-e-s du secteur des transports et de l'équipement sous toutes ses formes, avec les associations des usagers et des ONG sera nécessaire pour influencer sur les politiques afin que leurs décisions répondent à l'intérêt général dans toutes leurs dimensions.

**Vivre mieux partout et pour tous,
une idée moderne**

DÉCHETS – Enjeux transports et service public



Etat des lieux

La collecte des déchets ménagers a été instaurée dès le Moyen Age dans diverses villes. Elle a été conteneurisée, en 1884, à Paris par le Préfet de la Seine Eugène Poubelle. Compétence dévolue aux communes et établissements de coopération intercommunale, elle est aujourd'hui assurée majoritairement par environ 2600 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et communes. Ces structures

ont le choix d'effectuer la prestation en régie directe avec du personnel territorial, ou de la déléguer à une entreprise du secteur privé via des marchés publics ou des délégations de service public. Ainsi pour les ordures ménagères résiduelles, 54% des collectivités sont en marché de prestation. Plus de 40 000 salariés travaillent dans les entreprises prestataires.

Le service public des déchets en chiffres

- 345 millions de tonnes de déchets dont 30 millions pour les ménages, 64 millions pour les entreprises, 4 millions pour les collectivités et 247 millions pour la construction. Le service public local a collecté 38 millions de tonnes ménagères
- Le parc des installations de traitement est le suivant : 558 centres de compostage, 390 centres de tri, 238 installations de stockage, 126 unités d'incinération (113 de production d'énergie, 13 de méthanisation). Pour les déchets non ménagers : 179 centres de tri.
- Le taux de valorisation est passé de 21% (2000) à 35% (2012) dans une filière de valorisation et de 24 à 29 % dans la production d'énergie, la part des déchets envoyés en centre de stockage est passée de 52% à 35%.
- Sur 2 300 structures de collecte de déchets : 82% sont des structures intercommunales (communautés = 1406, syndicats=467, 18% de communes.)
- Sur 702 structures de traitement, 57% sont des structures de communautés (communautés = un peu moins de 40, près de 250 pour les syndicats, 34 pour les communes et 1 pour le département.)

Enjeux

Pour la CGT, les activités du déchet sont bien un enjeu de société : en effet, la collecte et le traitement des déchets sont bien d'intérêt public pour l'ensemble des citoyens, lassés de voir de grands groupes s'enrichir sur le dos des salariés qui travaillent souvent dans des conditions déplorables. Ce sont ces mêmes citoyens qui en supportent le surcoût, en voyant leur Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères augmenter régulièrement. Il est temps pour tous, que soit mise en place une réelle politique du « pollueur payeur », et une réelle prise en compte du traitement des déchets que nous produisons.

Aujourd'hui, nous assistons à une maîtrise des coûts de la filière activité du déchet, voire même à une diminution face aux difficultés que rencontrent les collectivités en argumentant la baisse de la Dotation Globale de Financement, alors que cette activité est financée par la TEOM qui ne cesse d'augmenter.

Pour la CGT, il est important et vital que l'Etat attribue un financement pérenne aux collectivités afin qu'elles puissent assurer un service de public de qualité. Il est posé ici le problème d'une gestion à travers des choix différents, soit la collecte en régie ou à travers les marchés publics délégués au privé. Les autorités organisatrices font le choix politique suite à l'étranglement financier que subissent les collectivités depuis les dernières réformes et n'ont de cesse de déléguer au privé la gestion des déchets qui entraînent une hausse importante pour l'ensemble des contribuables.

Pour aller plus loin

Les sociétés publiques locales, une création récente, selon l'esprit de la loi, les SPL sont de nouveaux outils mis à la disposition des collectivités territoriales leur permettant de recourir à une société commerciale sans publicité ni mis en concurrence préalable, dès lors que certaines conditions sont remplies. Elles ont vocation à intervenir pour le compte de leurs actionnaires dans le cadre de prestations intégrées (quasi-régie) : En fait, elles semblent remplacer, peu à peu, le SEML afin de « reconquérir » certaines prestations externalisées, de développer des relations contractuelles avec une entité qui est distincte des collectivités mais proche comme le serait un service externe.

Ces choix là entraînent un manque de transparence de l'utilisation de l'argent du contribuable (argent public) qui se chiffre à plusieurs milliards avec une qualité de service souvent dégradée pour le contribuable qui voit la baisse des fréquences de collecte et du service rendu à la population ; avec des conditions de travail pour les salariés qui se sont dégradées depuis des années .

La CGT revendique la prise en compte d'une meilleure gestion des déchets (transparence financière, économie circulaire) ; le transfert aux communautés et le plan régional des déchets va nous impacter au niveau des investissements et de l'organisation des services des traitements des déchets.

Nous devons être attentifs à ces plans régionaux en termes d'exercice du droit de grève aux regards des obligations figurant dans le plan régional. L'article 66 de la Loi NOTRe concernant l'élargissement du champ des compétences des communautés d'agglomération ; quel avenir pour les syndicats mixtes/ EPCI. Dans les cas de délégations de services publics, quel allotissement ? Quel impact des plans régionaux et du respect de leurs objectifs ? Elaboration des cahiers des charges avec la prise en compte des critères sociaux et environnementaux.

Une pression budgétaire qui pourrait déboucher sur un moins-disant social.

La branche activité du déchet a engagé un plan de travail, depuis les deux dernières années, pour redonner des perspectives revendicatives collectives et partagées par les camarades de la branche. Un accent particulier a été mis sur l'appréhension des données économiques qui sont les clés de compréhension lors des appels d'offres qui se multiplient.

Menace sur Aéroports De Paris



La décision d'une **nouvelle vague de privatisation d'entreprises, dont Aéroports de Paris**, complétée par la loi Pénicaud contre les droits du travail, constituent une régression sociale sans pareil.

Les décisions du gouvernement Macron confirment qu'elles sont au service de l'oligarchie industrielle et financière, celle des actionnaires institutionnels, des puissants et des riches. Les ordonnances sur la loi travail montrent aussi que le gouvernement veut taper fort sur les travailleurs en procédant au détricotage des droits sociaux. Nous sommes toujours au cœur de l'antagonisme entre le travail et le capital dans notre société, basée sur le système capitaliste.

Mais quelles sont les vraies raisons qui poussent tous les gouvernements **depuis les années 90 à vouloir privatiser le secteur public ?** Cette politique, depuis 30 ans, a un fil conducteur que nul ne doit contester : la suprématie de la loi du marché sur toutes les sphères de la société. L'Etat ne devant prendre en charge que les besoins collectifs auxquels le marché ne peut répondre pour cause d'insuffisance de taux de rentabilité.

Pour accélérer sa « mondialisation », stade actuel de son développement, le capitalisme a besoin de liquider les structures de l'Etat qu'il avait utilisées dans une phase antérieure. Caractérisée par les traités européens, l'intégration européenne est l'outil politique de cette restructuration sur le continent afin d'occuper de nouveaux terrains où pourra s'exercer la loi de fer des actionnaires-prédateurs des groupes du CAC40 sur le secteur public et nationalisé, la protection sociale, la

réglementation du travail et garanties collectives. Le choix de société illustrée par les lois Macron en est le dernier exemple.

Depuis de nombreuses années, c'est l'idée même de « service public » qui fait l'objet d'une entreprise de démolition systématique par le patronat et les gouvernements tant sur le plan idéologique (en discréditant les valeurs et les personnels des entreprises et administrations publiques) que sous l'aspect économique en imposant les règles de la logique marchande dans les services publics, en instaurant une concurrence acharnée entre eux. Ce qui favorise la privatisation des créneaux à fort taux de rentabilité grâce aux soumissions gouvernementales. Et ce, au nom de l'emploi, la compétitivité... ce qui est antagonique !

Privatiser au nom de la dette publique ? un leurre !

L'argument idéologique utilisé par le pouvoir politique et patronal pour s'attaquer au secteur public consiste à dénoncer la « dette publique » et à trouver les moyens pour la réduire : les privatisations en vagues successives. Or, l'argument de la dette publique repose sur une escroquerie depuis des décennies : « *De 1999 à aujourd'hui, l'ensemble des allègements décidés chaque année a réduit les recettes publiques de près de 3 points de PIB. ... L'effet cumulé sur 10 ans de ces manques à gagner est énorme, puisque les experts ont calculé que la dette publique qui en 2009 représentait 77,6% du PIB serait seulement de 20% du PIB si la pression des prélèvements fiscaux et sociaux n'avait pas baissé* » (édito des échos juin 2010).

La montée de la dette de l'Etat n'est pas le résultat d'une croissance immodérée des dépenses populaires et des services publics car leur part dans les dépenses de l'Etat est en effet restée à peu près fixe : 21,8 % du PIB en 2014, contre 23 % en 1980.

La dette n'est pas publique mais privée !

Elle est liée à un maquis des multiples exonérations faites au patronat : défiscalisations des revenus du capital, en passant par les baisses massives et continues des cotisations sociales des entreprises au nom tantôt de « la baisse du coût du travail pour résorber le chômage » (avec également la belle efficacité qu'on sait), tantôt au nom de l'« attractivité du territoire », jusqu'aux dernières diminutions des taux marginaux de l'impôt sur le

revenu, et des exemptions en tout genre permettant aux plus riches de ne payer que des clopinettes au fisc.

La logique actionnariale des privatisations travaille pour un seul camp, celui du capital contre le travail qui, pourtant, crée toutes les richesses. Il faut changer le cadre économique et social !

L'enjeu est majeur. En France, historiquement, étape par étape, le Secteur Public et Nationalisé est devenu l'outil que le peuple s'est donné pour s'assurer les moyens et la maîtrise de son développement à partir d'une conception d'égalité entre les citoyens. Cette raison d'être, ce choix politique majeur, a institué le service public français comme moteur de développement de la société, comme facteur de cohésion sociale, comme vecteur d'avancées technologiques et de démocratie sociale, comme élément structurant dans l'aménagement du territoire.

C'est le cas de nos aéroports, des transports en général, des réseaux de communications, de l'énergie, de la santé, de l'éducation, des collectivités locales, etc auxquelles nous pouvons ajouter les organismes sociaux (sécurité sociale) tous financés, comme le reste de l'activité économique par la richesse nationale créée par le Travail.

Le programme du Conseil National de la Résistance basé sur l'intérêt général et ceux du travail a permis d'inscrire dans la constitution de 1946 que : *« tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert le caractère d'un service public national ou d'un monopole de fait doit devenir la propriété de la collectivité »*.

Ainsi, l'existence et le développement du secteur public et nationalisé a constitué des conquêtes sociales et politiques du mouvement populaire, du monde du travail, qui à différentes périodes, se sont donnés les moyens politiques de faire prévaloir leurs exigences de progrès social, de liberté et d'égalité, en limitant d'autant la domination des possédants du capital. Des limites auxquelles ceux-ci ne se sont jamais résignés.

Nous réaffirmons la supériorité du secteur public et exigeons un système économique débarrassé de la prédation du capital et ses actionnaires parasites.

Le transport, est un élément structurant de l'économie nationale. Dès lors, **la maîtrise publique doit reprendre la main** sur la stratégie économique, financière et sociale de la compagnie Air France mais aussi sur celle de tous les aéroports. C'est une question de souveraineté : préserver les intérêts sociaux et économiques de notre pays dans tous les domaines tels l'énergie, les communications, la santé, l'éducation, les territoires, l'eau, l'agroalimentaire et le secteur bancaires.

A l'expérience, **les salariés apparaissent bien comme les seuls défenseurs de leur entreprise** : ils créent par leur travail toute la richesse produite. Il y a urgence à retirer le pouvoir décisionnel à des actionnaires «sans frontière et sans conscience». Nous posons clairement la question d'une appropriation, **d'une maîtrise sociale**

et de la place concrète des salariés dans les choix stratégiques de nos entreprises.

En s'appuyant sur les campagnes lancées par la Confédération, sur **« l'industrie et les services publics »**, la CGT structure sa vision sur les choix stratégiques en matière d'aménagement du territoire et de développement du transport aérien.

Les aéroports de Paris un cas d'école

Le maintien majoritaire de l'Etat dans le capital d'ADP est dicté par les intérêts nationaux en matière de transport aérien et de développement de ses infrastructures aéroportuaires.

Les missions d'Aéroports De Paris de construire, d'aménager, de développer et d'exploiter les principaux aéroports d'Ile-de-France ont permis, dès la création de l'Etablissement public en 1945 de placer la France et son savoir faire aéroportuaire au tout premier plan international.

Le système francilien aéroportuaire (avec la complémentarité des trois plateformes de Paris Charles de Gaulle, Orly et le Bourget) que représente ADP est un élément structurant de l'aménagement du territoire national et un outil essentiel des échanges de la France avec le monde.

La compagnie aérienne nationale qui joue un rôle majeur dans cette structure. Cependant, elle évolue dans un environnement très concurrentiel, c'est pourquoi la préservation de l'équilibre entre ADP et Air France est indispensable pour assurer le maintien du pavillon français. Le doublement du trafic mondial dans les 20 prochaines années nécessitera un développement des capacités aéroportuaires nationales sur le long terme impliquant des investissements de plusieurs milliards d'euros.

Les aéroports jouent un rôle considérable dans l'aménagement du territoire et leur poids économique dans les régions est majeur.

A titre d'exemple, l'étude du cabinet BIPE a établi que les aéroports parisiens représente 1,7% du PIB national et 2% de l'emploi en France.

Il s'agit de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, et donc des citoyens, et le contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public.

Dans le cadre général, la question de fond est « existe-t-il une réelle stratégie de l'état sur le transport aérien ». Dans la continuité des assises de la « mobilité », Les assises du transport aérien qui se tiendront sur le premier semestre 2018 seront l'occasion de réaffirmer la nécessité d'un changement profond des choix de politique économique et de gestion des entreprises, comme le revendique la Cgt.

Introduction

Quelle finalité de ces « Assises pour le gouvernement » ? Objectif revendicatif de la CGT



Dès le lancement, le 19 septembre 2017, des « Assises de la mobilité » par le gouvernement, le ton et les axes donnés ont amené la CGT à s'exprimer en rappelant qu'on ne pouvait limiter le débat qui allait s'engager à la seule mobilité des personnes.

Pour la CGT, rejointe en cela par d'autres organisations syndicales et ONG, il y a nécessité de traiter dans une même démarche le transport des personnes comme des marchandises.

D'ailleurs, malgré une organisation profondément anti-démocratique où le fait syndical a été exclu des réunions qui se sont tenues dans les territoires, les questions des transports, des infrastructures, du financement, de l'environnement, d'aménagement du territoire et de service public portées par la CGT, se retrouvent dans les débats et bousculent « l'ordre établi » de l'organisation et des visées de ces assises.

La sortie de 2 tracts CGT aux salariés, appuyés par un cahier d'acteurs ([http : //cgt.fr/cahier-d-acteur-assises-de-la-mobilité.html](http://cgt.fr/cahier-d-acteur-assises-de-la-mobilité.html)), contribuent de cette démarche de rassemblement et d'appropriation des enjeux autour de ces assises, dépassant les seuls secteurs des transports et marchandises.

Car la démarche revendicative va être déterminante dans la suite qui sera donnée après la clôture des assises, le 13 décembre 2017, qui doivent déboucher sur une loi d'orientation des mobilités, (remplaçant la LOTI) et intégrant une nouvelle loi de programmation des infrastructures.

La CGT veut être à l'offensive pour porter les revendications qu'elle met en avant dans une période où tous les secteurs des transports et infrastructures sont dans le rouge, nécessitant des actes politiques forts en rupture avec les politiques transports de ces dernières années.

De plus, des signes négatifs sont envoyés, dans la période, quand le gouvernement français accepte que le transport routier soit exclu des discussions sur les « travailleurs détachés » au niveau européen. Ce qui ne va faire qu'amplifier le dumping social qui ravage déjà tous les secteurs transports et aussi au moment où la SNCF est menacée de disparition.

Il y a un antagonisme entre ce dumping social et les enjeux environnementaux.

C'est pourquoi :

- Une priorité doit être mise sur le report modal de la route vers le rail et le fluvial tant pour les personnes que pour les marchandises ainsi que le développement et l'amélioration des transports publics collectifs. En effet, si nous voulons réduire les émissions de GES des transports, si nous voulons réduire la saturation routière, réduire la consommation d'énergie quelle soit carbonée ou électrique d'ailleurs, ça passe par une politique multimodale en plaçant les différents modes en complémentarité et non plus dans une concurrence stérile qui conduit à la situation que nous subissons aujourd'hui.
- La dimension service public –absente des débats- doit être replacée au cœur des enjeux comme élément essentiel de la solidarité à laquelle il est fait référence ; mais de façon déconnectée de l'intérêt général.
- Les questions de financement sont aussi un enjeu fondamental. Il faut arrêter de considérer les investissements dans les infrastructures servant les transports collectifs comme des coûts. Les investissements, d'aujourd'hui, sont les richesses de demain à condition qu'ils soient sous contrôle et maîtrise publics, notamment sorti des PPP.

Ce dossier, en complément de ce qu'a déjà produit la CGT, a pour objectif de contribuer à l'appropriation revendicative et à l'élévation du nécessaire rapport de forces appuyé sur des revendications concrètes.

Transports des personnes et mobilités durables

Enjeu de service public !



Mieux répondre aux besoins de transports commence par l'arrêt de la création de nouveaux besoins de transports liés à l'urbanisation du territoire et au développement croissant de nos villes rejetant toujours plus loin les populations, en raison notamment de l'inflation du prix du foncier. L'éloignement non choisi du lieu de travail impose toujours plus de mobilité et l'augmentation du budget transports des salariés, avec leurs conséquences négatives sur leur mode de vie et leur qualité de vie.

La métropolisation, aggravée par les réformes territoriales (lois NOTRe, MAPTAM ...) et les choix politiques et du capital, amplifie ce phénomène de concentration des activités. Ceci entraîne des déplacements de population, souvent les plus précaires et pauvres, et désertifie de plus en plus de territoires ... sources de profondes inégalités sociales. La casse des services publics locaux amplifie aussi cette mobilité contrainte (fermetures de bureaux de postes, d'écoles, de services hospitaliers, regroupements de mairie et de service administratifs ...). De plus en plus de personnes sont en situation de « précarité énergétique des transports ».

- Dans ces assises, la CGT demande le respect de l'accord de Paris (COP 21) à savoir l'arrêt de l'étalement urbain et l'artificialisation des terres, une revendication qui commence à trouver un écho. Il faut arrêter de développer les hyper concentrations de lieux de travail –souvent le fait de délocalisations complètement déconnectée de l'habitat et des lieux de vie, avec pour effet un allongement des temps de transports journaliers, mais aussi une augmentation de la mobilité imposée.

- La CGT demande de rendre systématique les études d'impact transport avant la création ou lors de réaménagement de zones industrielles, d'activités commerciales ou résidentielles, avec incitation à mettre en place des services de transport en commun et des équipements adaptés aux modes doux (vélo ...) au risque d'augmenter encore les besoins de transport et de multiplier les coûts financiers pour le contribuable sans oublier les répercussions environnementales.

Pour la CGT, une politique efficace de transports doit s'appuyer sur la construction d'une offre de transports qui réponde à l'intérêt général et sur la complémentarité des différents modes de transports, ceci impose une maîtrise publique.

Car les politiques menées ces dernières années conduisent à ce que pour beaucoup de nos concitoyens, la question de l'accessibilité se pose tout simplement soit parce qu'il n'y a pas ou plus de transports collectifs, soit ceux-ci n'ont pas (ou plus) les horaires adaptés ou n'ont plus la densité suffisante pour répondre aux besoins des usagers.

Et cela quel que soit le territoire (urbain, périurbain, rural) et les modes (ferré, bus, urbains, interurbains, autocars etc).

Ainsi, dans certains territoires, des lignes SNCF ont été fermées, enclavant ces territoires, ne permettant plus les correspondances et la multimodalité, fragilisant le maillage du réseau –si nécessaire- (TER-TET-Intercité-TGV ...). Et l'avenir de nombreuses lignes se joue sur le critère économique et de rentabilité et non sur l'intérêt général de disposer d'un service public de transports de qualité. C'est le cas pour les lignes ferroviaires classé Union Internationale des Chemins de Fer 7 à 9 qui représentent nationalement 12 6632 km (44% du réseau national). Et dont 9252 km sont avec du trafic voyageurs.

Dans le même temps, l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) ainsi que les trains de nuit répondant pourtant à des besoins réels, particulièrement pour le désenclavement des territoires sont menacés ou ont déjà disparu, ce qui est inconcevable. Nous allons vers une diminution de l'offre ferroviaire au profit du routier voyageur. La déréglementation du transport routier voyageurs, dans une logique de concurrence exacerbée fragilise un peu plus l'avenir de ces trains, tout en ne répondant pas aux besoins réels de transports collectifs particulièrement dans les zones rurales.

D'ailleurs, le dernier rapport de l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) note –pour la première fois, depuis des années- une baisse du nombre de voyageurs utilisant le ferroviaire.

Les réseaux de transports urbains, s'ils ont connu des dernières décennies fastes de développement de l'offre et de l'emploi, vivent les contrecoups de la crise financière et de ses conséquences sur les finances publiques, renforcées par les politiques de l'offre menées par les gouvernements successifs. Ces difficultés ont parfois été accrues par des investissements hasardeux des collectivités locales avec des infrastructures lourdes et coûteuses, disproportionnées au regard des besoins et des choix technologiques non éprouvés.

Et là aussi, et c'est nouveau, plusieurs réseaux urbains diminuent leur offre accompagnée de suppressions d'emplois.

Nous assistons dans le cadre d'anticipation de renouvellement de contrats de transport ou de réponse à celle-ci, quelles que soient les formes de gestions choisies, à une volonté accrue des pouvoirs publics d'obtenir des économies sur l'exploitation des réseaux de transports. Cela se traduit, principalement, par des réponses alliant dumping social et remise en cause des conditions sociales et salariales des salariés en charge de la mise en œuvre du service public.

Ce phénomène s'est amplifié avec la nouvelle réforme du système ferroviaire qui, rappelons-le, n'est toujours pas financée et les réformes territoriales (loi NOTRe et Maptam).

C'est pourquoi, la CGT –dans le cadre de ces assises– demande que le service public soit au cœur du processus de l'ensemble du processus des transports et de la mobilité, afin de garantir une égalité et une qualité d'accès aux transports collectifs, un service public partout et pour tous, comme le porte la campagne de la CGT. Dans ce contexte, la CGT propose un pôle public de transport tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Ce pôle public de transport reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'entreprises de transports et de gestion des réseaux et des infrastructures exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Il serait placé sous contrôle public et social : DGITM (ministère des Transports), élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (syndicats de salariés, associations d'usagers, ONG environnementales).

La question des transports étant cruciale pour un autre type de croissance au service du plein emploi solidaire et du développement humain durable, le pôle public de transport pourrait jouer un rôle important au service de ces objectifs.

Les services de transports ne doivent plus être soumis à la loi du marché et doivent garantir les obligations prioritaires de services publics en vue de répondre aux besoins de qualité et de sécurité.

À cette fin il faut développer le fret ferroviaire, fluvial et maritime, dans une logique multimodale, et leur donner un caractère de service public au regard du développement humain durable et de la sécurité.

Il faut garantir une maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir de la logique de concurrence avec le rail et le low cost aériens fortement subventionnés.

Ce Pôle Public de Transport des voyageurs et des marchandises doit être en charge :



d'évaluer les politiques publiques en matière de transport, de structurer l'ensemble des transports du territoire français (métropole et continuité territoriale avec les Ultra-marins) dans le respect de l'intérêt général, de veiller à la complémentarité entre les modes, de contribuer à la politique d'aménagement du territoire qui allie le tissu économique et industriel, la localisation des lieux de production avec les lieux de vie, de travail et d'activité économique, social et culturel, d'abaisser les émissions polluantes et celles qui concourent au réchauffement climatique pour relever les défis environnementaux dans le respect des conditions sociales des personnels, de contrôler à ces fins l'utilisation des fonds publics, les investissements nécessaires en matière de matériels et d'infrastructure...

d'utiliser l'évolution des sciences et des techniques, le digital notamment, dans un souci d'amélioration de la qualité de la production dans le respect du développement humain durable,

Les principes de démocratie, d'égalité, de solidarité, de qualité (consistance, confort, régularité...), d'accessibilité, de sécurité doivent être notre boussole.

La démocratisation des lieux de décisions doit être la pierre angulaire du Pôle Public de Transport des voyageurs et des marchandises.

L'accessibilité aux transports collectifs nécessite une volonté publique forte en rupture avec les choix qui prévalent depuis des années.

Permettre à de nouvelles catégories de population à utiliser les transports collectifs nécessite d'assurer des services les week-ends où –dans de nombreuses villes et agglomérations– ils se font plus rares, obligeant les populations à utiliser leur véhicule personnel. Nous constatons pourtant que partout où existe un bon système de transports collectifs, ceux-ci sont autant utilisés pour les besoins personnels (voire plus) que pour le domicile/travail. Ce problème est particulièrement récurrent dans les périphéries des villes et tend à s'accroître avec l'étalement urbain.

L'accessibilité, c'est aussi permettre aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de pouvoir accéder aux transports collectifs, ce qui est encore loin d'être le cas. D'ail-

leurs, la mise en œuvre de la loi de 2005, portant sur l'égalité des chances, voit son volet sur les PMR reporté à une date inconnue faute d'investissements suffisants.

- c'est aussi traiter des financements :

En étendant le versement transport à toutes les régions (au titre des régions, seul l'Ile-de-France peut le collecter aujourd'hui).

En rendant obligatoire le versement transport, dès le premier salarié, dans les entreprises.

Beaucoup d'entreprises –comme en Ile-de-France - sont des TPE de moins de 10 salariés qui bénéficient, pour leur activité, des transports en commun. Il est bon de rappeler que les entreprises sont les premières bénéficiaires des transports publics tant pour l'acheminement de leurs personnels que pour le fonctionnement même de l'entreprise. Regardons le coût de la saturation routière ...

- Il faut un retour de la TVA à 5,5% (aujourd'hui 10%) pour les transports collectifs publics.

La flexibilisation des horaires amène à une multiplication des prises et fins de services dans les entreprises : tôt le matin ou extrêmement tard le soir et à des heures où il n'y a plus (ou très peu) de transports collectifs, obligeant les salariés à utiliser leur voiture. Cela nécessite de développer l'offre dans ces créneaux sensibles en étroite collaboration avec les salariés du secteur et leurs organisations syndicales, de rouvrir des lignes SNCF – fermées ces dernières années- de mettre en service de nouvelles lignes de transports urbain et interurbain. ...

Les évolutions technologiques, comme le numérique, peuvent contribuer à mieux coordonner cette nécessaire complémentarité plutôt que de travailler à des solutions individuelles de service numérique autour du transport qui sont beaucoup mises en avant pourtant, ce n'est pas ce qui crée un mode de transport ni l'infrastructure nécessaire. C'est également penser que, pour répondre au problème du financement des réseaux de transports, il s'agirait uniquement d'en reporter le coût sur le citoyen par la mise en œuvre de plateforme numérique de mise en relation entre une offre et une demande sans intervention des pouvoirs publics. C'est oublier aussi la réalité de la fracture numérique pour une partie des citoyens, notamment les plus âgés, les plus précaires ... Il faut pour cela réellement organiser la multimodalité et la complémentarité entre les modes, par exemple, à partir des gares, en faire des pôles de transports multimodaux entre les transports ferroviaires, routiers voyageurs et les transports urbains. La concurrence –aberrante et coûteuse- entre les modes, comme dans certains départements (on peut voir des cars assurer des dessertes au départ de gares SNCF similaires aux dessertes TER à la même heure) doit cesser. Il serait plus efficace de travailler dans un esprit de complémentarité afin de développer l'offre en plaçant les horaires de cars entre les TER, par exemple pour limiter les ruptures de charges – particulièrement dans des zones rurales ... Le numérique doit servir cette complémentarité.

Cette problématique de l'offre et de l'accessibilité conduit à trouver des solutions alternatives individuelles, ce qui conduit au développement de Nouveaux Services à la Mobilité (covoiturage, auto-partage ...). Mais, attention, cela ne doit pas se faire à la place et au détriment du service public accessible à tous et de l'intérêt général, d'où l'importance du pôle public et sortir de cette organisation « anarchique » des transports qui conduit à la généralisation de « l'uberisation » des Transports et des emplois.

Car, pour rendre les transports accessibles, il faut donc un service public de qualité ayant, au moins, la même attractivité que la voiture. Cela passe par des moyens supplémentaires en personnel comme en matériels.

Ainsi, pour la CGT, l'élaboration des plans de transports dits « plans de mobilité intermodaux d'entreprise » et de l'offre, notamment des horaires, doivent être réfléchis en commun avec les AOM et les salariés des entreprises concernées ; ce qui donnerait une véritable réponse aux problèmes de déplacements des salariés.

La prise en charge domicile/travail est un droit !

Depuis le 1^{er} janvier 2009, dans les entreprises, le remboursement de 50% des titres de transports collectifs est un dû. Pour autant, cela n'est pas encore appliqué dans toutes les entreprises et il faut donc exiger l'exécution de ce texte de loi, par tous les employeurs, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Ce remboursement minimum n'est pas négociable, c'est 50% du coût propre à chaque salarié qui doit être remboursé : usage du TER, RER, du Transport Urbain et Interurbain et location de vélo type «vélib».

Mais, si nous voulons vraiment que se forme un véritable report modal de la voiture vers les transports collectifs, la CGT propose d'aller au-delà des 50% de prises en charge pour aller vers 100%.

Le droit au transport se pose aussi bien pour les déplacements des personnes que pour ceux des marchandises. Ce concept et ce droit sont, pour autant, loin d'être concrétisés dans les faits et la direction que donne le gouvernement à ces «Assises de la Mobilité » va à l'opposé.

Nous voulons donner du sens au concept de service public dans le secteur des transports.

Nous voulons également rendre efficient et inaliénable le droit au transport pour tous, inscrit en France dans la LOTI, que le gouvernement veut remettre en cause avec ces assises devant déboucher sur une nouvelle loi d'orientation des mobilités.

Nous voulons concrétiser et pérenniser ce droit au transport avec une égalité de traitement en tout point du territoire.

SERVICES PUBLICS ... PARTOUT ET POUR TOUS !

TRANSPORT des marchandises et logistique

Substituer la complémentarité des modes à leur mise en concurrence

Le transport des marchandises et la logistique sont parmi les absents des assises de la mobilité lancées par le gouvernement et qui arrivent à leur terme. Cela augure mal du futur contenu de la loi d'orientation sur les mobilités intérieures qui sera débattue en 2018.

Or, il s'agit d'un enjeu essentiel en termes économiques, sociaux et environnementaux qui appelle la définition d'une vraie politique publique. Rappelons ainsi qu'entre 1970 et 2003, le PIB mondial a été multiplié par 7 et les échanges par 25, que le transport est le premier secteur d'activité responsable du tiers des émissions de GES (Gaz à effet de serre), le transport routier étant à lui seul émetteur de 95% de ces émissions, 50% de cette part revenant aux véhicules particuliers.

L'hégémonie routière engendre des coûts énormes pour la collectivité (infrastructures notamment). La congestion routière s'accroît et devient paralysante pour les échanges. Les estimations chiffrent à 350 milliards d'€ le coût global des embouteillages entre 2013 et 2030 en France, dont 201 Mds pour la seule Ile-de-France. Les accidents et la pollution (l'OMS chiffre à 45000 le nombre de décès annuels imputables à l'ozone et aux particules) sont des coûts là aussi externalisés vers la collectivité.

Le marché est incapable de répondre aux défis posés

Le transport de marchandises relève très majoritairement des entreprises privées (chargeurs, logisticiens, transporteurs...). Il n'est donc considéré que dans un processus de production et de mise à disposition de biens dans lequel sa valeur doit être la plus faible possible, ce qui favorise les délocalisations de la production dans les pays à bas salaires. Cette sous tarification est instituée par l'externalisation des coûts, une fiscalité favorable au mode routier et le dumping social. Elle a été accompagnée sinon provoquée par les choix gouvernementaux successifs (abandon de la tarification routière obligatoire, exonération fiscales en particulier sur la TICPE, travailleurs détachés...).



Il en va également de l'aménagement du territoire au moment où les phénomènes de métropolisation concentrent les populations et les activités, créant de forts déséquilibres sur fond de concurrence entre territoires. Enfin, les infrastructures de transport terrestre sont à la fois utilisées par le transport des marchandises et par le transport de passagers. L'enjeu de leur financement est donc commun aux deux secteurs.

Cette vision du transport et de la logistique, qui nécessite malgré tout, des engagements financiers importants de la collectivité pour les infrastructures routières, repose sur le postulat jamais démontré que le marché se régule tout seul et que sa fameuse « main invisible » finit toujours par l'orienter vers la réponse aux besoins. L'expérience montre qu'il n'en est rien et que jamais dans notre histoire les déséquilibres n'ont été aussi importants entre les modes de transports et que ce sont les moins vertueux qui se taillent la part du lion.

Quel rôle de la puissance publique aujourd'hui ?

Du Grenelle de l'environnement à la COP 21, le secteur des transports n'a pas été suffisamment au centre des débats. Il n'en reste pas moins que des objectifs ont été annoncés tel celui de passer à 25% la part des modes non routiers dans le transport des marchandises. Cet objectif ne sera pas tenu (le rail représente désormais 10% de part modale et la voie d'eau moins de 4%). Il ne reste que quelques annonces concernant la création d'autoroutes ferroviaires à l'efficacité très discutable et certains projets d'infrastructure ferroviaire (Contournements) certes utiles mais bien insuffisants. Certaines collectivités territoriales investissent aussi cet enjeu, souvent par l'angle des installations de transport combiné Rail-Route voire fluviales. Si ces actions révèlent une

prise en compte volontariste de certaines collectivités dont on peut se féliciter, cela ne se fait pas en cohérence et restent des initiatives isolées.

L'addition de quelques annonces et les initiatives désordonnées ne sauraient constituer une politique en matière de transport et de logistique. La stratégie est absente et aucune vision d'ensemble n'est proposée. Pourtant des pistes existent pour répondre aux défis du développement industriel, de la préservation de l'environnement et d'un aménagement du territoire équilibré. Toutes nécessitent que la puissance publique reprenne la main de façon volontariste.

Quelles pistes pour une politique porteuse d'une stratégie en matière de transport des marchandises ?

Il faut mener la bataille pour l'internalisation des coûts externes propres à chaque mode. Il s'agit en premier lieu d'obtenir une tarification du fret à son juste coût. **La CGT se prononce pour une Tarification Sociale Obligatoire. Cette tarification doit permettre de financer l'élévation du niveau social des salariés des transports. Elle est un levier en faveur du report modal de la route vers le rail et la voie d'eau, contre le dumping social et aussi pour la sauvegarde du pavillon routier français.**

Une Eco taxe poids lourds peut aussi être un outil technique pour y contribuer pour peu qu'elle soit reportée sur les chargeurs et donneurs d'ordre. Plus largement, il faut réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité. Cela accentue la nécessité d'une réforme fiscale.

Les aides publiques aux entreprises industrielles et de service doivent aussi être conditionnées à l'usage d'un mode de transport vertueux pour leurs acheminements. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR...) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.

Face à l'enjeu climatique, les nuisances, la sécurité, les modes alternatifs à la route et l'aérien revêtent un caractère d'intérêt général. Cela pose donc la question du rôle de la puissance publique. Les pouvoirs publics, notamment l'Etat mais aussi les collectivités disposent de leviers qu'il faut cependant renforcer (incitations, investissements, organisations, réglementation). Ainsi, puisque les réseaux logistiques privés (y compris filiales de groupes publics) maîtrisent totalement aujourd'hui le système, la collectivité doit reprendre cette maîtrise et injecter des règles fortes pour agir en fonction de l'intérêt général (Maîtrise des flux et des Origines/Destinations, massification, organisation du report modal).

La SNCF, en s'appuyant sur son groupe, peut redevenir le « bras armé » de la puissance publique pour une telle ambition. C'est la raison historique de l'existence d'un tel groupe et non pas le « business » et la croissance financière à l'échelle internationale. Nous disposons donc d'un atout majeur en matière d'organisation des transports basée sur la complémentarité des modes, chacun d'entre eux étant positionné sur son domaine de pertinence.

L'enjeu majeur des ports maritimes

Le transport maritime est le mode dominant des échanges mondiaux de marchandises (50% des importations de l'UE et 48% de ses exportations). La France, avec ses 4 000 kms de côtes, a les capacités pour devenir un des plus grands acteurs portuaires européens. Nous proposons la création d'un pôle public financier pour aider à la réalisation rapide des grands investissements qui manquent aujourd'hui pour le développement du trafic portuaire, les investissements pour faciliter et améliorer les dessertes, favorisant ainsi la fluidité des échanges commerciaux sur notre territoire mais aussi pour mieux pénétrer l'Europe entière.

A ce titre, la faible efficacité des dessertes ferroviaires des ports en raison de récurrents problèmes d'investissements, pose la nécessité de créer ou libérer des sillons sur le réseau ferré existant et dédiée à la desserte des ports maritimes. Ces éléments sont indispensables pour leur attractivité en regard de bien meilleures conditions de services dans les ports voisins et concurrents. L'axe

Seine entre Paris, Rouen et le Havre doit se développer tant par le mode fluvial que ferroviaire. Il n'est pas normal que seulement 3% des marchandises sortant du grand port maritime du Havre empruntent la voie ferrée quand les grands ports européens utilisent le rail dans des proportions bien supérieures (25% à Hambourg par exemple). La réalisation et la modernisation des lignes doit permettre d'offrir de nouveaux itinéraires et sillons (Serqueux-Gisors notamment).

De la même manière, Nantes St Nazaire et les ports de la façade atlantique peuvent devenir de nouvelles portes d'entrée vers toute l'Europe en modernisant la Voie Ferrée Centre Europe-Atlantique (VFCEA) par des investissements qui n'ont rien d'inaccessibles (560 M€. Ce 2012)

Le maintien d'installations ferroviaires dimensionnées en amont des installations portuaires est vital (Sotheville, le Havre, Miramas, Hourcade, Grande-Synthe...).

Déclarer le wagon isolé d'intérêt général

Le mode ferroviaire possède de nombreux atouts, même s'il n'a pas la même souplesse que le routier pour les dessertes terminale et l'irrigation complète du territoire. Pour autant, le trafic de lotissement (wagon isolé) reste une part essentiel du trafic ferroviaire de transport des marchandises. Il permet une desserte au plus près des besoins par collecte et distribution afin d'alimenter ensuite des trains inter triages massifiés. Il s'appuie sur l'existence d'un réseau fortement maillée en territoire, aujourd'hui menacé par l'étranglement financier de SNCF Réseau et le désengagement de l'Etat. Le wagon isolé est l'outil principal d'une politique de report modal de la route vers le rail. Le sacrifier reviendrait à y renon-

cer ce qui serait à l'opposé de l'intérêt général. Il ne peut être remplacé par d'autres techniques tel le transport combiné qui, alors même que le lotissement a été victime de plans de casse successifs, représente moins du tiers du total transporté par le rail (9 GTK sur 34 GTK au total en 2015). Ce trafic doit être soutenu par la puissance publique et bénéficier des investissements nécessaires à sa relance qui suppose la réouverture de triages et de gares. La reconquête du wagon isolé permettra de redynamiser le transport routier sous pavillon Français dans un concept de complémentarité et de proximité et devrait contribuer à créer les conditions de meilleures conditions sociales pour les chauffeurs routiers.

Réfléchir la logistique urbaine du premier au dernier kilomètre

La logistique urbaine est un enjeu considérable d'aménagement du territoire qui tend à la densification des villes que le phénomène de métropolisation risque d'accentuer, la raréfaction et la cherté du foncier disponible. Or, il s'agit des destinations de l'essentiel des marchandises transportées. Durant les dernières décennies, l'augmentation des volumes a favorisé des installations logistiques (entrepôts) toujours plus spacieux et de moins en moins insérables dans le tissu urbain. Les effets de déconcentration de la logistique vers des endroits toujours plus éloignés des zones de chalandises, a favorisé des besoins de transport nouveau et des trajets toujours plus longs. De plus, ces nouvelles zones logistiques n'ont que peu intégré la nécessité du report modal. C'est donc à nouveau le mode routier qui assure la quasi-totalité des acheminements. L'exemple de l'Ile-de-France avec ses 17 millions de m² d'entrepôts pour l'essentiel situés en deuxième couronne et au-delà, est particulièrement frappant.

Cette croissance en partie artificielle du besoin de transport se heurte néanmoins à des obstacles nouveaux. Il s'agit de la congestion routière qui devient un vrai problème économique et financier pour les logisticiens eux-mêmes et d'une acceptation des nuisances routières de plus en plus difficiles par les populations riveraines et leurs élus, notamment les maires qui usent de leurs pouvoirs de police pour tenter de contraindre les flux sur leurs voiries communales.

Tout cela fait réfléchir autour de solutions nouvelles en matière de logistique urbaine pour intégrer cette fonction à la définition de la ville. Mais trop souvent cette problématique est traitée sous l'angle de « la logistique du dernier kilomètre » qui présente l'inconvénient de ne pas se soucier des acheminements en amont des points de distribution urbain (hôtels logistiques...), bien que des expériences d'acheminement par le rail existent, trop rares (La Chapelle International par exemple).

La préservation des voies pénétrantes en milieu urbain, des faisceaux et autres quais de Cross-Dock revêt une importance vitale pour organiser ces acheminements amont par le rail ou à voie d'eau le cas échéant. Il ne sera pas possible de réintégrer des entrepôts de plusieurs milliers de m² dans les zones denses. Par contre, il existe toujours du foncier disponible et raccordé au réseau ferré pour organiser le stockage de courte durée et l'intermodalité pour la distribution finale au plus près

avec des véhicules de taille plus modeste que les PL en provenance des grandes zones d'entreposage et dotés de motorisations adaptées.

L'approche multimodale complémentaire est la clé de l'action publique possible pour repositionner chaque mode sur son domaine de pertinence écologique, sociale, économique. Tous les modes sont indispensables.

Infrastructures et financement

La dérive dans la financiarisation, avec son corollaire la hausse du coût du capital, a un impact négatif sur les investissements publics nécessaires aux infrastructures, sur les services publics et par la même sur le potentiel productif du pays et sur les conditions sociales.

Ces effets sont directs et indirects.

En effet, la financiarisation de l'économie crée aussi des difficultés dans le secteur et les services publics, directement par plusieurs voies : incrustation de la logique privée dans le fonctionnement des services publics, avec comme conséquences la réduction des moyens humains et matériels, la pression accrue sur les services et les agents, les privatisations, le développement des partenariats public privé (PPP).

Indirectement, l'affaiblissement du potentiel productif pèse sur le revenu national et donc sur les recettes de l'État et conduit à une réduction des moyens des services publics, avec comme conséquences la dégradation de la qualité des services rendus et l'accroissement de l'insatisfaction des usagers, la hausse de la pression sur les agents, le gel du point d'indice, synonyme de baisse du pouvoir d'achat, les suppressions de postes...

Dans une note de travail publiée en 2012, Julien Dehornoy a fait l'inventaire des PPP ferroviaires dans le monde et de leurs vicissitudes. Dans sa revue de 27 PPP ferroviaires, à travers le monde il souligne que la plupart d'entre eux se sont soldés par un sauvetage financier de la part de la puissance publique...

La nouvelle ligne TGV reliant Tours à Bordeaux réalisée dans le cadre d'un « partenariat public-privé » (PPP) par le consortium Lisea, dont Vinci détient un tiers du capital aux côtés de la Caisse des dépôts et des fonds Meridiam et Ardian, a été ainsi concédée au secteur privé pour 50 ans, de 2011 à 2061. Elle pourrait bien également suivre la même trajectoire économique que les 27 PPP déjà initiés dans d'autres pays du globe.

En matière d'infrastructure routières, les PPP représentent une véritable gabegie financière. Une nationalisation des SCA n'impliquerait pas de modifications du contrat de concession tel que conclu avec l'Etat, simplement une prise de contrôle des sociétés par l'Etat. Il faudrait déboursier entre 26 et 36 milliards

d'euros selon le jeu d'hypothèses retenues pour une nationalisation complète des 7 SCA historiques. Dès la première année, une étude (source Microéconomix) a montré que la renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes dégagerait un bénéfice de 350 millions d'euros, bénéfice qui irait croissant au fil des années pour atteindre 1 milliard€ en 2028. A partir de 2029, l'emprunt étant remboursé, l'Etat disposerait de l'intégralité des cash flows (plus de 5 Mrds€ annuels de trésorerie). Ces bénéfices pourraient permettre de baisser ou au moins de geler les péages pendant plusieurs années ou être réinvestis dans d'autres domaines (amélioration du réseau non-concédé, développement des transports...). Pour la CGT, la renationalisation des SCA est une évidence économique et la justification de fond pour la réappropriation sous la maîtrise publique d'un bien public. Les effets de ces investissements sur le bien être collectif sont captés par le capital au profit des sociétés privées au détriment de l'intérêt général.

Plus largement plusieurs études confirment que le bilan des partenariats public-privé est décevant, en France et dans les autres pays. Pourquoi alors tant d'acharnement des gouvernements successifs ? Tout simplement parce que ces « partenariats » permettent d'afficher moins de déficits publics.

Mais quelles en sont les contreparties ? Là aussi le constat est sans appel : la hausse des tarifs et la restriction d'accès aux services. En effet la défection partielle de l'État ouvre un boulevard aux capitaux privés aux dépens des usagers en général et des travailleurs en particulier.

Ainsi nous pouvons affirmer que si on a besoin d'un État stratège, ce mot d'ordre n'est pas satisfaisant, car un État stratège peut servir les intérêts du capital notamment quand son président est un ancien banquier... L'histoire de la France illustre qu'un État stratège et développeur au service des intérêts des travailleurs implique la mobilisation et le rassemblement des travailleurs, et au-delà, autour d'un projet de progrès social : la base même du syndicalisme de masse et de classe.

L'investissement public comporte des enjeux à la fois quantitatifs et qualitatifs, car il s'agit de mieux répondre aux besoins sociaux et économiques, ceux du présent et ceux du futur. Il s'agit donc de lui confier, au-delà de purs aspects économiques, une responsabilité sociale et environnementale. Par exemple, comment l'investissement peut-il contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales et assurer un développement durable ?

Mais qui dit investissement, dit financement. Comment financer l'investissement public alors que l'État est déjà endetté et son budget déficitaire ?

Cette interrogation pertinente nécessite de clarifier d'emblée ce qu'on entend par dette. Si les dépenses engagées pour l'éducation, la santé, la recherche, la culture, les infrastructures, etc. sont nécessaires pour renforcer le potentiel productif sur le long terme, est-il raisonnable de les aborder uniquement sous un angle comptable, comme de la dette ?

D'un point de vue comptable, il s'agit évidemment d'une dette. Mais si on se place dans une visée de long terme, il s'agit bien d'investissements nécessaires pour répondre aux besoins et renforcer et développer les capacités productives. Sachant que le renforcement de ces capacités permet en retour de dégager des moyens pour « rembourser » la dette contractée.

Le sujet du déficit budgétaire et de la dette publique au sens large (dette de l'État, des collectivités et des établissements publics) soulève d'autres questions

aussi. D'un point de vue comptable, le déficit et la dette s'expliquent par l'écart entre les recettes (insuffisantes) et les dépenses (plus importantes par rapport aux recettes). Les deux membres de l'équation peuvent être interrogés. Les recettes de l'État sont peut-être faibles parce que l'État a décidé de réduire l'impôt sur les riches et les plus hauts revenus. Elles sont peut-être aussi faibles, car du fait de l'insuffisance des investissements publics, l'appareil productif s'est affaibli, ce qui empêche d'avoir suffisamment d'activité économique et de revenus. Inversement, le budget de l'État est déficitaire peut-être à cause des dépenses inutiles, à l'instar des aides accordées aux entreprises sans résultats probants. Ces constats sont à l'origine des revendications CGT d'une refonte de la fiscalité pour la rendre plus juste socialement et plus efficace économiquement et écologiquement et d'une mise à plat et une véritable évaluation des aides publiques.

Enfin, on peut financer les investissements publics par les circuits bancaires, car la mission principale des banques est de créer de la monnaie au service de l'intérêt général. On retrouve ici la revendication CGT d'un pôle financier public dont l'un des objectifs fondamentaux est le financement des investissements publics pour renforcer le potentiel productif, développer les activités productrices de la valeur ajoutée, réduire les inégalités sociales et assurer un développement solidaire et équilibré des territoires.

Infrastructures : Orientation ou abandon ?

La mission confiée au conseil d'orientation des infrastructures et présidé par l'inamovible Philippe Duron inscrira son action dans un cadre contraint puisque aucune piste de financement n'est mise en avant. On peut craindre que ce conseil se transforme en comité de la hache et déjà nombre d'inquiétudes se font jour. En Occitanie par exemple, où les projets de LGV attendus risquent de ne pas voir le jour et même jusqu'en Ile-de-France où le Grand Paris Express (métro automatique) pourrait pâtir de l'austérité par le report voire la non réalisation de certaines lignes. La CGT ne peut que partager ces inquiétudes. Cependant, elle suggère une économie réelle en abandonnant le projet aussi pharaonique qu'inutile du CDG Express.

TICPE : une recette à mieux flécher

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques acquittée à la pompe à essence (Les transporteurs routier bénéficient cependant d'exonérations importantes) devrait logiquement permettre de financer les infrastructures de transport comme les modes alternatifs à la route. Dans les faits, seuls 735 M€ sont reversés à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) sur les 26 Milliards d'€ de recettes annuelles. Le reste est versé au budget de l'Etat (13 Milliards), à l'aide aux entreprises versée par les régions (5,4 Milliards), au RSA versé par les départements (6,3 Milliards).

Ferroviaire : Une mission en forme d'aveu

Trois ans après l'adoption de la loi du 4 août 2014 réformant le système ferroviaire, la mission confiée à Jean-Cyril Spinetta sur le modèle du transport ferroviaire valide au moins ce que disait la CGT à l'époque : Cette réforme n'a en rien réglé les problèmes de la SNCF, particulièrement concernant la dette et le financement. Pire, elle a éclaté le système ferroviaire en 3 EPICs, imposé un autofinancement impossible et préparé l'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs. Sur ce dernier point, la mission Spinetta s'inscrit dans la même ligne. La CGT conteste ce dogme idéologique qui a fait déjà tant de dégâts au Fret ferroviaire par exemple. Elle porte par ailleurs des propositions très concrètes en matière de financement et de désendettement.

Industrie et transports

Construction navale



Le secteur de la navale vit actuellement de grands bouleversements, particulièrement dans le domaine de la construction des navires civils et militaires.

La vente du chantier STX de Saint-Nazaire à l'italien Fincantieri a mis en exergue l'absence de stratégie industrielle de l'Etat français dans le domaine de la construction navale civile et sa volonté, pour le militaire, de constituer un pôle naval européen de la défense.

Naval Group (ex-DCNS) confirme, avec son entrée au capital, son ambition de faire construire à Saint-Nazaire les navires militaires de fort tonnage, abandonnant au passage toute idée de développer l'outil industriel à Brest, pourtant seule solution garantissant à la France une capacité industrielle souveraine et indépendante.

Saint-Nazaire se verrait quant à lui bridé dans ses capacités à se diversifier dans la construction de navires civils (méthaniers, câbliers, ferries...) au-delà du « tout-paquebot » que nous savons trop lié aux aléas du marché de la croisière.

La CGT considère, qu'au regard des besoins énormes en navires neufs et des possibilités de développement des outils industriels et des compétences, la création d'une véritable filière navale française est nécessaire.

Face à ces enjeux importants, qui s'étendent également à la réparation et au démantèlement des navires en fin de vie, ainsi qu'aux activités connexes que représentent les énergies marines renouvelables (éolien offshore et hydrolien notamment), la CGT a décidé il y a quelques mois de réunir toutes ses structures pour bâtir des propositions et

les porter de façon cohérente et concertée dans tous les lieux où se prennent les décisions patronales et politiques. Ainsi, un groupe de travail CGT «filière navale» a été créé et placé sous la responsabilité du collectif Industrie confédéral. Son objectif est de permettre à l'ensemble des territoires et professions concernées par la navale de réfléchir ensemble, de porter une analyse et un cahier revendicatif cohérent pour le développement de la filière. Il s'agit aussi d'éviter l'écueil de la mise en concurrence de nos territoires en travaillant les complémentarités et les solidarités.

Après un premier état des lieux succinct, il apparaît nettement que les besoins identifiés permettent largement d'alimenter l'ensemble des entreprises existantes, sans les mettre en concurrence, et de développer l'activité grâce à des investissements ciblés dans l'outil de production, dans la formation des salariés, dans l'innovation technologique, dans la recherche.

Le transport maritime, qu'il soit de marchandises ou de passagers, a besoin de navires sécurisés (pour les équipages, les passagers et les océans), moins polluants et plus économes en énergie. La construction de plusieurs dizaines de navires sont nécessaires pour assurer la sécurité et l'approvisionnement en tout produit de première nécessité et matières premières pour garantir la souveraineté nationale et l'indépendance de la France (Porte-conteneurs, Ro-ro, ferries, pétroliers, chimiquiers, gaziers, navires sismiques de recherche, câbliers, dragues, remorqueurs,...).

Les quelques recherches engagées ces dernières années ont démontré des possibilités d'innovation, notamment autour de la propulsion à l'hydrogène, des navires à double-coque, etc.

Il faut désormais passer de la recherche à la production. La France a toutes les capacités industrielles pour y répondre si tant est que l'Etat y apporte des investissements suffisants et une volonté politique à long terme.

La réponse aux besoins nécessite de voir loin et de voir large en considérant la filière navale comme stratégique au regard des enjeux de transport et d'environnement, mais aussi de développement industriel et d'emploi.

Cars et bus



Éléments de contexte français européen et mondial et l'offre autobus «propres» proposée par les industriels

Le nombre de ventes d'autobus en France est d'environ 1300 unités/an dont environ un quart est destiné à la RATP. La répartition des parts de marché en France et par constructeur est la suivante:

IVECO 62.6% (dont HEULIEZBUS avec 28.2%), EVOBUS 26.9%, MAN 7%, SOLARIS 5%, SCANIA3% (NB: la somme des % annoncés par les constructeurs dépasse légèrement 100%). Avec une production totale d'environ 15.000 autobus par an, les parts de marché Europe des principaux constructeurs sont de 25.7% pour EVOBUS, 15.2 %pour IVECO, 12.2% pour MAN, 15%pour VOLVO, 8% pour SCANIA, 7% pour VAN HOOL, 18% pour SOLARIS (NB : la somme des % annoncés par les constructeurs dépasse légèrement 100%).

Le nombre total d'autobus à l'échelle du monde devrait passer de 16 millions aujourd'hui à 18 millions d'unités d'ici 2020 et atteindre 20 millions en 2030. Le marché de l'autobus devrait suivre pour 2020 la projection suivante : Chine 26%, Amérique du Sud 21%, Inde 15%, Russie 9%, Europe 5% Amérique du Nord 2%, Autres 22%. Les BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine) devraient assurer une croissance très forte du marché des autobus urbains.

Cependant l'Afrique et de nombreux pays asiatique notamment devraient eux aussi faire croître le marché du transport urbain. Le parc devrait croître d'environ 6,4% par an et le parc du Diesel décroître pour atteindre 72% en 2020. Le marché des véhicules hybrides prévoit de son côté une croissance de 16% / an jusqu'en 2020. En 2030, la Chine, l'Inde et la Corée réunies devraient disposer de la flotte la plus importante d'autobus au monde.

Une demande forte de « bus propres » (GNV et électriques) qui bouscule l'industrie du bus partout dans le monde La RATP apparaît comme précurseur avec l'engagement de sa transition énergétique : un des plus ambitieux en Europe et dans le monde en matière de transition énergétique. L'engagement fort de la RATP et du STIF offre une visibilité pluri annuelle à l'industrie française et lui permet de faire des choix industriels.

Les constructeurs français semblent mal préparés à un marché en pleine mutation sous la pression des élus.

Le groupe CNH possède deux usines de bus en France (marque Iveco à Annonay (Ardèche) et marque Heuliez Bus à Rorthais (Deux-Sèvres).

Au passage à l'Euro VI en janvier 2014, le groupe CNH décide de miser sur l'hybride (nouvelle technologie) et le diesel. Considérant que les demandes de bus gaz resteront limitées, il décide également de ne garder cette technologie que chez Iveco Bus.

Heuliez Bus n'homologue pas de nouveau véhicule au gaz au passage à l'Euro VI et se voit interdit de répondre aux premiers appels d'offres d'autobus gaz Euro VI.

Dans la pratique, les bus hybrides apparaissent rapidement coûteux au regard du gain environnemental et énergétique. Cette technologie est maintenant perçue comme transitoire (voire rapidement non retenue comme l'a récemment décidé la ville de Lyon en abandonnant, début 2016, l'expérimentation de 6 autobus hybrides en prévision d'un passage direct en électrique ultérieur).

En revanche, l'attrait pour les bus électriques et les bus GNV augmente rapidement de par le monde.

Offre Gaz : Le marché européen est mature et très concurrentiel.

Scania, Man, Evobus, Solaris sont les principaux constructeurs sur ce marché. Début 2016, Ivecobus perd l'appel d'offres de bus articulés GNV de la RATP au profit de Scania et Olaris. Dans le cadre de la nouvelle consultation AO standards gaz et Hybrides lancée par la RATP fin 2015, et au vu de l'augmentation de la demande en bus gaz en Europe, CNH a autorisé de nouveau Heuliez Bus à produire des bus au gaz en juillet 2016

Offre électrique : Le marché chinois est le premier fournisseur de bus.

Les constructeurs font face à une évolution majeure avec la demande d'autobus électrique dans les principales mégalopoles à l'échelle mondiale. A ce jour les principaux constructeurs sont chinois. Yutong domine nettement le marché suivi par Volvo Wuzhoulong, Foton, Faw, Kinglong, Ankai, Sunwin, Golden Dragon, Byd.

Les entreprises chinoises, qui s'appuient sur un marché domestique important, disposent d'une offre variée de bus électriques grâce au soutien financier du gouvernement chinois.

Certaines nouent actuellement des alliances avec des entreprises européennes pour adapter leur offre aux exigences européennes (qualité, fiabilité, production locale) Yutong (via Dietrich Carebus Group, France); BYD (via Alexander Dennis, UK); Golden Dragon (via Ebusco, Hollande).

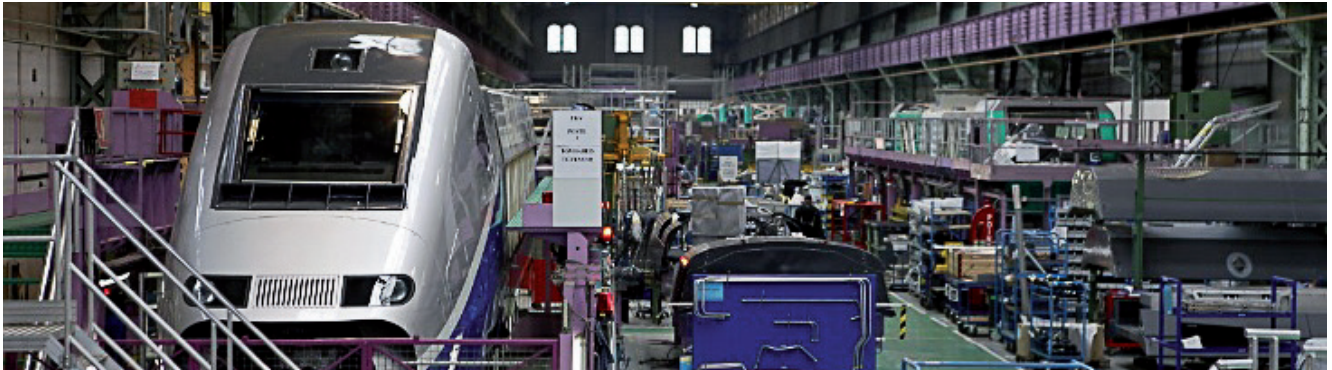
La plupart des industriels européens annoncent l'arrivée de bus électriques à leur catalogue : Evobus, Man, Scania, Iveco Via Heuliez Bus, Volvobus, Solaris, Vanhool, Vdl, Alexander Dennis, Wrightbus...

Mais, aujourd'hui, se posent d'autres questions sur la recherche en matière de batterie, mais également sur d'autres modes de motorisation comme l'hydrogène.

Comme pour les énergies renouvelables, il faut une véritable filière intégrant recherche et production, tout cela dans un souci de mix énergétique comme le porte la CGT.

Dans le même temps, il faut agir sur l'évolution des métiers, des emplois, passant par la formation et de nouvelles qualifications.

Le volet social est toujours le grand absent de ces évolutions technologiques.



Industrie ferroviaire

La filière a de l'avenir !

Il faut sortir l'industrie ferroviaire des exigences financières pour les actionnaires. Le financement par les marchés publics doit servir l'emploi et l'industrie.

Ainsi se pose la question de quelle maîtrise et contrôle publics d'une industrie répondant essentiellement à des commandes publiques ? Concernant les dirigeants des entreprises publiques SNCF et RATP, ces derniers se cachent derrière l'obligation d'appel d'offre européen pour attribuer des marchés à des entreprises espagnoles ou allemandes, soi-disant plus performantes. Ils omettent de dire que ces appels d'offre peuvent contenir des critères qualitatifs, sociaux et environnementaux qui permettraient de garantir la production en France.

Les prétextes évoqués par les Présidents de la SNCF et de la RATP ne tiennent pas. Surtout quand ils développent une politique routière avec leurs filiales en concurrence directe avec le rail.

La CGT affirme que les besoins en matériel ferroviaire sont énormes (tant voyageurs que marchandises) et la technicité des salariés est un atout incontestable.

Le maintien du site de Belfort passe par des choix politiques et des stratégies d'entreprises qui ne soient pas guidés par les financiers et quelques actionnaires sans scrupules. L'industrie ferroviaire française est un fleuron mondialement reconnu, ce sont les salariés des sites nationaux qui ont conquis ce rayonnement avec des compétences de haut niveau.

Demain, cela risque de ne plus être d'actualité : 10 000 à 15 000 emplois sont menacés dans l'industrie ferroviaire en 2018 !

Le ferroviaire doit continuer d'être un mode de transport de masse dans un concept multimodal et de complémentarité avec les cars et les bus à l'inverse de la libéralisation des autocars permise par la loi Macron, et dont on commence à mesurer les effets négatifs sur le ferroviaire, sur les dessertes de désertification des plus ruraux, sur le plan environnemental sans oublier le social et l'emploi, avec les premiers licenciements qui pourraient arriver dans les jours à venir.

Comme nous le faisons depuis plusieurs années, nous allons poursuivre et amplifier ce travail de convergences et unir nos propositions et nos forces dans l'intérêt général. Il faut recréer des synergies entre les grandes entreprises de transports publics et l'industrie. L'intelligence et les savoir-faire doivent servir le progrès social, l'intérêt général et non pas les intérêts particuliers de quelques actionnaires.

C'est en ce sens que la CGT avec les fédérations, nos structures territoriales se sont engagées dans une campagne nationale pour le ferroviaire, enjeu majeur pour répondre à l'aménagement et au désenclavement des territoires, permettant la reconquête industrielle tout en relocalisant les productions dans plus de proximité, ainsi s'attaquer aux véritables défis environnementaux de ce 21ème siècle, si nous voulons réellement combattre le réchauffement climatique !

L'industrie ferroviaire française est un fleuron mondialement connu. Ce sont les salariés des sites nationaux qui ont conquis ce rayonnement avec des compétences de haut niveau.

Projet d'absorption d'ALSTOM par SIEMENS

Un scandale d'Etat que nous pouvons stopper par la mobilisation !

La direction ALSTOM et le gouvernement français tentent un passage en force pour céder notre outil industriel, nos compétences et nos savoir-faire ALSTOM à SIEMENS ; sans que SIEMENS n'ait à payer un seul centime d'euro pour prendre le contrôle de nos activités.

ALSTOM annonce qu'elle versera 1,8 milliard d'euros de superdividendes à ses actionnaires, pour acheter leurs voix en faveur de cette opération. Empêchons ce nouveau scandale financier d'Etat de se matérialiser !

A l'inverse, il nous faut un véritable projet industriel pour la filière ferroviaire française et européenne, avec intervention publique, permettant de répondre aux énormes besoins des populations ; un projet basé sur le développement de l'emploi, de l'investissement et de l'innovation.

Après le scandale de la précédente cession des activités d'ALSTOM à GE, dénoncée dès le début par la CGT et dont les plus crédules à l'époque peuvent constater aujourd'hui la violation des promesses sur l'emploi, la Direction d'ALSTOM et le gouvernement essaie de rejouer le même scénario.

Une fois de plus, la Direction d'ALSTOM et le gouvernement œuvrent de concert à l'intox des salariés et des citoyens : ils essaient cette fois de faire avaler l'idée qu'il s'agirait d'un mariage équilibré entre ALSTOM et SIEMENS préservant l'emploi pendant 4 ans pour concurrencer CRRC, l'entreprise ferroviaire chinoise d'état.

La Direction d'ALSTOM et le gouvernement se contentent de dire dans la presse -mais aussi auprès des salariés et de leurs représentants pour obtenir leur assentiment- qu'il suffit d'ajouter les deux chiffres d'affaires et les deux carnets de commandes pour créer un géant industrie du ferroviaire, mais sans expliquer les bases du projet industriel clair et cohérent qui le supporte : ceci est bien-sûr une escroquerie.

Cela mènerait, au vu des expériences en la matière, à des destructions massives d'emplois et de compétences dans la filière du ferroviaire en France voire en Allemagne, en Espagne, en Italie, en Belgique et dans le monde entier ...

L'objectif des 470 millions de réduction des coûts à atteindre sur 4 ans à partir de fin 2018, fixé dans l'accord SIEMENS ALSTOM, pèserait comme une menace évidente sur l'emploi, en particulier sur les importants

doublons industriels induits. Ceci en contradiction complète avec la promesse d'ALSTOM et du gouvernement de maintien de l'emploi des deux groupes pendant 4 ans. Les personnes qui se portaient garantes en 2015 de la création de 1000 emplois en France par GE pour faciliter la cession des activités Energie d'ALSTOM, laissent GE supprimer plus de 1000 emplois en France depuis janvier 2016 sans bouger le petit doigt, dont 345 en cours chez nos ex-collègues d'Hydro à Grenoble !

SALARIES, CITOYENS, NOUS NE POUVONS PAS LAISSER FAIRE !

Négligeant les procédures légales d'informations et de consultations des représentants des salariés, la Direction d'ALSTOM leur met la pression pour qu'ils avalisent aveuglément et dans les plus brefs délais l'opération d'absorption. Notamment afin de peser sur la décision de la Commission Européenne, avant que celle-ci ne se prononce sur la faisabilité de cette absorption face aux risques élevés de distorsion de concurrence qu'elle présente.

Si cette opération d'absorption allait à son terme, avec la cession précédente de la branche Energie d'Alstom à GE, ce sont au total plus de 5 milliards d'euros de superdividendes qu'ALSTOM aura versés aux actionnaires ! Soit l'équivalent de plus de 21 années de budget de R&D d'ALSTOM !

La CGT revendique un pôle public des transports, permettant l'intervention de l'Etat, des collectivités locales, des salariés et des citoyens sur les stratégies des constructeurs et opérateurs, pour une filière décrétée -tout récemment- à l'Assemblée Nationale : filière stratégique et d'excellence

La construction d'un plan B est nécessaire, la CGT va s'y employer.

La CGT rappelle aux salariés d'Alstom, comme à ceux de l'ensemble de la filière du ferroviaire, que c'est par notre mobilisation que nous pourrions défendre les emplois, l'outil industriel, tant dans nos établissements que chez les sous-traitants.

Le dossier Alstom/Siemens s'inscrit en effet pleinement dans la logique des ordonnances Macron : les pleins pouvoirs de la finance, contre l'intérêt général et la démocratie !

Pour une reconquête de l'industrie au service du développement humain durable :

Les propositions et revendications de la CGT

Pour une industrie qui réponde aux besoins actuels et futurs

L'industrie est indispensable pour répondre aux besoins fondamentaux de la population (alimentation, eau, énergie, transport, éducation, santé, culture). Il faut produire autrement et mieux, ce qui implique de rompre avec la logique de développement libéral. Il est urgent d'agir pour un développement humain durable, de mettre en place des circuits courts, l'économie circulaire, de produire des objets durables et réparables.

Pour la CGT, les ressources existent pour financer l'emploi, et la création de richesses dans l'industrie qui est au service de la finance. Ce qui nécessite de rompre avec les politiques actuelles, où le patronat est inondé, sans aucun contrôle, d'aides publiques et d'exonérations fiscales et sociales inefficaces (comme le CICE ou le CIR). Cela passe par une réforme fiscale ambitieuse. Enfin, il faut mettre le système bancaire et financier au service du développement industriel, notamment en créant un pôle financier public pour favoriser l'emploi et impulser un développement solidaire des territoires.

La CGT n'oppose pas vieille et nouvelle industrie

Prétendre développer une industrie du futur tout en laissant fermer les sites industriels les uns après les autres est une dangereuse illusion. Il faut anticiper les mutations technologiques pour transformer les emplois, garder la maîtrise technologique des savoir-faire et des compétences, diminuer le temps de travail et améliorer les conditions de travail. Le développement d'une industrie moderne suppose des services publics de qualité en matière d'éducation, de recherche, de santé, de transport etc.

Pour la CGT, le développement de l'industrie est inséparable de nouveaux droits pour les salariés

Cela implique de développer les droits d'intervention des salariés, dans l'ensemble des secteurs de l'économie, et pas seulement dans l'industrie. Les salariés doivent bénéficier d'une représentation collective effective, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Il faut strictement réglementer la sous-traitance et instituer une responsabilité sociale et stratégique des donneurs d'ordre à l'égard de leurs sous-traitants. Les comités d'entreprise doivent avoir un droit de veto sur les plans de suppression d'emplois. Les aides publiques aux entreprises doivent être contrôlées et conditionnées, notamment à l'emploi et à l'investissement productif.

FORMATION TRANSPORT CGT-UIT

Bilan 2017



Comme chaque année, le stage confédéral politique des transports de l'UIT s'est tenu au centre de formation de la CGT Benoît Frachon à Courcelles sur Yvette. Le premier module s'est déroulé sur trois jours, en mai, et a permis d'effectuer un survol de l'état des lieux du secteur ainsi que du corpus revendicatif CGT. Il a également fait l'objet d'une première approche de l'outil de convergence qu'est l'UIT.

Le second module avait lieu sur 5 jours en septembre. Il a permis d'approfondir chaque thème pour une meilleure connaissance des différents modes de transport, des enjeux auxquels ils sont confrontés avec, en filigrane, la conception CGT des transports portée par l'UIT.

11 stagiaires de différents secteurs des transports (maritime, aérien, ferroviaire, transports urbains) ont suivi le stage de bout en bout. Leur évaluation du stage révèle une grande satisfaction notamment avec la découverte de secteurs différents, la rencontre de collègues avec lesquels les échanges permettent un décloisonnement de l'activité, la découverte et l'appropriation de l'outil UIT national et sa déclinaison en territoires qui donne confiance pour porter les revendications CGT. La confrontation idéologique avec des intervenants extérieurs a donné lieu à des échanges nourris.

Il y a eu aussi, comme chaque année, la mention de certains points à améliorer notamment sur le manque de temps pour les échanges et la fourniture de supports. Enfin, certains secteurs du transport ne sont pas assez présents dans les exposés et les présentations ; ce qui se vérifie -malheureusement- d'année en année.

D'où l'intérêt dans les fédérations d'étoffer le vivier des formateurs de ces secteurs notamment aérien, maritime, TRM, voies navigables. C'est ce à quoi nous devons travailler pour améliorer le stage pour l'année prochaine.

Ce sont, d'ailleurs, les mêmes secteurs pour lesquels le nombre de stagiaires est moindre voire nul. Ce qui pénalise la richesse des débats. Les évaluations des stagiaires nous permettent également de faire évoluer certains contenus. Par exemple : cela nous a conduits -pour 2017- à diversifier les exposés en ne les focalisant pas seulement sur Paris et la Région Parisienne.

Nous remercions encore toutes celles et tous ceux qui s'investissent dans ce moment privilégié de notre vie syndicale et donnons rendez-vous d'ores et déjà pour le stage 2018 !

FORMATION TRANSPORT/UIT 2018

Nécessaire, utile pour armer nos militant-e-s !

La CGT porte la conception d'une politique multimodale intégrée avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer) et la reconquête d'un service public de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes au profit des salariés du transport et des usagers.

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les politiques mises en œuvre dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militant-e-s appréhendent et maîtrisent les problématiques des transports et la conception qu'en a la CGT !

A ce titre, l'UIT organise une formation construite sur deux modules. Cette formation confédérale s'adresse aux camarades en charge de l'activité transport en UD ou Comité Régional et UIT décentralisée, aux membres des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

Elle est donc nécessaire pour armer nos militant-e-s dans le cadre de leur activité syndicale. C'est pourquoi elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

Il est de la responsabilité des fédérations concernées d'intégrer le stage transports de l'UIT dans leur plan de formation et d'impulser à la participation des militants concernés.

Nous avons aussi mis en place des groupes de travail sur des dossiers de fond, constitutifs des revendications ou des problématiques qui nous sont posées.

La session du stage transports CGT 2018, organisée par l'UIT à Courcelles, comprend 2 modules :

- 1^{er} module : du mercredi 04 avril au vendredi 06 avril 2018
- 2^e module : du lundi 22 octobre 2018 au vendredi 26 octobre 2018

Nous partons sur une base de 15 stagiaires et 2 animateurs.

Dès à présent, veuillez nous faire remonter les inscriptions pour la session 2018 !

Fiche complète du stage Transport 2018 sur www.cgt.fr (formation syndicale)

Nom : _____ Prénom : _____ Sexe : _____ Age : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Tél : _____ Portable : _____

Adresse électronique: _____

Candidature présentée par (Confédération, Union départementale, Fédération, Union locale ou Comité régional) : _____

Entreprise : _____ Secteur Public, nationalisé ou Privé : _____

Fédération CGT : _____ UD _____

Responsabilités syndicales: dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT _____

Responsabilités électives ou mandats: DP, élu CHSCT, Administrateur, élu CE, élu au Comité de groupe, membre de CESR ...: _____

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine : _____

Fiche à retourner à : Espace revendications sociales et économiques Tél : 01 55 82 81 49- Case 3.2 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex - E-mail : c.martial@cgt.fr

Copie à UIT-CGT -Case 571- 93515 Montreuil Cedex: E-mail: UIT@CGT.fr; Tél: 01 55 82 80 47

APPEL DE LA 11^E CONFÉRENCE DE L'UIT 28, 29 et 30 novembre 2017

AGIR ENSEMBLE POUR NE PLUS SUBIR : IL Y A URGENCE !

Une CGT au service du progrès social

Face à un gouvernement qui a pour unique ambition de répondre à l'appétit sans fin du capital, nous sommes de plus en plus confrontés à des attaques sans précédent de nos conquies sociaux, de notre droit du travail, de nos statuts, de nos accords de branches et de nos accords d'entreprises.

L'ensemble de ces reculs sociaux se traduit au quotidien par des suppressions des services publics de proximité, d'emplois, des dégradations de nos conditions de vie et de travail, des gels de salaires voire des suppressions de certains éléments de rémunération liés aux sujétions/contraintes de nos métiers.

La CGT, avec les salariés, s'est fortement engagée pour s'opposer aux lois EL KHOMRI et plus récemment aux ordonnances MACRON. Elles ont toutes pour ambition de flexibiliser encore plus le travail, faciliter le licenciement, brider l'expression des représentants des salariés pour l'unique profit du capital. Leur traduction va rapidement se faire sentir dans notre quotidien, en tentant de nous imposer des reculs sociaux sous couvert de compétitivité.

La CGT appelle à poursuivre le combat pour une société plus juste, elle pose en grand le besoin de construire et d'imposer de nouveaux droits et garanties pour tous, socle d'une autre société.

Les propositions de la CGT autour du plein emploi, avec une sécurité sociale professionnelle, un Nouveau Statut du Travailleur Salarié (NSTS) pour permettre aux salariés une continuité des droits quelle que soit l'entreprise, avec un code du travail protecteur du 21^{ème} siècle, d'une Fonction Publique, d'une revalorisation des salaires, des retraites et des pensions et de la réduction

du temps de travail pour travailler moins et mieux, participent toutes à notre volonté d'autres choix de société que celle que veut nous imposer le patronat et le gouvernement.

Lorsque la CGT propose ces axes revendicatifs, elle le fait en conscience à partir des réalités sociales et économiques. Comment accepter en France qu'il y ait 9 millions de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté et accepter que la création des richesses que nous produisons tous bénéficie uniquement à quelques milliardaires ! Qu'est ce qui est le plus juste ?

LE DROIT DE GRÈVE, UN DROIT CONSTITUTIONNEL

Le syndicalisme CGT est un syndicalisme qui propose, qui débat, qui agit et qui lutte. Dans sa phase ultime, les salariés n'ont pas d'autre choix que d'agir par la grève. Ce droit nous est contesté. Nos secteurs subissent les assauts du patronat et de l'Etat pour nous en priver. Dans nos entreprises et services en charge de mettre en oeuvre des missions de service public, ce droit a largement été attaqué : non contents de nous imposer des préavis de grève, nous sommes confrontés aujourd'hui aux alarmes sociales et à l'obligation pour les salariés de déclarer leur intention d'exercer leur droit de grève 48h avant, voire de déclarer sa reprise de travail 24 heures avant. Dans nos entreprises soumises ou non aux préavis et aux alarmes sociales, la criminalisation de l'action syndicale pour faits de grève est une arme courante pour décourager les salariés à s'organiser et lutter.

Pour la CGT, ce n'est pas le droit de grève qui doit être remis en cause, mais c'est l'obligation de négocier sur les revendications des salariés avec des résultats qui doivent être obligatoires. Aucun salarié ne fait grève par plaisir, il défend ses intérêts sans cesse remis en cause et porte des droits nouveaux dans une démarche de progrès social.

LE TRANSPORT : UN ENJEU VITAL ET STRUCTURANT POUR LES SALARIÉS ET LA POPULATION

Le secteur des transports est fortement déréglementé de l'échelon européen à l'échelon local afin de lui privilégier la libéralisation au détriment bien souvent, de la qualité de l'offre de transports, de sa consistance, de sa qualité, de la sécurité et des conditions sociales des salariés. Pour cause, le capital n'a jamais eu autant besoin du transport dans sa recherche effrénée de profit dans un contexte de marché mondialisé.

Les politiques publiques conduites ces dernières décennies n'ont pas permis la mise en œuvre des orientations contenues dans la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieur) qui prévoyait un développement des transports harmonieux, privilégiant la complémentarité de tous les modes de transport (terre, air, mer, fluvial), dans une logique multimodale tenant compte des enjeux sociaux, industriels, climatiques et environnementaux.

Le gouvernement de MACRON a engagé des « assises de la mobilité » depuis septembre 2017 pour lesquelles la CGT (avec d'autres Organisations Syndicales) a été tenue à l'écart. A l'issue de cet exercice, les pouvoirs publics ont l'intention de substituer la LOTI par une nouvelle loi LOMI (Loi d'Orientation des Mobilités Intérieur). Le glissement sémantique entre transport et mobilité n'est pas uniquement destiné à définir un périmètre intégrant toutes les formes de déplacement. La mobilité va suggérer des usages quand le transport évoque des organisations, des structures et des infrastructures pour des politiques de transport au service de l'intérêt général. Le renoncement et le désengagement de l'Etat à assumer ses responsabilités d'organiser les transports, la capacité à financer des projets de nouvelles infrastructures, à maintenir l'entre-

tien de l'existant, en transférant les compétences au secteur privé seront lourds de conséquence.

Ne pas tenir compte des propositions des syndicalistes du secteur est une aberration et un non sens. La CGT exige plus de démocratie dans les orientations et les décisions, lorsqu'elles sont d'ordre structurante à l'échelle des territoires.

LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS VERTUEUX, PARTOUT, POUR TOUS

La libéralisation des transports conduit inexorablement vers le moins disant social et environnemental. Le patronat n'a qu'une logique, celle de dégager des marges pour gaver les actionnaires. Pour ce faire, il organise la production par le biais de la sous-traitance en cascade. Il ne se soucie guère de l'état des routes et de leur financement, ni des Gaz à effet de Serre que les transports dégagent. Il se désengage ainsi de ses responsabilités et empêche la mise.

Pour la CGT, le transport et la logistique ne sont pas une « marchandise » et doivent être sous maîtrise publique. La proposition de créer un « pôle public de transport des voyageurs et de marchandises » est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général. Il doit porter sur les enjeux :

- De transport et de complémentarité entre les modes
- D'aménagement du territoire
- Des réseaux d'infrastructure et de leurs cohérences
- D'industrialisation et d'indépendance
- Environnementaux
- De santé publique et de sécurité
- De conditions sociales des salariés

L'UIT CGT et ses 5 Fédérations appellent les travailleuses et travailleurs à s'engager dans l'action, à adhérer et faire vivre le syndicalisme de lutte et de propositions, base d'une alternative aux projets antisociaux portés main dans la main par le Gouvernement et le Patronat.

Les luttes, sous toutes leurs formes, sont constitutives du rapport de force, les mobilisations dans les entreprises et dans les services comme les rendez-vous professionnels, permettront les convergences nécessaires à l'organisation d'une puissante mobilisation nationale inter-professionnelle sur tout le territoire.

DIRECTION DE L'UIT - 11^e CONFERENCE

Bureau National

Frédéric LE MERRER (Secrétaire Général UIT)
Laurent BRUN (SG Fédération Cheminots)
Fabrice MICHAUD (SG Fédération des Syndicats de Transports)
Nicolas BAILLE (SG Fédération de l'Équipement/Environnement)
Michel LE CAVORZIN (SG Fédération Nationale des Syndicats Maritimes)
Jean-Philippe CHATEIL (SG Fédération des Officiers de la Marine Marchande)

Fédération des Travailleurs, Cadres et Technicien des Chemins de Fer CGT (cheminots)

Bruno LACROIX
David DONNEZ
Sébastien GASC
Cyril CAPDEVIELLE
Jean RICONNEAU

Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

Thierry LILLIER
Alain BOURNEUF
Bertrand HAMMACHE
Jacky ALBRAND
Jacques ELIEZ

Fédération Nationale de l'Équipement/Environnement CGT

sabelle ROBERT
Gaëtan SILENE
Charles BREUIL
Gauthier STURTZER
Christophe HEGOT

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes CGT

Fabien DELACROIX
Pierre-Michel CAMELIO

Fédération des Officiers de Marine Marchande CGT

Simon-Clovis HYVERNAT

Secrétariat

Frédéric LE MERRER – Isabelle ROBERT – Charles BREUIL – Sébastien GASC – Bruno LACROIX – Thierry LILLIER –
Jacky ALBRAND – Michel LE CAVORZIN – Fabien DELACROIX – Jean-Philippe CHATEIL – Simon-Clovis HYVERNAT